

Université de Montréal

Action collective et revendication d'une infrastructure routière

**Le cas de la route 175 reliant les régions du
Saguenay – Lac-Saint-Jean et de Québec**

Par
Jean-Guillaume Simard

Institut d'urbanisme
Faculté d'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de maîtrise
en urbanisme

Janvier 2005

© Jean-Guillaume Simard, 2005

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Action collective et revendication d'une infrastructure routière

**Le cas de la route 175 reliant les régions du
Saguenay – Lac-Saint-Jean et de Québec**

Présenté par :

Jean-Guillaume Simard

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Michel Barcelo
Président rapporteur

Paul Lewis
Directeur de recherche

Daniel Gill
Membre du jury

Résumé

Le présent travail de recherche se veut une réflexion sur la place de l'action collective dans la revendication d'une infrastructure routière. Au cours des dernières décennies, la mobilisation entourant l'implantation de grands équipements a souvent fait place à différentes formes de contestation : celles-ci rattachées à la diminution de la qualité de vie qui découle de cette implantation mais également à des enjeux plus généraux comme le bien commun et l'environnement.

Le projet de doublement de la route 175, faisant le lien entre les régions du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de Québec, s'intègre dans ce courant mais dans une logique inversée. Ainsi, la mobilisation entourant le projet s'est exprimée sous forme de revendication où les pouvoirs publics en contestaient le bien-fondé. Cette vision positive de l'infrastructure, rattachée principalement aux notions de sécurité et de développement économique, a perduré dans le paysage régional pendant plus de trente ans. L'aspect très localisé de l'entreprise est un facteur expliquant le succès mitigé de la revendication dans le temps.

À travers l'émergence des mouvements sociaux au Québec de même qu'avec une analyse de la culture de l'automobile, le travail tente de circonscrire le contexte dans lequel s'est insérée la mobilisation afin d'évaluer la place de l'action collective dans l'acceptation du projet.

Mots clés : Action collective, revendication, mouvements sociaux, mobilisation des ressources, autoroute, effets structurants

Table des matières

RÉSUMÉ	I
TABLE DES MATIÈRES	II
LISTE DES TABLEAUX	IV
LISTE DES FIGURES	V
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	VI
REMERCIEMENTS	VII
INTRODUCTION	8
<u>PREMIÈRE PARTIE</u>	
1. AUTOROUTE ET SIGNIFICATION TERRITORIALE	12
1.1. LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS.....	13
1.2. L’AUTOROUTE, SYMBOLE DE MODERNITÉ.....	19
1.3. LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES AUTOROUTES.....	21
2. L’ÉMERGENCE DU LOCAL AU QUÉBEC	25
2.1. LES PRATIQUES SOCIALES AU QUÉBEC	25
2.2. LA MOBILISATION ENTOURANT L’IMPLANTATION DE GRANDS ÉQUIPEMENTS	35
3. MÉTHODOLOGIE	38
<u>DEUXIÈME PARTIE</u>	
4. LA RÉGION DU SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN	43
4.1. SURVOL HISTORIQUE.....	43
4.2. PORTRAIT DE LA RÉGION DU SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN.....	47
5. PROBLÉMATIQUE DE LA ROUTE 175	53
5.1. ORIGINES DE LA ROUTE 175	53
5.2. LA NAISSANCE DU PROJET DE DOUBLEMENT DE LA ROUTE 175 (1972-1987).....	54
5.3. L’APOGÉE DU MILITANTISME (1988-1993)	57
5.4. LA REPRISE POLITIQUE DU DOSSIER (1993-...).....	60
6. LES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LE PROJET DE LA ROUTE 175	66
6.1. LES PROMOTEURS DU PROJET	66
6.2. LE CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT (CRCDD)	69
6.3. LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.....	71
6.4. LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.....	73
6.5. LES MÉDIAS	74

TROISIÈME PARTIE

7. ANALYSE DU DOSSIER DE LA ROUTE 175	77
7.1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET	77
7.2. ÉVOLUTION DE L' ARGUMENTAIRE	79
7.3. FRAGMENTATION DES FORCES EN PRÉSENCE.....	84
7.4. OPPORTUNISME POLITIQUE	86
7.5. LES MÉDIAS : GRANDS MAÎTRES D'ŒUVRE DU PROJET	88
8. EN GUISE DE CONCLUSION.....	90
8.1. LE SYMBOLISME DU PROJET	91
8.2. L' OBJET DE LA REVENDICATION.....	94
8.3 LA PRÉSENCE DE FACTEURS FAVORABLES.....	96
BIBLIOGRAPHIE	99
APPENDICES.....	104
APPENDICE 1 – DÉBITS DE CIRCULATION DES ROUTES 175 ET 169	CV
APPENDICE 2 – STATISTIQUES CONCERNANT LES ACCIDENTS SUR LES ROUTES 175 ET 169	CVII
APPENDICE 3 – GUIDE D'ENTRETIEN	CX

Liste des Tableaux

TABLEAU 1 : LISTE DES INTERVENANTS RENCONTRÉS.....	41
TABLEAU 2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN (1851-2001).....	50
TABLEAU 3 : POURCENTAGE DES EMPLOIS SELON LES SECTEURS D'ACTIVITÉS (SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN, 1961-1985).....	51

Liste des figures

CARTE 1 : RÉSEAU DES GRANDES ROUTES DU QUÉBEC (1929)	14
CARTE 2 : RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS (1975)	16
CARTE 3 : RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR (2000).....	18
CARTE 4 : LIMITES DES MUNICIPALITÉS	43
CARTE 5 : VOIES DE COMMUNICATION.....	49
CARTE 6: PROJET DE DOUBLEMENT DE LA ROUTE 175.....	66
PHOTO 1 : ROUTE 175 (SECTION À CHAUSSÉE SÉPARÉE)	64
PHOTO 2 : ROUTE 175	64

Liste des abréviations, sigles et acronymes

ATR	Association touristique régionale du Saguenay – Lac-Saint-Jean
BAEQ	Bureau d'aménagement de l'Est du Québec
CLD	Centre local de développement
CRD	Conseil régional de développement
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRÉ	Conseil régional des élus
MEER	Ministère de l'expansion économique régionale
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SNQ	Société nationale des Québécois

Remerciements

Je désire remercier les nombreuses personnes rencontrées tout au long de ce travail. Celles-ci ont permis de donner une plus grande crédibilité à la recherche.

Je tiens tout d'abord à remercier mon directeur de recherche, Paul Lewis, pour ses conseils et sa disponibilité. Je tiens également à souligner l'apport de Huguette Béland pour son aide dans les tous débuts de la recherche.

Je tiens à mentionner l'apport particulier d'amis sans qui le projet n'aurait pu voir le jour. Tout d'abord Ludwig Desjardins pour ses conseils, Sonia Tremblay pour sa générosité et son aide, Étienne Lyrette pour ses conseils et son amitié, Valérie Fortin pour ses suggestions et son écoute et Charles-Olivier Simard pour sa présence et son soutien.

Je tiens également à remercier ma compagne, Sylvianne Beaudet. Son appui indéfectible et sa présence contre vents et marées ont été une véritable inspiration.

En terminant, je veux rendre hommage aux véritables architectes de ma réussite, mes parents, Catherine et Richard.

À vous tous, de tout cœur, merci.

Introduction

Le 22 août 2002, les gouvernements fédéral et provincial tournaient une page de l'histoire du Saguenay – Lac-Saint-Jean en annonçant la réalisation du doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides. Après plus de 30 ans de revendication, le projet faisait enfin l'unanimité, et ce, autant de la part des deux paliers gouvernementaux que du milieu régional. L'annonce de ce projet, qui fut réellement qualifiée de victoire de la région, a tôt fait d'effacer le passé trouble et difficile qui a entouré la revendication. Pendant trois décennies, le projet de doublement de la route 175 a fait partie du paysage régional, constamment martelé par les groupes de pression et largement diffusé par l'action des médias. Mais traçons tout d'abord les grandes lignes du dossier.

Le projet est né en 1972 par l'entremise de la Société nationale des Québécois. Il s'agissait d'une volonté populaire en réponse aux piètres conditions routières présentes dans la réserve faunique des Laurentides. Le gouvernement du Québec s'est opposé au projet dès le début prétextant le faible débit de circulation. De plus en plus absentes de l'actualité régionale, suite aux investissements majeurs pour corriger la sécurité défaillante de l'axe routier, les pressions s'accrochèrent lors des années 90. Gravitant autour des thèmes de sécurité et de développement économique, les tenants de la cause se sont butés à un environnement régional divisé sur le sujet.

En effet, une véritable guerre fratricide a marqué le dossier divisant les forces et scindant la région en deux parties : le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. Cette situation ayant marqué le quotidien du déroulement du projet, l'unité régionale ne put être obtenue qu'en 2001. Ainsi, les efforts colossaux des groupes de pression furent associés en totalité à la revendication du doublement de la route 175. Cependant, le débat constamment ouvert sur le bien-fondé du projet a mobilisé une grande partie des énergies. Comment un projet revendiqué au nom

de l'ensemble d'une région peut-il trouver écho lorsque les enjeux de celui-ci ne sont pas universalisés au sein de la population ?

En plus des arguments de la sécurité et du développement économique, une notion plus symbolique enveloppe le projet. L'amélioration de ce lien routier semble représenter bien davantage pour la population régionale. Elle est associée aux notions d'équité et de modernité. Parallèlement à cela, l'ouverture sur le monde que semble induire cet axe se répercute en un certain déterminisme en ce qui concerne les bénéficiaires qui pourraient y être associés. Bien que l'argumentaire des partisans soit de plus en plus nuancé sur le rôle joué par l'infrastructure, la revue de presse nous montre un projet qui ne fut jamais l'objet d'un argumentaire structuré; en fait, selon les partisans, le projet se justifiait par lui-même, aidé par l'émotivité qui l'entourait.

L'objectif de ce mémoire est de regarder la place de l'action collective dans la revendication d'une infrastructure routière. À travers le projet de doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides, nous analyserons le rôle des différents groupes de pression dans le déroulement du dossier. Une attention particulière sera dirigée vers l'analyse du contexte en insistant sur le rôle et les relations (formelles et informelles) des acteurs et organismes impliqués dans le projet. Notre hypothèse de travail est que l'absence d'unité régionale autour du projet de doublement de la route 175 peut-être associée au succès mitigé de la revendication dans le temps. Nous pensons que les enjeux entourant le projet n'ont pu être universalisés au sein de l'ensemble de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean et que parallèlement, le caractère localisé de l'entreprise a joué en sa défaveur.

La première partie s'intéressera à l'autoroute et au symbolisme qui l'entoure. Comme nous l'avons mentionné plus haut, la vision positive associée à l'infrastructure de transport, l'autoroute dans le cas qui nous intéresse, est issue d'une certaine mythification. L'aspect de modernité induit dans la nature même

de l'infrastructure nous pousse à nous questionner sur l'origine de ces différents mythes. Tout d'abord, nous nous intéresserons à la naissance du réseau routier au Québec, intimement liée au développement de l'automobile. Par la suite, nous analyserons le contexte dans lequel l'autoroute s'est développée et fut transformée en véritable symbole d'affirmation de la modernité. Ensuite, nous ferons une brève synthèse des écrits concernant les impacts socio-économiques des infrastructures autoroutières.

Nous nous intéresserons également aux notions de mouvement social et de mobilisation territoriale. En référence au contexte québécois, nous verrons comment l'action collective s'est transformée pour passer d'une action de contestation vers une activité de revendication. Ainsi, l'émergence du local au Québec nous donne un cadre d'analyse particulièrement révélateur. Le recours à la théorie de la mobilisation des ressources nous servira également de modèle pour mieux comprendre la dynamique des actions collectives territorialisées (Klein, 1996). Également, un aperçu de la méthodologie utilisée pour mener à terme cette recherche sera effectué.

Dans la deuxième partie, nous présenterons le projet de doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides. Suite à la mise en contexte de la région du Saguenay –Lac-Saint-Jean, nous définirons le projet et identifierons les acteurs impliqués ainsi que leur position respective en regard au dossier. La troisième partie mettra en lumière les principales caractéristiques du déroulement du projet.

PREMIÈRE PARTIE

1. Autoroute et signification territoriale

L'autoroute a toujours entretenu une place prépondérante dans l'imaginaire collectif. Il n'est pas rare d'associer l'infrastructure routière aux notions de développement économique ou encore de sécurité. En effet, celle-ci permet d'unir les territoires pour ainsi favoriser l'échange de biens et le transport de personnes dans un environnement sécuritaire. Par la diminution de la fiction de l'espace, les distances deviennent acceptables dans la mesure où l'on peut rouler sur une infrastructure normalisée. Par contre, cette vision de l'infrastructure se veut de plus en plus contrastée, et ce, surtout lorsqu'elle s'implante en milieu urbain. La contestation qui s'y rattache, sous l'égide de la qualité de vie, en est bien souvent la cause.

Mais outre ces aspects largement diffusés par l'entremise des médias et des représentants politiques, un symbole de modernité est attaché à la liaison autoroutière. Depuis l'invention du moteur à combustion interne, l'automobile n'a cessé de s'affirmer comme étant le moyen de transport de l'avenir. La route puis l'autoroute, supports indissociables de l'automobile, furent développées sur des principes d'efficacité et d'équité. Cette politique de l'offre trouve sa légitimité dans l'augmentation sans cesse croissante du nombre de véhicules automobiles et la généralisation du transport routier.

Dans un premier temps, nous ferons un historique du développement routier au Québec. Ensuite, nous définirons le symbolisme entourant l'autoroute (et par extension l'automobile) comme facteur explicatif de son émergence et de son développement. Par la suite, nous aborderons la problématique des impacts socio-économiques des infrastructures autoroutières en insistant sur l'importance du contexte dans lequel elles s'insèrent.

1.1. Le développement du réseau routier québécois

Le réseau routier moderne prend forme sur le continent nord-américain avec l'invention du moteur à combustion interne à la fin du XIX^e siècle. Les réseaux de transport occuperont une place importante au Québec, en raison de l'immensité du territoire et des grandes distances séparant les ressources naturelles des bassins de population et des lieux de transformation. Bien qu'il y ait déjà présence d'un réseau de chemins et de routes au début du XX^e siècle, celui-ci s'avère de piètre qualité et ne pouvait supporter de manière satisfaisante l'automobile. Ainsi, l'amélioration de l'automobile ne fut pas associée au départ au développement des utilités appropriées (Mumford, 1950).

L'intérêt des gouvernements canadien et québécois pour la construction et l'entretien des routes est perceptible dès 1759. Par contre, avant 1868, aucune intervention directe ne sera effectuée par le gouvernement provincial dans ce domaine. Le potentiel de développement économique engendré par le nombre croissant d'automobiles poussera le gouvernement fédéral à faire pression auprès des provinces pour que celles-ci se dotent d'un réseau routier carrossable afin de combler le retard accumulé en regard à leur voisin du sud. Il est à mentionner qu'avant cette date, la construction et l'entretien du réseau routier étaient laissés à l'entreprise privée, où rentabilité était souvent substituée à efficacité.

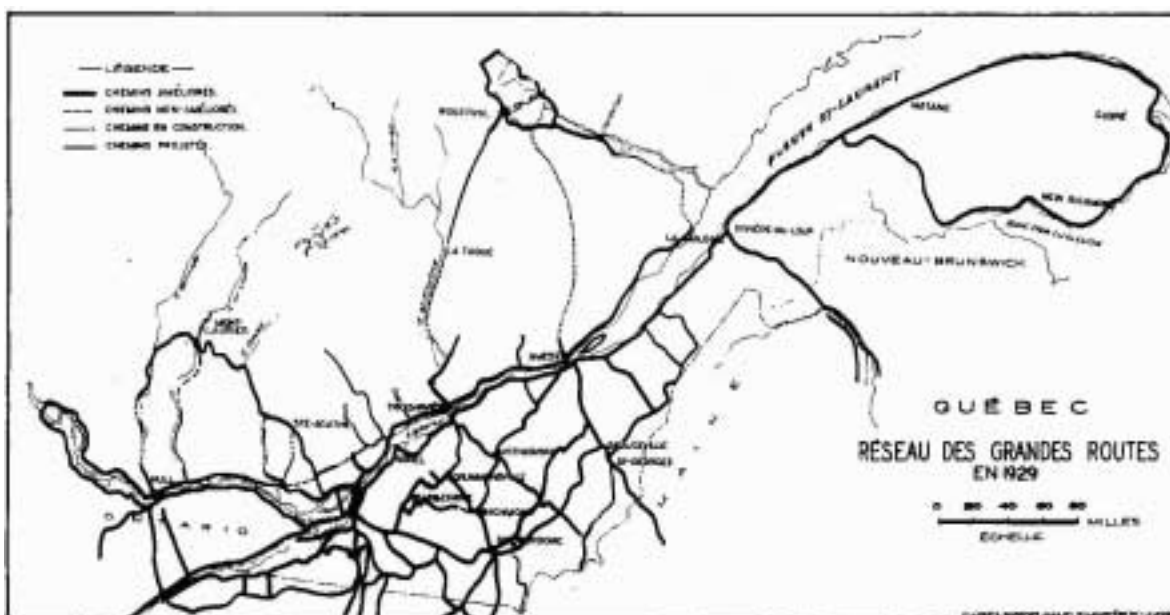
Le Québec accumulera, dans les premières années, un retard important face à ses homologues canadiens. À titre de comparaison, le nombre de véhicules immatriculés en Ontario et au Québec en 1916 était respectivement de 58 662 véhicules et 15 300 véhicules (MTQ, 1993). La qualité des routes en serait directement responsable. Le refus des municipalités à s'impliquer directement dans la construction du réseau routier et la menace d'intervention du gouvernement fédéral feront du gouvernement du Québec le maître d'œuvre des travaux d'amélioration et d'entretien des routes. La politique « des bonnes

routes » de 1912, précédant la constitution du ministère de la Voirie en 1914, marque le début de l'aménagement du réseau routier moderne québécois. Marc-Urbain Proulx mentionne, à propos de cette politique, qu'elle « fut sûrement l'élément le plus structurant de la stratégie de développement régional de l'époque. » (Proulx, 2002 : 47).

Le réseau routier provincial compte, en 1916, 450 kilomètres. À partir de 1923, 2 000 kilomètres de routes seront aménagés par année. Le réseau routier passera de 12 550 kilomètres en 1927 à 72 000 kilomètres en 1960 (dont 240 kilomètres de voies divisées) (MTQ, 1993). « De 1912 à 1960, l'effort de l'État s'est manifesté par une volonté de relier toutes les régions et la majorité du Québec par des chemins améliorés. » (MTQ, 1993 : 41).

Au départ, le réseau routier est de piètre qualité et souffre d'un mauvais entretien. « La densité des chemins n'est pas égale partout, plus lâche à l'est de Québec où la topographie impose ses limites, beaucoup plus dense au fur et à mesure qu'on se rapproche du lac Saint-Pierre et de la plaine de Montréal où il prend l'aspect d'une véritable toile d'araignée. » (Courville, 2000 : 192).

Carte 1 : Réseau des grandes routes du Québec (1929)



Source : Bédard, Michel, 1964, *Les routes du Québec*, Québec, Ministère de la Voirie – Service technique de la circulation.

Malgré les efforts consentis par le gouvernement du Québec, un retard important sera accumulé dans l'aménagement et la modernisation du réseau routier.

« De 1960 à 1970, l'État doit investir des sommes colossales pour combler ce retard et répondre à la demande qui continue de s'accroître : asphaltier les routes de terre, élargir et redresser la plupart des voies existantes et aménager un réseau d'autoroutes. » (Linteau et al., 1989 : 515).

Les longs hivers sont très durs envers le réseau routier. Les chemins de terre et de gravier sont rapidement impraticables lors de pluie ou encore au moment du dégel printanier. La municipalisation de l'entretien du réseau routier réglera en partie les problèmes vécus. Par contre, les municipalités n'ayant pas toutes les mêmes moyens financiers, le réseau routier s'en ressentira.

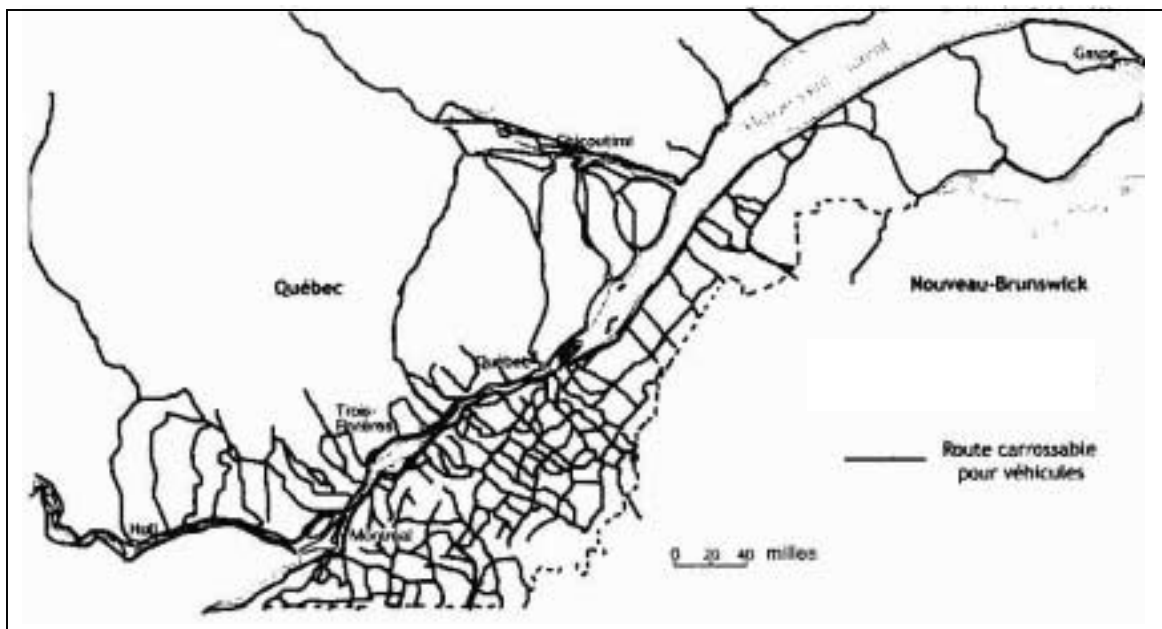
« Ce n'est qu'assez tard au XIX^e siècle et surtout au XX^e qu'on parviendra à résoudre en partie le problème, avec le soutien massif de l'État, qui favorise le gravelage puis l'asphaltage des principaux axes routiers. Il faudra attendre plus longtemps pour améliorer la qualité des chemins de rang. » (Courville, 2000 : 341).

Au Québec, toutes les régions seront reliées à la Vallée du Saint-Laurent à partir de 1943. Par contre, c'est à partir de 1950 que se développe le réseau autoroutier dans la province de Québec avec la construction de l'autoroute des Laurentides dans la région de Montréal. En 1950, la province de Québec compte un peu plus de 6 600 milles de grandes routes¹. Ce réseau atteignait 6 900 milles en 1960 et 7 900 milles en 1970. En 1950, le ministère de la Voirie avait fait le choix de trois grands axes de développement : la réfection complète

¹ Le réseau de grandes routes de l'époque constitue en partie la structure de base du réseau routier supérieur d'aujourd'hui. En référence aux grandes routes, le ministère de la Voirie les décrit comme suit : « L'emprise des grandes routes récemment construites ou réfectionnées est d'au moins soixante-six pieds et elle atteint souvent les cent soixante pieds. [...] Les artères de voies divisées comprennent deux chaussées de 22 pieds chacune et séparées par une bande centrale de 20 à 35 pieds de largeur. » (Ministère de la Voirie, 1956 : 86). Il est à préciser que différents éléments rendent le suivi de l'évolution du réseau autoroutier ardu : la municipalisation de l'entretien du réseau routier, les changements dans la classification des différentes routes au cours des années, le recours au système métrique et l'évolution des rapports annuels ne permettant pas d'avoir des données uniformisées en sont quelques exemples.

du réseau de grandes routes², la création de routes secondaires vers les marchés des grands centres pour les régions agricoles et industrielles et la construction de route dite de développement pour accéder aux riches régions minière de la province (Ministère de la Voirie, 1959).

Carte 2 : Réseau routier québécois (1975)



Source : Proulx, Marc-Urbain, 2002, *L'économie des territoires au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, p.48.

Par contre, sur le terrain, les liaisons vers les régions périphériques sont souvent des routes secondaires. Il est aisé de comprendre l'importance des moyens techniques et financiers nécessaires pour développer un réseau routier en périphérie du Québec, étant donné la superficie à couvrir de même que la densité de population présente sur le territoire. La généralisation du camionnage, qui se généralise dès le milieu des années 1970, et le recul du transport maritime et ferroviaire accentueront la pression sur le réseau. Le réseau autoroutier passera de 2 052 kilomètres en 1980, à 4 500 kilomètres en 1990 et 5 000 kilomètres en 2004 (MTQ, 1980; 1990; 2004); les autoroutes étant

² Il est à préciser que le réseau des grandes routes n'était pas asphalté en totalité. À titre d'exemple, en 1956, sur les 6 700 milles de routes, 1 900 milles possédaient un revêtement de gravier (Ministère de la Voirie, 1956).

principalement situées dans la Vallée du Saint-Laurent (voir Carte 3 : Réseau routier supérieur). Les régions de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie, du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de l’Abitibi – Temiscamingue constituent les seuls territoires n’étant pas desservis par le réseau autoroutier québécois.

Aujourd’hui, on recense pour l’ensemble du Canada 301 348 kilomètres de routes pavées et près de 17 000 kilomètres d’autoroutes (Historica, 2004). Le Québec, quant à lui, possède « l’un des réseaux routiers les plus vastes et les plus complexes du Canada. » (Proulx, 2002 : 49).

Carte 3 : Réseau routier supérieur (2000)



Source : Cartotek géo inc.

1.2. L'autoroute, symbole de modernité

L'automobile fait son apparition vers les années 1880. Considéré au départ comme un moyen de transport lent, bruyant et uniquement réservé à l'élite, le moteur à combustion interne viendra révolutionner l'industrie. Plus rapide et plus fiable, en raison notamment de l'utilisation de combustible fossile, l'automobile fera éclore une industrie très diversifiée autant en Amérique que sur le continent européen. L'arrivée du Modèle T, conçu par Henry Ford, bouleversera l'industrie automobile de même que la vision de la voiture. À propos de l'arrivée du Modèle T : « [celui-ci] a révolutionné le monde, en faisant de l'automobile un outil démocratique et humaniste, puis l'automobile métamorphosa la physionomie de l'Amérique [...]. » (Belva, 1994 : 37). En effet, de par sa conception simple et son prix très abordable, le Modèle T allait s'avérer accessible à tous. De plus, le recours à de nouvelles techniques de production (chaînes de montage) de même que l'augmentation du salaire des employés privilégiés par la compagnie Ford, dressaient les bases de l'idéologie du fordisme qui pavait la voie à la production de masse et, par ricochet, à la société de consommation.

Parallèlement à cette effervescence technologique, nous voyons apparaître une popularisation de la pensée moderniste qui touche la société à plusieurs niveaux (transport, habitation, ville, etc.).

« Technological utopianism derived from the belief in technology [...] as the means of achieving a « perfect » society in the near future. Such a society, moreover, would not only be the culmination of the introduction of new tools and machines; it would also be modeled on those tools and machines in its institutions, values, and culture. » (Segal, 1987 : 119).

Associée au départ à une communauté d'écrivains de science-fiction, cette vision qui consiste à associer le progrès de notre société uniquement au progrès technologique, trouvera écho dans l'imaginaire populaire au début du 20^{ième} siècle. Ainsi, il serait possible de répondre aux maux qui affectent la société à travers la technologie où le designer industriel serait le maître d'œuvre.

Le point culminant de cette pensée sera évoqué lors des expositions universelles des années 30 aux États-Unis³. Aidées par un contexte économique difficile et l'émergence de problèmes métropolitains généralisés tels le crime, la pauvreté et les conditions sanitaires défallantes, ces expositions livrèrent un message optimiste à l'ensemble de la société à propos des conséquences positives des développements reliés aux sciences et à la technologie pour l'amélioration de la qualité de vie dans les décennies à venir (Kihlstedt, 1987). La nature même de ces expositions était considérée comme étant représentative de la réalité car la faisabilité de ces visions futuristes était induite dans le développement technologique de l'époque. Ainsi, le développement de l'automobile, l'émergence des banlieues, le perfectionnement du transport aérien, étaient autant de facteurs qui laissaient présager des possibilités illimitées. Par contre, comme le mentionne Joseph J. Corn à propos de la majorité des extrapolations : « It was fiction that gained power by masquerading as facts. ».

La voiture sera du nombre de ces « nouvelles » innovations à être idéalisées. Après 1930, la voiture sera identifiée comme étant le transport de l'avenir. Avant cette date, le transport en commun occupait les visions futuristes. Par contre, « mass transit visions of the future always ran somewhat against the grain of American traditions of individualism, freedom, and private property. » (Corn et Horrigan, 1984 : 89). À cette époque, l'augmentation du nombre de véhicules s'effectue à un rythme démesuré et les inconvénients qui y sont reliés commencent à se faire sentir au sein des métropoles⁴. Congestion, pollution, accidents, autant d'effets négatifs qui sont rattachés à l'invasion de l'automobile. L'autoroute sera la solution identifiée pour désengorger les villes, mais

³ Ces expositions étaient le « Century of progress exposition » à Chicago en 1933 et 1934 et le « New York World's fair » de 1939 et 1940.

⁴ Aux États-Unis, le nombre de véhicule motorisé enregistré passa de 8 130 000 en 1920 à 23 034 000 en 1930 (Saint-Clair, 1986 : 13). Au Canada, dans la même décennie, le nombre de véhicule motorisé enregistré passa de 408 790 à 1 620 000 (Historica, 2004).

également pour relier les métropoles avec leur région environnante⁵. Parallèlement à cela, les efforts déployés par les gouvernements pour favoriser l'accès à la propriété voient la périphérie des villes se développer mettant de plus en plus de pression sur le réseau routier. Même chose pour les régions périphériques; la très faible densité de population présente, de même que l'éloignement des grands centres régionaux, font de l'automobile un symbole de mobilité indispensable. De plus, le développement de l'industrie du camionnage et le délaissement de moyens de transport, comme le train et le bateau, augmentent cette importance du lien routier dans les mentalités.

Sensée faire le lien entre les territoires de manière directe et rapide, l'autoroute entrera dans la mythologie nord-américaine en tant qu'outil essentiel au développement et à l'affirmation de la modernité. « These visionary displays posited a future in which scientific advancement and industrial technology acted as progressive and liberating forces – forces which promised a society of leisure and abundance – that in fact would be realized after World War II. » (Kihlstedt, 1987 : 114).

1.3. Les impacts socio-économiques des autoroutes

La vision généralement admise du réseau routier a tendance à se centrer sur l'homogénéisation qu'il implique. Mais d'entrée de jeu, « dans pratiquement tous les cas, le développement des réseaux vise à modifier la relation à l'espace et au temps et, si possible, à s'affranchir complètement du premier. » (Ruegg, Monteverti et Sfar, 1999 : 129). L'économie des transports considérera que « les infrastructures structurent l'espace, puisqu'elles permettent d'abaisser les coûts de transport, d'améliorer l'accessibilité, d'induire la localisation industrielle, autrement dit de produire du développement. » (Meunier, 1999 : 71). Cela

⁵ Cette affirmation de l'autoroute, comme choix de société, aurait été faite au détriment du transport en commun. C'est ce qu'expose David Saint-Clair dans son ouvrage *The motorization of American cities*.

semble se confirmer considérant l'omniprésence de l'automobile et la généralisation du camionnage.

Lorsqu'il est question de réseau de transport (autoroute, train, et TGV outre atlantique), les auteurs s'entendent pour dire qu'il s'agit d'un facteur important de la dynamique des territoires. Supports du fonctionnement de ceux-ci, les réseaux de transport agissent comme facteur de développement dans la mesure où ils créent des solidarités territoriales et sociales entre hommes, groupes et communautés (Offner et Pumain, 1996). Mais somme toute, « l'infrastructure est un support d'action » (Offner, 1993 : 238); il ne les détermine pas, il ne les crée pas non plus. Il faudra alors parler davantage de « potentialités » (Plassard, 1977), de « congruence » (Offner, 1980), d'opportunités à valoriser plutôt que d'effets directs découlant de la mise en place d'une infrastructure de transport.

S'il y a consensus sur le fait que les réseaux sont des éléments-clés de la dynamique des territoires, les effets impulsés par ces réseaux présentent un aspect intangible et voir incertain. Outre les effets directs résultant de la mise en place de ces réseaux (emplois liés à la construction par exemple), les effets indirects, aussi appelés effets structurants, sont caractérisés par la lenteur à laquelle ils se produisent et l'incertitude qui les enveloppe. Ceux-ci sont d'ailleurs souvent avancés par les promoteurs pour favoriser l'adhésion à un projet autoroutier par exemple. Cependant, il demeure un fait : il est difficile d'associer certains effets uniquement à la seule présence d'une infrastructure.

Mais alors, d'où provient cette vision positive des impacts de l'infrastructure autoroutière ? Selon Jean-Marc Offner, deux éléments sont à considérer lors de l'étude des effets structurants : l'aspect politique et les considérations scientifiques (Offner, 1993). Tout d'abord, la nécessité de justifier un investissement auquel les impacts ne sont que supposés apparaît comme primordiale aux autorités gouvernementales lors de la mise en place des réseaux routiers à la fin du 19^{ième} siècle. « L'« effet » à bonne presse, parce qu'il permet

de dire des choses simples, de fournir des explications univoques. La liste de ses occurrences serait fastidieuse à établir. » (Offner, 1993 : 240). Cette dimension fera naître « l'autoroute bienfaitrice » qualifiée par François Plassard de « justification destinée à faire accélérer la construction d'autoroutes [...] ». » (Plassard, 1977 : 15).

Mais outre la justification associable au domaine politique, il est également possible de voir, dans l'émergence du concept, une nécessité de la part des techniciens, d'élargir les paramètres de recherche qui prévalaient autrefois. Les données concrètes disponibles, comme les débits de circulation ou encore le nombre d'accidents, se sont avérées de plus en plus insuffisantes pour justifier le choix des décideurs publics. L'investissement très important que nécessite ce type de projet aspirait à une nouvelle légitimité. Étant conscient que l'amélioration de l'offre en transport pouvait être à la base de changements structurels importants, l'évaluation des effets à moyen et long terme s'est développée et a grandi en importance et surtout en crédibilité. Par contre, ces évaluations, souvent effectuées selon un principe de causalité linéaire, ne considèrent pas l'ensemble des paramètres en présence qui viennent influencer l'offre en transport (voir à ce propos Rephann et Isserman, 1994 et Peck, 1996). La construction d'une autoroute peut s'avérer fructueuse pour une ville en raison, par exemple, d'efforts consentis par la municipalité pour la promotion de celle-ci (diminution des taxes municipales pour les nouvelles entreprises, dons de terrains industriels, etc.). À l'opposé, une communauté peut ne ressentir aucun impact face à l'implantation infrastructurelle en raison de la stagnation de son économie par exemple (Rephann et Isserman, 1994).

Beaucoup d'importance est alors associée à l'étude du contexte dans laquelle s'insèrent les réseaux (Plassard, 1977; Offner, 1993; Offner et Pumain, 1996). Faisant ainsi partie intégrante de la problématique, la variable « transport », pour reprendre l'expression de Offner, ne peut désormais plus être isolée. Autrement, « on en vient à décontextualiser l'infrastructure de transport des conditions

politiques, économiques et sociales qui ont permis sa réalisation et des phénomènes d'appropriation qu'elle entraîne. » (Offner, 1993 : 238). François Plassard, dans son ouvrage *Les autoroutes et le développement régional (1977)*, fait également valoir l'importance du contexte :

« Lors du choix d'un tracé autoroutier, il importera d'explicitier les objectifs fixés par les plans d'aménagement de la région et de considérer dans quelle mesure la présence de l'autoroute rendra cette région plus apte à atteindre les buts fixés, à l'intérieur de l'ensemble des autres mesures d'aménagement⁶. » (Plassard, 1977 : 289).

En somme, il est difficile de dissocier l'infrastructure du contexte dans lequel elle s'insère. La relation de causalité linéaire souvent établie entre une nouvelle offre de transport et l'apparition de changements structurels ne peut être univoque à l'implantation d'une infrastructure, et ce, même si certains indices semblent prouver le contraire. Le temps que nécessite l'implantation d'une infrastructure autoroutière (pour la construction par exemple) associé aux données changeantes du milieu récepteur (en termes politique, économique, social, environnemental, etc.) font de l'évaluation des impacts un exercice délicat.

Si un système de transport efficace précède le développement d'une région, l'identification des effets imputables à cette nouvelle offre de transport demeure pour le moins difficile à circonscrire. Cependant, les stratégies mises en œuvre par les acteurs du milieu restent déterminantes pour en maximiser les retombées. L'infrastructure doit être considérée comme partie prenante de la solution; non comme une solution en soi.

* * * *

Il convient maintenant d'aborder les notions de mouvement social et de mobilisation territoriale visant le développement des communautés.

⁶ Il est intéressant de préciser que l'ouvrage de François Plassard tente d'établir une méthode opératoire à l'évaluation des effets des infrastructures de transport.

2. L'émergence du local au Québec

L'émergence, au cours de la dernière décennie, des collectivités locales comme référent du développement économique et social n'est pas exclusive au contexte québécois. Elle résulte d'une conscientisation des communautés face à leur développement et d'un désir de s'impliquer concrètement dans la reconquête de leur territoire.

Dans cette section, nous ferons une synthèse des éléments ayant marqué le paysage socio-économique québécois des dernières décennies; éléments constituant le prélude de l'émergence des pratiques sociales au Québec. Nous nous intéresserons à la naissance des premiers mouvements sociaux visant la protection et le développement des communautés locales. Également, nous poserons un regard « sociologique » sur la notion de développement local à travers la théorie de la mobilisation des ressources. Enfin, nous aborderons la question de l'implantation infrastructurelle et des mécanismes de mobilisation qu'elle implique.

2.1. Les pratiques sociales au Québec

Avant 1960, les politiques de développement prônées par les pouvoirs en place (que ce soit les gouvernements fédéral ou provincial) s'appuyaient sur un laisser-aller s'inscrivant dans une approche marchande. Cette conception du développement économique faisait une place prédominante à l'entreprise privée, de laquelle découlait un certain désengagement de l'État afin de ne pas représenter un facteur contraignant à l'investissement. C'est ainsi que le gouvernement fédéral, misant sur ces principes de développement économique, avait développé une politique nationale visant l'intégration des régions dans une perspective de complémentarité des économies régionales.

« Celle-ci devait permettre au Canada central de développer sa base manufacturière et aux autres régions du pays d'obtenir des débouchés pour leurs matières premières. Avec cette politique, le gouvernement fédéral a construit des infrastructures de communication et apporté un appui direct au peuplement des régions ressources. » (Hamel et Klein, 1996 : 300).

Par contre, cette théorie ne réussit pas à combler les inégalités régionales ne faisant qu'amplifier les tendances, c'est-à-dire la consolidation de régions dont l'économie était déjà diversifiée et le déclin des régions mono-industrielles.

Suite au succès mitigé des politiques de développement de l'époque, nous assistons à une dénonciation des principes et fondements du régime en place où l'État deviendra l'acteur principal du changement (Bourque, 2000). Il s'agit là véritablement des bases sur lesquelles la société québécoise a développé son projet de modernisation de l'État où l'interventionnisme de celui-ci face au développement économique et social en était le moyen privilégié. Cette modernisation débouchera sur la régionalisation administrative du Québec dont les principales composantes furent l'implantation de services gouvernementaux en région et la consolidation des métropoles régionales (Hamel et Klein, 1996). C'est ainsi que furent créés les Conseils régionaux de concertation (CRD) puis, en 1979 suite à l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les municipalités régionales de comté (MRC).

Ces structures administratives sont très importantes, car elles jettent les bases d'un rapprochement entre l'État et la société civile quant à la redéfinition du bien commun. Ces organismes seront des forums très importants faisant le lien entre les différents acteurs impliqués dans le développement des communautés. Ainsi, nous percevons un désir de « [...] favoriser le renouvellement des relations entre les acteurs de l'économie du Québec [...] » (Bourque, 2000 : 62). Les différentes régions du Québec seront d'ailleurs le lieu de conférences socio-économiques portant sur l'élaboration d'ententes-cadres visant l'identification, par les

principaux représentants des communautés (économiques, politiques, sociaux, etc.), des axes de développement à privilégier. À propos de ces conférences :

« On y dénote la volonté, du moins pour quelques-uns de ses participants, de dépasser cet aspect consultatif afin d'accéder à une nouvelle légitimité de la concertation, c'est-à-dire de la participation active des acteurs à la formulation et à la mise en œuvre des stratégies de développement. » (Bourque, 2000 : 56).

Une récession économique marquera le début des années 80. Ce ralentissement de l'activité économique et le peu de ressources disponibles pour le contrer participent à l'ouverture croissante vers les marchés extérieurs (qui atteindra son apogée dans les années 90). « Les politiques globales de développement régional [...] cèdent ainsi la place à des politiques qui tentent de moduler les efforts et les objectifs gouvernementaux en fonction du dynamisme des sociétés locales. » (Hamel et Klein, 1996 : 296). L'État misera beaucoup sur l'entreprise privée pour se sortir de cette impasse en redéfinissant son rôle face au développement, se rapprochant davantage de principes marchands, et ce, surtout au début de la décennie. Cette remise en question du modèle québécois de développement visait principalement l'interventionnisme de l'État, où le protectionnisme qu'il supposait était dorénavant perçu comme un facteur contraignant à l'investissement privé dans un nouveau contexte de mondialisation de l'économie⁷. Les changements amorcés poursuivront dans la même veine que les efforts des dernières décennies en orientant l'action, d'une part, vers le développement de l'entrepreneuriat et, d'autre part, en misant sur les notions de consultation et de concertation. Il s'agit par contre d'une redéfinition du rôle de l'État qui s'orientera vers une fonction d'accompagnement des communautés face à leur développement.

Malgré la croissance économique vécue au Québec dans la deuxième partie de la décennie, on recense « de nombreuses communautés [qui]

⁷ Ce type de protectionnisme misait, dans les années 60 et 70 sur « [...] une plus grande présence de la gouvernance étatique afin de promouvoir l'épanouissement de la classe d'affaire canadienne-française. » (Bourque, 2000 : 37).

sont frappées par des difficultés économiques qui apparaissent insurmontables. [...] On assiste à une multiplication de groupes intermédiaires voués au développement économique qui visent, simultanément, à répondre aux besoins de l'entreprise et à agir dans la collectivité⁸. » (Bherer, 1997)⁹.

En effet, la précarité des finances publiques, découlant d'une faible croissance de l'emploi et d'investissements majeurs liés aux problèmes de chômage, annonce de graves conséquences dans une période de stagnation de l'économie; ce qui se produit au début des années 90. Ainsi, une récession économique, qui durera près de 2 ans et qui causera la perte de 163 000 emplois au Québec, viendra marquer considérablement le paysage économique. Dans ce contexte, la signature de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis sera perçue véritablement comme une opportunité : « [...] le libre-échange, qui était depuis longtemps perçu comme une menace, se transforme graduellement en occasions d'affaires qu'il est possible et même nécessaire, de saisir. » (Bourque, 2000 : 122).

Suivant cette tendance, « des acteurs de la société civile s'engagent dans la défense d'une viabilité de leur communauté locale qui est menacée par les effets pervers de la mondialisation des marchés. » (Hamel et Klein, 1996 : 297). Il s'agit donc d'un point critique où la notion de développement local (issue des concepts de concertation, de coopération et de partenariat privilégiés de plus en plus par les pouvoirs en place et affirmés davantage par les communautés elles-mêmes) s'affirme comme étant la référence pour résoudre les échecs du marché. Soutenus par un état accompagnateur, catalyseur, les acteurs individuels et collectifs préfèrent se mobiliser pour le développement de leur communauté par l'exercice de nouveaux pouvoirs (Klein, 1992)¹⁰. La réforme Picotte (1992), concernant la politique de développement régional, de même que la réforme

⁸ À ce titre, nous pouvons mentionner les Corporations de développement économique communautaire (CDEC), les Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC), les Corporations de développement communautaire (CDC), etc.

⁹ Cité de l'ouvrage Gilles L. Bourque (2000) p. 110.

¹⁰ Cité de l'ouvrage Gilles L. Bourque (2000) p. 127.

Côté (1992), portant sur l'organisation et la distribution des services dans les domaines de la santé et des services sociaux, marquent l'engagement du gouvernement du Québec dans cette voie.

L'action du gouvernement, suite à la récession du début des années 1990, renoue donc avec un interventionnisme, mais un interventionnisme renouvelé dont la mise en œuvre devait être partagée par tous les acteurs, de façon concertée (Bourque, 2000).

2.1.1. Cadre de référence du développement : de l'exogène à l'endogène

Ce que l'on constate au début de la décennie 1960, c'est la place de plus en plus imposante revendiquée par l'État. Il s'avère que « le référent économique et culturel de cette nouvelle doctrine est l'espace national. » (Hamel et Klein, 1996 : 296). À cette époque, les politiques de développement régional visaient l'équilibre économique, l'équité sociale quant à l'accessibilité aux services publics, la volonté d'égaliser les chances et d'offrir les capacités de se former, de se recycler lorsqu'il fallait quitter les secteurs économiques traditionnels (Guay, 1996). Par contre, cette vision nationale du développement, ainsi que l'idéologie universaliste qu'elle suppose, n'est pas en mesure de faire de l'intervention régulatrice de l'État un outil efficace de la consolidation des milieux régionaux (Hamel et Klein, 1996).

Le gouvernement québécois, face aux problèmes majeurs vécus dans le Bas-Saint-Laurent, favorisera la mise sur pied du Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ) en 1963¹¹. Cette expérience devait favoriser le rapprochement entre les techniciens de l'aménagement et la population locale dans la définition des axes de développement régional. Devant la dévitalisation économique et sociale croissante des milieux régionaux, l'objectif était de « créer les conditions de la mise en place d'un cadre institutionnel de planification

¹¹ L'expérience se déroulera de 1963 à 1966.

durable fondé sur une conscience régionale des problèmes et des solidarités, modelé et orienté par l'animation populaire et la participation publique. » (Guay, 1996 : 62). Malgré des solutions intéressantes¹², l'expérience fut fortement contestée en raison de propositions visant la fermeture de paroisses dites « marginales » et le rapatriement de la population vers les centres régionaux. Cette situation donnera naissance aux Opérations Dignités, véritable critique du modèle de développement par le haut privilégié à cette époque. Concrètement, on reproche à l'exercice « l'homogénéisation du territoire, la non-prise en considération des différences, la non-participation des acteurs locaux, voire l'absence de démocratisation. » (Lévesque, 2002 : 48).

Du côté canadien, avec les problèmes de plus en plus criants que connaissent les régions de l'ensemble du pays, le gouvernement fédéral mettra sur pied, en 1969, le ministère de l'Expansion économique régionale (MEER). Axant son intervention sur la théorie des pôles de croissance, le MEER « se lance dans d'importants programmes de financement des infrastructures régionales, avec l'aide des provinces [...] et dans le soutien à l'implantation de grandes entreprises industrielles en régions. » (Guay, 1996 : 62). En plus de la vision nationale qui ne tient pas compte des diversités des économies régionales, les investissements majeurs, effectués sous forme de subventions (directes et indirectes), ne donnent pas les résultats escomptés.

Ce contexte verra s'affirmer des mouvements de contestation qui s'emploieront, dans un premier temps, « à la remise en question des politiques de développement régional à laquelle s'ajoutera une constatation de l'inaction des pouvoirs municipaux traditionnels. » (Lévesque, 2002 : 48). Ces mobilisations pousseront les gouvernements (autant fédéral que provincial) à réorienter les politiques de développement régional vers l'initiative locale et la participation accrue des populations à l'exercice de planification. « Le local de contestation

12 Les solutions favorisées étaient, entre autre, la modernisation des secteurs de base et la formation et le recyclage de la main-d'œuvre (Guay, 1996).

devient un local de propositions ou, mieux, d'initiatives locales de développement. » (Lévesque, 2002 : 48).

Des initiatives locales de développement verront ainsi le jour, axées sur la concertation et la coopération, afin d'identifier des solutions novatrices aux problèmes de développement. La coopérative agro-forestière le JAL, formée en 1972 suite aux Opérations Dignités, en est un exemple probant. En milieu urbain, les Corporations de développement économique communautaire (CDEC) représentent bien cette nouvelle orientation locale du développement socio-économique (Fontan, 1991).

Cette nouvelle forme de développement représente « à la fois des solutions originales au chômage et à l'exclusion, et des alternatives participatives et démocratiques à une vision centralisée et bureaucratique du développement tant social qu'économique. » (Boucher et Favreau, 2001 : 7). Celle-ci s'affirme en réponse à la crise de l'État-providence et aux différents problèmes liés à l'emploi. Parallèlement au retrait progressif de l'État dans les années 80 et 90, nous assistons à une institutionnalisation du nouveau développement local¹³ (Lévesque, 2002). La création entre autres des CLSC, des Sociétés d'aide au développement des collectivités (SADC), des Conseils locaux de développement (CLD) et des Centres locaux d'emploi (CLE) résulte de la redéfinition du nouveau cadre de référence du développement socio-économique; cadre qui sera davantage axé vers le local et le régional.

2.1.2. Développement local et mouvement social

En ce qui concerne la place de l'État face au développement des communautés, ce changement d'approche s'explique de deux manières : d'une part, un contexte économique (de même qu'une vision du développement) ne permettant plus de poursuivre les idéaux que sous-tendaient l'interventionnisme des années

¹³ Cette reconnaissance par l'État des différents acteurs du développement socio-économique ne sera pas exempte de conflits.

60 et 70 et, d'autre part, la conscientisation des communautés face à leur développement¹⁴. L'émergence du niveau local, comme point central dans le redéfinition de l'intérêt commun, apparaît comme étant « le résultat de réponses collectives apportées par la mobilisation des acteurs sociaux pour défendre leurs acquis et pour se doter d'outils de pouvoir pouvant permettre leur épanouissement dans le contexte de la globalisation économique. » (Klein, 1996 : 33).

Cette vision de l'émergence du local, et par extension de l'émergence du développement local, se rapproche davantage des communautés et du dynamisme de celles-ci comme point focal de l'exercice. Ces dernières années, la notion de développement local s'est beaucoup orientée vers le champ de la production (création d'entreprises, innovations, etc.) faisant ainsi une certaine « désocialisation » de la notion, pour reprendre l'expression de Juan-Luis Klein. Or, sans nier l'importance des facteurs productifs liés au développement local, la mobilisation et l'organisation sociale à la base du processus semblent prendre davantage de place dans l'analyse de la notion (voir Tremblay et al., 2002). Des auteurs comme Juan-Luis Klein, Pierre Hamel et Jean-Marc Fontan se sont intéressés au développement local sous l'angle des mouvements sociaux où le développement local est perçu comme étant « un type d'action collective à finalité économique, dont la réussite, en ce qui concerne l'atteinte des objectifs de développement économique, est largement associée aux ressources mobilisées par les acteurs. » (Fontan, Klein et Tremblay, 2002 : 103-104).

Selon cette perspective, l'action collective se veut à la base d'un processus de dynamisation des communautés sur lequel celles-ci doivent désormais compter pour assurer leur développement (Klein, 1996). L'analyse du développement local sous l'angle des mouvements sociaux est très informative à ce sujet. La théorie de la mobilisation des ressources développée entre autres par les

¹⁴ Conscientisation, comme nous l'avons déjà mentionné, qui prend la forme de contestations au départ.

auteurs McCarthy et Zald (1973; 1979; 1989), de même que celle du processus politique (Tilly, 1984; Farro, 2000) sont pertinentes, car elles mettent en contexte l'action collective avec, comme facteur explicatif, le sentiment de mécontentement d'une communauté (comme cause de l'émergence) et la capacité organisationnelle du groupe revendicateur (comme agent de son développement). Cette perspective présente un cadre d'analyse très intéressant pour comprendre les « actions collectives territorialisées » (Klein, 1996) visant le développement des communautés (développement qui peut être en termes économiques, sociaux, institutionnels, etc.).

2.1.3. La théorie de la mobilisation des ressources

Selon la perspective de la mobilisation des ressources, le mouvement social est issu d'une crise, d'un sentiment de marginalisation, d'iniquité ressentis par une communauté. Sentiment qui peut être perçu ou encore vécu. Cette situation sera donc à l'origine d'une conscientisation et d'une organisation de la part de la communauté ou du moins d'une partie de celle-ci, qui va s'employer à changer, à contrer la situation. Toujours selon cette perspective, la contestation est issue principalement de l'immobilisme des pouvoirs en place face à l'objet du conflit (conflit qui peut être de multiples natures).

C'est ainsi que le groupement, porté par l'inertie des pouvoirs politiques et par l'absence d'ouverture dans le processus décisionnel, va s'organiser afin de s'immiscer dans ce même processus duquel il a été exclu. Il s'agit là de l'objectif ultime. La notion « d'opportunité politique » s'avère également un élément de plus à considérer par les porteurs de l'action collective. À titre d'exemple, une campagne électorale peut faire l'objet d'un militantisme visant la prise de position ou encore l'engagement formel d'un élu face un sujet d'actualité.

Il est certain que d'autres options peuvent s'offrir au groupe revendicateur comme la radicalisation par exemple.

« Le constat permettant à des individus de concevoir que le fait de ne pas avoir accès aux mécanismes de prise de décision leur est nuisible amène progressivement le groupe à considérer comme tout à fait légitime de supporter en son sein un leadership capable d'organiser la contestation du pouvoir en place. » (Klein, Fontan et Tremblay, 2001 : 252).

La force du mouvement réside dans la capacité organisationnelle de ses membres de même que dans la résonance de la cause auprès de la population. La capacité à mobiliser les ressources en présence (ressources économiques, politiques et sociales) s'avère être le point central de l'exercice. Le terme ressource, également associé à la notion de capital social ou socio-territorial, fait référence à « [...] la participation des leaders, le potentiel d'appui, les bénévoles, les expertises professionnelles et les capacités organisationnelles des porteurs de l'action collective. » (Klein, Fontan et Tremblay, 2001 : 254). Dans ce sens, il dépasse grandement le seul aspect économique souvent perçu dans la notion de développement local. Également, le caractère spécifiquement endogène induit par le terme « local » peut s'avérer comme étant un facteur contraignant dans la démarche de développement. Ainsi l'organisation, en plus de miser sur des ressources locales, doit dépasser les frontières du quartier ou encore de la ville pour s'adjoindre des appuis extérieurs, mais surtout pour universaliser les enjeux poursuivis.

La cause portée par l'action collective se veut très importante, car son endossement par l'ensemble de la communauté ne donnera que plus de crédibilité à la démarche. « La diffusion d'une cause sociale au sein de la population contribue à l'émergence, la cristallisation et l'institutionnalisation du mouvement social [...] » (Klein, Fontan et Tremblay, 2002 : 108). Le contexte économique et social joue également un rôle en ce qui concerne l'émergence et le développement de l'action collective. Celui-ci peut être favorable en dressant les conditions nécessaires à sa naissance (par exemple, un taux de chômage élevé, la dévitalisation d'un quartier ou encore d'une ville mais également la présence d'organismes communautaires et de ressources permettant, entre

autre, une meilleure organisation et une expertise plus complète de la situation) ou encore, peut nuire au mouvement en faisant de l'objet de la revendication un concept étranger ne répondant pas aux aspirations profondes de la communauté. La réussite dépendra de deux éléments : d'une part, les ressources disponibles dans le milieu et, d'autre part, la capacité de la communauté de se les approprier.

2.2. La mobilisation entourant l'implantation de grands équipements

L'implantation de grands équipements fait souvent place à différentes formes de mobilisation, plus ou moins organisées, de la part de riverains. Dans la littérature, ce type de mobilisation axé vers la contestation est associé au syndrome NIMBY (Not In My BackYard). En voici une définition :

«[...] l'implantation d'équipements collectifs qui se heurtent à l'opposition des populations locales concernées pour cause de nuisances diverses, attestées, plausibles, ou simplement craintes, inacceptables pour elles, mais parfaitement acceptables partout ailleurs où ces mêmes nuisances ne pourraient les toucher directement. » (Trom ,1999 : 37).

Ce genre d'entreprise, sous forme de résistance sociale, est motivé principalement par la diminution de la qualité de vie tributaire de l'implantation infrastructurelle. Selon cette perspective, la mobilisation possède fréquemment un caractère local. Par contre, la contestation de grands équipements, bien que menée par des riverains, peut posséder des enjeux dépassant les limites d'influence de l'équipement. Nous n'avons qu'à penser à la mobilisation entourant le projet de la Centrale du Suroît dans la ville de Beauharnois (centrale thermique fonctionnant au gaz naturel) qui a étendu le débat à l'ensemble de la province ou encore celle du projet de lignes à haute tension Hertel-Des Cantons. Dans ces cas, l'environnement et le bien commun représentent le cheval de bataille des opposants.

Ce type de contestation met de l'avant la dualité qui existe entre intérêt collectif et individuel; la collectivité primant sur l'individu¹⁵. Ce fondement de la planification, bien qu'intégrant de plus en plus les notions de concertation et de consultation, se voit ébranlé dans cette lutte opposant promoteurs et riverains. À l'opposé, la mobilisation entourant l'implantation infrastructurelle peut prendre la forme d'une revendication où les rôles sont inversés. Ainsi, un groupe de citoyens peut agir à titre de promoteur réclamant la construction d'un équipement aux autorités concernées.

Bien que diamétralement opposée dans les buts recherchés (l'implantation face à la non-implantation d'un équipement), l'organisation dépend des mêmes éléments. Ainsi, la démarche possède un lien très étroit avec les ressources mobilisées, tel que mentionné ci-haut. Ainsi, l'universalisation des enjeux au sein de la population, l'appui des intervenants locaux, l'apport de forces exogènes, etc. sont autant de facteurs déterminants dans une démarche de mobilisation qui débouchera sur la revendication ou encore la contestation d'un projet.

* * * *

À la lumière des éléments définis plus haut, nous constatons que la conscientisation des communautés face à leur développement mais également leur capacité à s'organiser et à se mobiliser sont des éléments importants à considérer lorsqu'il est question de développement local.

« Sur le plan local, le développement tant économique que social tient à l'exercice simultané du pouvoir par les individus membres d'une communauté, par les organisations de cette communauté et par la communauté elle-même dans un objectif de justice sociale. » (Ninacs, 2002 :16).

¹⁵ Il est à noter que le concept du NIMBY est de plus en plus contesté dans la littérature. Ces critiques ne proviennent pas de sa définition mais plutôt du recours constant à la notion pour expliquer l'ensemble des mobilisations entourant l'implantation de grands équipements (Lake, 1993 et Wolsink, 2003).

Dans ce sens, la présence de capital social au sein d'une communauté influe grandement le déroulement de ce type d'entreprise. Il va sans dire qu'un objet de la revendication crédible et rassembleur est indissociable d'une démarche de mobilisation réussie. Or, l'incapacité à mobiliser les ressources en présence (mais également les ressources potentielles) est souvent la cause de l'échec de ce type d'initiative. C'est d'ailleurs cela que nous tenterons d'éclairer dans les sections suivantes.

3. Méthodologie

Le type de stratégie privilégié pour l'analyse du projet de doublement de la route 175 est l'étude de cas. Comme le mentionne Robert K. Yin (1988), l'étude de cas est une recherche qui a pour objectif l'examen d'un phénomène contemporain dans son environnement où les liens entre ceux-ci ne sont pas clairement définis et nécessite une recherche plus pointue des éléments contextuels. Ce type de stratégie est privilégié lorsque les questions « comment » et « pourquoi » se posent et où le chercheur ne possède que peu ou pas de contrôle sur les événements.

La première étape de la recherche a consisté en la recension d'écrits afin de dresser la chronologie des événements. Il fut très difficile de rassembler l'information, car aucun document ni étude ne faisait de rétrospective complète du dossier. Pour cette raison et celle de la durée dans le temps du projet (de 1972 à 2002), nous avons privilégié le recours aux articles de journaux provenant de différentes sources. De cette manière, il était possible d'identifier les grands événements du dossier ainsi que les points tournants du projet. Ces éléments allaient d'ailleurs être confirmés ou infirmés plus tard lors des entretiens. Environ 450 articles, tirés de quotidiens de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de celle de Québec, ont été identifiés comme étant pertinents, traitant directement du sujet de recherche. Ces journaux étaient le Quotidien, le Progrès-Dimanche, le Réveil, le Journal de Québec et le Soleil. Cette collecte fut étendue de 1972 à 2004. L'information recueillie donnait un aperçu des positions des différents acteurs, et ce, toutes époques confondues.

Également, nous avons eu recours à des études de même que certains documents techniques du ministère des Transports du Québec (MTQ). Par contre, ceux-ci ne traitaient pas uniquement du projet de doublement de la

route 175¹⁶. Certaines portaient sur les débits de circulation tandis que d'autres traitaient plus globalement de la problématique du transport dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean. De plus, différents textes et écrits moins officiels ont été utilisés. Pour ces derniers documents, une analyse plus critique a été effectuée pour en déterminer la pertinence. Ainsi, des documents internes produits par le groupe Accès-Bleuets de même que par certains de ces membres ont été identifiés comme pertinents malgré leur orientation, somme toute, « subjective ».

Dans un deuxième temps, nous avons réalisé une série d'entrevues avec des acteurs impliqués dans le dossier de la route 175. Une dizaine de rencontres ont été menées auprès de différents acteurs et organismes régionaux. Ces entretiens se sont déroulés entre juin 2003 et avril 2004. L'identification de ces individus a été effectuée sur la base d'informations recueillies lors de la première étape. Certaines personnes ont été interrogées en raison des fonctions occupées (présentes ou passées) au sein d'organismes régionaux tandis que d'autres ont été sélectionnées pour leur implication volontaire dans le dossier.

Compte tenu du nombre imposant de personnes ayant gravité autour du dossier, il ne fut pas aisé d'identifier les intervenants à rencontrer. À ce titre, nous avons porté une attention particulière aux acteurs et organismes des décennies 80 et 90. Ce choix fut effectué également en regard aux principales actions menées pour le projet de doublement de la route 175; actions qui se sont intensifiées à partir des années 1990. De plus, en raison de l'abondante revue de presse amassée, les rencontres visaient d'une part, à confirmer la chronologie des évènements et, d'autre part, à préciser les nuances dans l'argumentaire des acteurs.

¹⁶ Trois études traitaient uniquement de la route 175 : « Étude d'opportunité d'amélioration du lien routier entre la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean et la région de Québec » (MTQ, 1991), « Problématique des routes 175 et 169 et hypothèses de solution » (MTQ, 1998) et « Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides » (MTQ, 1999). Mentionnons que ces études traitaient exclusivement du projet sans réelle perspective historique du dossier.

Quelques intervenants furent très difficiles à rencontrer. De ceux-ci se dégageait une certaine crainte concernant la nature du travail de recherche. Cela s'explique en partie de l'incertitude entourant le projet de doublement de la route 175. Bien que l'annonce officielle ait eu lieu en 2002, le changement de gouvernement en 2003 (Parti québécois défait par le Parti libéral) rendait l'ensemble des intervenants muet en regard aux événements à venir. Dans ce sens, le projet de recherche était perçu par certains comme une remise en cause du projet et une critique de sa légitimité régionale. Par contre, ces impressions furent mises de côté très rapidement par les intervenants lors des entretiens.

Nous avons orienté les entretiens autour de quatre grands thèmes : la place de l'action collective dans le dossier de la route 175, l'action du gouvernement (fédéral et provincial), les relations entre les différents acteurs impliqués et le rôle joué par les médias. Également, d'autres questions concernant les enjeux soulevés par le projet ainsi que leur évolution complétèrent la grille d'entretien (voir Appendice 3 : Guide d'entretien).

Tableau 1 : Liste des intervenants rencontrés

INTERVENANTS RENCONTRÉS	ORGANISMES	FONCTION
Marina Larouche	Accès-Bleuets; Ville de Saguenay	Présidente du groupe Accès-Bleuets (1990-...) ; Conseillère municipale (1986-...)
Marc Pettersen	Accès-Bleuets	Membre du groupe Accès-Bleuets (1991-...)
Georges Boucher	Accès-Bleuets	Membre du groupe Accès-Bleuets (1991-...)
Jacques Brassard	Gouvernement du Québec (Parti Québécois)	Député du comté de Lac-Saint-Jean Est (1976-2002); Ministre des Transports (1996-1998)
Stéphane Bédard	Gouvernement du Québec (Parti Québécois)	Député de Chicoutimi (1998-...)
André Harvey	Gouvernement du Canada (Partis Conservateur et Libéral)	Député de Chicoutimi – Le Fjord (1989-1993; 1997-2004)
Cadre	Ministère des Transports	Chargé de projet
Serge Chiasson	Conseil régional de concertation et de développement	Président (1985-1996)
Marie-Claude Côté	Conseil régional de concertation et de développement	Chargé de projet (2000-...)
Carol Néron	Le Quotidien	Éditorialiste

DEUXIÈME PARTIE

4. La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean

Située au centre de la province de Québec, la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean compte une population d'environ 278 000 habitants (en 2003). Cette dernière est constituée de quatre municipalités régionales de comté (MRC) où 60 % de la population est concentrée dans la conurbation Chicoutimi-Jonquière-La Baie située le long de la rivière Saguenay¹⁷.

Carte 4 : Limites des municipalités



4.1. Survol historique

Au cours des deux dernières décennies, la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean a subi des changements importants dans sa structure industrielle. Il en est résulté de nombreuses pertes d'emplois favorisant une stagnation, puis un déclin de l'économie régionale. Nous retracerons dans cette partie les principaux

¹⁷ Mentionnons que ces villes sont fusionnées depuis le 18 février 2002 faisant ainsi de la ville de Saguenay la 6^{ième} agglomération en importance au Québec.

éléments ayant marqué le paysage socio-économique de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

4.1.1. Des origines à la colonisation

La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean fut découverte officiellement par Jacques Cartier lors de son deuxième voyage en Amérique en 1535. Cependant, « la présence de communautés [...] algonkiennes dans la région remonte à plus de 3 500 ans av. J.-C. » (Girard et Perron, 1995 : 69). Également, le secteur de Tadoussac, situé à l'embouchure de la rivière Saguenay, était un endroit très prisé pour la pêche dès 1500. Ainsi, les Basques venaient y pêcher la baleine et la morue. Cette activité, en raison des installations nécessaires sur les berges pour apprêter les produits de la pêche, a favorisé les premiers contacts avec les Amérindiens. Ces échanges s'intensifieront lors du développement du commerce des fourrures lors de la deuxième moitié du 16^e siècle.

Le commerce des fourrures s'organisera vers les années 1580. Contrôlée par les Français puis par les Anglais, cette activité constituera un frein à l'occupation du territoire du Saguenay – Lac-Saint-Jean jusqu'au début du 18^e siècle. La localisation géographique de Tadoussac fera de l'embouchure de la rivière Saguenay, et de la région toute entière, une plaque tournante du commerce des fourrures. Par contre, l'importance de Tadoussac sera grandement diminuée avec la construction de ports à Québec en 1608, puis à Trois-Rivières en 1634 et enfin à Montréal en 1642.

La région sera ouverte à la colonisation en 1842. Portée par les pouvoirs politiques, la colonisation visait le peuplement du territoire ainsi que la mise en valeur des ressources naturelles.

« Le Saguenay est ouvert à la colonisation parce qu'on y trouve du bois en abondance et que ceux qui désirent l'exploiter ont l'appui des gouvernements qui régissent l'espace dans le but d'accroître leur propre

revenu, tout en cherchant à développer les assises d'une occupation permanente [...] L'État [...] essaie de concilier les intérêts des exploitants du domaine public et des colons. » (Girard et Perron, 1995 : 188).

La Société des vingt et un, une société de colonisation composée d'habitants de la Malbaie et de Baie-Sainte-Catherine, fera une première percée dans la région attirée par l'abondance de la matière ligneuse. C'est donc l'Anse-Saint-Jean puis Grande-Baie qui furent les premiers territoires habités de manière permanente dans la région. William Price, un entrepreneur forestier, sera associé très tôt à la Société, achetant les installations de ceux-ci après un hiver désastreux et s'assurant le monopole de l'industrie forestière au Saguenay.

Les premières années de la colonisation sont très difficiles principalement en raison du manque d'action concertée des autorités compétentes.

« [...] si l'ouverture du Saguenay s'inscrit dans un courant où le marché international a besoin de bois alors que la population du Québec cherche à occuper de nouveaux espaces, [...] le gouvernement [...] demeure incapable de planifier une action efficace sur le territoire même, laissant aux entrepreneurs forestiers ou aux sociétés de colonisation le soin d'organiser toute la vie sociale. » (Girard et Perron, 1995 : 123).

De plus, le territoire de la région reste très hostile aux colons. Le peu de terre cultivable de qualité, la rigueur du climat, la topographie accidentée sont autant de facteurs qui minent le moral des nouveaux habitants et accroissent leur dépendance envers les entreprises forestières.

4.1.2. Développement et déclin des grandes industries

À la fin du 19^e siècle, l'industrie forestière, avec la production de pulpe puis de pâtes et papiers, est en pleine expansion. Les demandes énergétiques de cette industrie poussent les dirigeants à faire pression sur des industriels ayant le capital nécessaire pour la construction d'installations hydroélectriques. En raison du fort potentiel présent dans la région, l'Aluminum Company of America (Alcoa)

procède à la construction de la première aluminerie en 1926 (complexe Arvida). Ensuite, d'autres usines d'électrolyse verront le jour dans les années 80 (usine de Grande-Baie en 1983 et usine de Latterrière en 1987) puis au tournant du siècle (usine d'Alma en 2001).

L'industrie des pâtes et papiers et du bois d'œuvre se porte très bien après la Seconde Guerre mondiale en raison d'une demande internationale croissante imputable à la reprise économique qui s'en suit. « Une période unique de création de richesses régionales s'est alors ouverte au Saguenay – Lac-Saint-Jean, faisant entrer rapidement la région dans l'ère de consommation de masse par l'entremise de l'important pouvoir d'achat d'une nouvelle classe ouvrière bien rémunérée. » (Proulx, 2004 : 3). Par contre, cette situation ne permettra pas au Saguenay – Lac-Saint-Jean de diversifier son économie. Orientée autour de quatre grands secteurs industriels (bois, pâtes et papiers, aluminium et agroalimentaire), « la majorité des activités de production se retrouve en amont des filières de production, soit l'extraction de ressources et la première transformation de celles-ci. » (Proulx, 2004 : 3).

Fortement dépendant de la demande internationale, le secteur de la première transformation n'arrive pas à assurer le développement continu de l'économie régionale après 1960. Les secteurs du bois d'œuvre et des pâtes et papiers subiront de nombreuses pertes d'emplois au cours des années 60 et 70. À partir du début des années 80, de nombreux changements bouleversent l'industrie primaire de la région : changements technologiques dans le domaine de la production, disponibilité des ressources ligneuses, transformation des ressources à l'extérieur de la région, fuites des capitaux, éloignement des marchés, etc. (Proulx, 2004). La modernisation des installations et la rationalisation du personnel qui en résulte marquent une rupture importante dans le paysage économique du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Parallèlement à ce déclin de l'emploi dans les secteurs traditionnels, le secteur tertiaire profite d'une progression soutenue. Par contre, l'abondante création d'emplois dans ce

secteur ne compense pas la perte des emplois bien rémunérés caractéristiques du secteur primaire.

4.2. Portrait de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean

La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean subit actuellement les contrecoups de la stagnation de son économie amorcée depuis 1980. La forte concurrence présente sur le marché international dans les principaux secteurs industriels de la région n'y est pas étrangère. De plus, le peu de diversification économique et le développement lent du secteur secondaire laissent entrevoir dans les années à venir un déclin de l'économie régionale.

Tout d'abord, nous identifierons les principaux axes de pénétration de la région. Comme le transport routier s'avère être un élément primordial de l'économie de la région, la localisation des voies d'accès ainsi que leurs débits de circulation nous permettront de mettre en contexte l'importance stratégique de l'industrie du camionnage. Également, nous porterons un regard sur l'évolution et les perspectives des principaux indicateurs socio-économiques de la région. Enfin, nous nous intéresserons aux principaux secteurs de l'économie du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

4.2.1. Voies d'accès à la région

Il est possible d'accéder à la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean par sept axes routiers. Tout d'abord, l'axe Chibougamau (route 167) permet d'accéder au Nord du Québec. Ensuite, la route 155 traverse la région de la Mauricie en passant par la ville de La Tuque. Les routes 175 et 169 font le lien avec la région de la capitale nationale à travers la réserve faunique des Laurentides. La région de Québec peut également être rejointe par les routes 381 et 170 en traversant la région de Charlevoix. Enfin, la route 172, longeant la rive nord de la rivière Saguenay, permet de se rendre sur la Côte-Nord (voir Carte 2 : Voies de communication).

La majorité du transport intra et interrégional s'effectue par camionnage. Ainsi, un peu plus de 13 millions de tonnes de marchandises (principalement des produits forestiers), transitent sur les routes interrégionales seulement¹⁸. Ce transport s'effectue sur les 7 routes reliant le Saguenay - Lac-Saint-Jean aux autres régions de la province de Québec.

Considérant les débits de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier régional, nous constatons que le camionnage se concentre principalement sur trois routes : la 175 (et la 169 en direction de la région du Lac-Saint-Jean), la 155 et la 167. Un débit de 500 à 1000 véhicules lourds peut y être recensé quotidiennement. Par contre, considérant le débit de circulation totale, c'est-à-dire l'ensemble des véhicules, légers et lourds, circulant sur ces voies, la route 175 est celle avec le plus haut débit. Celui-ci s'élève entre 2500 et 5000 véhicules par jour, ce qui en fait la route la plus fréquentée (voir Appendice 1 : Débit de circulation sur les routes 175 et 169).

¹⁸ Le transport ferroviaire est utilisé pour transporter 9 millions de tonnes de marchandises par année (6 millions de tonnes à l'intérieur de la région et 3 millions de tonnes vers les marchés extérieurs canadien et nord-américain). Pour sa part, le transport maritime transite 4,5 millions de tonnes de vracs solides, de produits forestiers et de vracs liquides dont 90% sont des importations (MTQ, 2002).

Carte 5 : Voies de communication



4.2.2. Démographie

La population du Saguenay - Lac-Saint-Jean est marquée par le vieillissement et le déclin. Entre 1980 et 1996, la population de la région a augmenté de 0,5 % et les prévisions à l'horizon 2016 laissent entrevoir une diminution du nombre d'habitants de l'ordre de 4,6 % (MTQ, 2002). Cette diminution se fera sentir par tous les groupes d'âge à l'exception des 45 ans et plus. À titre d'exemple, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus passera de 30 000 en 1996 à 72 000 en 2026 (CRCD, 2001).

Cette diminution se fera particulièrement sentir pour le groupe des 5-19 ans où la baisse prévue est de 33 % d'ici 2016 (MTQ, 2002). Cette situation s'explique par la diminution du taux de natalité de même que par l'exode des jeunes. Entre 1996 et 2000, le solde migratoire interrégional (déficitaire) du Saguenay - Lac-Saint-Jean s'établissait à 7 914 personnes. De 62 000 aujourd'hui, la population

des 15-29 ans ne serait plus que 43 000 en 2016 et de 30 000 en 2041 (CRCD, 2001).

Tableau 2 : Évolution de la population du Saguenay – Lac-Saint-Jean (1851-2001)

ANNÉE	POPULATION SLSJ
1851	6 027
1861	10 478
1871	17 493
1881	24 952
1891	28 726
1901	37 367
1911	51 113
1921	73 117
1931	105 977
1941	143 187
1951	197 910
1961	262 426
1971	265 642
1981	285 284
1991	293 247
2001	283 719

Source : Girard, C. et N. Perron, 1995, *Histoire du Saguenay Lac-Saint-Jean*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, p.144 et l'Institut de la statistique du Québec

4.2.3. Économie régionale

Un taux de croissance global de l'emploi de 2,9 % est prévu d'ici 2016. Celui-ci ne serait presque qu'exclusivement imputable à la performance du secteur tertiaire (augmentation de 8,9 %). Par contre, une diminution du nombre d'emplois dans les secteurs primaires (-5,4 %) et secondaires (-10 %) est à prévoir (CRCD, 2001). Les perspectives d'emplois dans le secteur primaire sont très faibles. « La région ne peut espérer une croissance significative des activités dans le secteur de la première transformation de la ressource forestière [...] »(CRCD, 2001). Deux raisons peuvent expliquer la situation. D'une part, ce secteur est tributaire de l'état de santé du marché américain. Les récents droits compensatoires imposés aux exportations de bois d'œuvre vers les États-Unis ont considérablement bouleversé l'économie régionale (1^e, 2^e et

3^e transformation ainsi que l'industrie du camionnage). D'autre part, les quotas imposés sont également un facteur qui vient mettre un frein au développement de cette industrie.

Tableau 3 : Pourcentage des emplois selon les secteurs d'activités
(Saguenay – Lac-Saint-Jean, 1961-1985)

SECTEUR	1961	1971	1981	1991	2001
Primaire	19,0	10,0	11,5	6,5	6,0
Secondaire	31,2	30,3	28,9	24,2	23,1
Tertiaire	49,8	59,7	59,6	69,3	70,9

Source : Girard, C. et N. Perron, 1995, *Histoire du Saguenay Lac-Saint-Jean*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, p.144 et Statistiques Canada

Pour sa part, l'industrie de l'aluminium se trouve dans une meilleure situation. Le secteur de la production primaire de l'aluminium employait, en 2001, près de 6 450 employés¹⁹. Avec l'ouverture d'une nouvelle usine en 2001 dans la ville d'Alma au Lac-Saint-Jean, la compagnie Alcan est venue consolider sa place de principal employeur privé de la région. Au niveau de la deuxième et troisième transformation de l'aluminium, malgré le faible nombre d'industries, il est possible de constater un désir marqué de la part des autorités régionales et du gouvernement du Québec de développer ce secteur d'activités. En effet, plusieurs interventions vont dans ce sens :

- création du Centre de recherche et de développement de l'aluminium;
- création d'une nouvelle chaire universitaire sur les technologies avancées des métaux légers pour les applications automobiles;
- création du Centre de technologie de l'aluminium;
- reconnaissance du statut de la Vallée de l'aluminium qui donne, notamment, des avantages fiscaux à la création d'emplois dans ce secteur.

L'activité touristique représente une part importante dans l'économie régionale. En effet, on y recense quelques attractions reconnues au niveau provincial (les grands spectacles à La Baie, le parc Saguenay, le Zoo sauvage de Saint-Félicien, la Vélo-route des bleuets, etc.). Toutefois, il est difficile de chiffrer

¹⁹ Ces données ne tiennent pas compte de la fermeture des cuves Soderberg à l'usine d'Arvida.

le nombre exact de visiteurs dans la région de même que les retombées économiques précises découlant de cette activité. L'aspect volatil de la clientèle touristique de même que le nombre imposant de sites et de services reliés au tourisme rendent le décompte ardu. Cependant, pour la période estivale 2003 (de juin à août), environ 30 000 touristes ont visité les différents bureaux d'information touristique de la région²⁰.

La route 175 représente le principal accès routier utilisé par les touristes en visite dans la région. Ainsi, près de 30 % de la clientèle touristique questionnée ont utilisé la route 175 pour se rendre dans la région. La route 155, reliant la région à celle de la Mauricie, vient au second rang avec près de 27 %. Les routes 170 et 381, toutes deux accessibles par la route 138 longeant le fleuve Saint-Laurent, comptaient respectivement 14,5 % et 3,8 % de la clientèle touristique (ATR SLSJ, 2003).

Par contre, comme il est mentionné dans le plan stratégique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'activité touristique est présentement menacée par notamment la concurrence qui s'effectue entre les différentes régions du Québec et celles du nord des États-Unis. Les principales lacunes évoquées en ce qui concerne l'offre touristique se centrent sur la qualité variable des attraits de même que sur la signalisation et l'accessibilité globale qui font défaut.

* * * *

Abordons maintenant le projet de doublement de la route 175. Après un bref survol historique définissant les origines de la route 175, nous préciserons la chronologie des événements et identifierons la position des principaux acteurs impliqués dans le projet.

²⁰ Les données concernant le tourisme proviennent de l'Association touristique régionale du Saguenay – Lac-Saint-Jean. La méthodologie utilisée pour recueillir l'information à propos de la clientèle touristique en visite dans la région provient de sondages menés auprès des personnes ayant visité les différents bureaux d'information touristique du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

5. Problématique de la route 175

5.1. Origines de la route 175

Le premier lien de communication terrestre reliant la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean à celle de Québec a vu le jour en 1676 alors que l'on défricha un sentier à travers l'actuelle réserve faunique des Laurentides pour favoriser le commerce de la traite des fourrures. Cette liaison permettait de traverser directement et de manière sécuritaire, les 300 kilomètres qui séparaient les deux régions.

En 1883, plusieurs projets de route furent avancés pour relier la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean à celle de Québec. Cependant, le chemin de fer sera privilégié par l'État qui s'impliquera directement dans le financement et la construction des infrastructures. La première liaison routière sera aménagée en 1929. Par contre, celle-ci n'allait pas emprunter la réserve faunique des Laurentides en raison des exigences techniques que représentait sa construction. Le parcours, d'une longueur de 330 kilomètres, allait emprunter l'actuel tracé de la route 138 longeant le fleuve Saint-Laurent.

C'est en 1944 que fut amorcé l'aménagement d'un lien routier entre les régions du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de Québec dans la réserve faunique des Laurentides. Avec l'essor économique et démographique qu'avait connu la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours des années 30 et 40, notamment en raison des différentes avancées dans le secteur de l'aluminium, une route efficace et sécuritaire s'imposait alors aux autorités comme étant nécessaire au développement de la région.

Il revint à monsieur Antonio Talbot, alors ministre de la Voirie pour le gouvernement Duplessis et député du comté de Chicoutimi, le mandat d'approuver la construction de ce lien routier²¹. Ainsi, « ce projet qui s'intégrait à la politique d'amélioration du réseau routier amorcée par les gouvernements provinciaux au début du siècle allait s'avérer une étape cruciale dans le développement de la région. » (Girard et Perron, 1995 : 448).

« Le contrat initial [pour le chantier] dépassait les 2 millions et demi de dollars et constituait le plus important montant jamais accordé par le ministère de la Voirie. » (Nepton, 1991 : 3). Le chantier représentait un effort d'ingénierie incroyable pour l'époque. Environ 600 personnes travaillèrent de l'hiver 1944 à l'été 1948 pour la construction de la route. Un million de mètres cubes de terre furent grugés et on procéda à la construction de 200 ponts et ponceaux afin de frayer un chemin dans la réserve faunique des Laurentides.

Le 8 juillet 1948, quatre ans après le début des travaux, le ministre Talbot inaugurerait officiellement la route 175.

5.2. La naissance du projet de doublement de la route 175 (1972-1987)

Au cours des décennies qui suivirent la construction de la route, de nombreuses critiques furent formulées de la part d'intervenants de la région. Compte tenu du terrain accidenté qui caractérise le tracé de la route, de nombreux accidents vinrent ternir la réputation du boulevard Talbot²². À titre d'exemple, de janvier à

²¹ Mentionnons que M. Talbot, avocat de profession, avait longuement mûri ce projet de route lorsqu'il siégeait dans l'opposition. Lorsque Duplessis accéda au pouvoir en 1944, Antonio Talbot fut nommé ministre de la Voirie et s'attaqua immédiatement au dossier de la route (Perron et Girard, 1995).

²² La route 175 fut officieusement nommée boulevard Talbot en l'honneur du ministre Antonio Talbot. Le groupe Accès-bleuets tentera, dans le cadre du 50^{ième} anniversaire de la construction de la route, de faire homologuer l'appellation du boulevard Talbot auprès de l'office de typologie du Québec. Cette action se montrera infructueuse.

octobre 1972, 191 accidents sont recensés sur la route 175 dont 8 mortels²³. Plusieurs facteurs, outre l'aspect topologique, en sont responsables : conditions atmosphériques extrêmes, entretien difficile lors des périodes hivernales, etc. Ces mêmes facteurs sont identifiés par le ministère des Transports pour expliquer la détérioration importante subie par la route 175 (Ministère des Transports, 1974).

C'est en 1972, porté par la Société nationale des Québécois, que le projet de route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides commence à s'articuler et à gagner en popularité dans la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean avec « l'opération Boulevard »²⁴. Notons que ce genre de manifestations populaires, ayant pour objectif la réalisation de travaux routiers, n'était pas une première dans la région. Il est possible de mentionner « l'opération Entonnoir » en 1965 visant à obtenir la réalisation de la route Chicoutimi-Nord - Tadoussac (actuelle route 172) de même que « l'opération Blocus » en 1967 réclamant le pavage de la route 167 reliant le Lac-Saint-Jean à la ville de Chibougamau.

Le Conseil régional de développement du Saguenay – Lac-Saint-Jean (CRD) ne s'oppose pas à cette initiative. Par contre, l'organisme prône l'ouverture vers le Nord comme solution aux problèmes de développement de la région. En plus d'appuyer le projet de « voie moderne et convenable » entre les régions de la Capitale-Nationale et du Saguenay – Lac-Saint-Jean, l'axe Chibougamau – Baie James – Moyen-Nord et Labrador est identifié comme projet prioritaire.

²³ Chiffres avancés par la Sûreté du Québec dans l'article « Il est temps de s'unir pour obtenir de meilleures routes », Le Réveil, 28 novembre 1972.

²⁴ Il est intéressant de préciser qu'au cours des trois dernières décennies, une certaine confusion a enveloppé le projet de la route 175. Bien que la revendication eue au départ pour objectif la construction d'une autoroute, la route à quatre voies divisées s'est imposée par elle-même en raison des exigences technique et financière moindres que supposait la construction. Pour une plus grande clarté dans le texte, nous ferons référence au projet de la route à quatre voies divisées ou au doublement de la route 175, et ce, toute époque confondue.

L'aspect de la sécurité prend beaucoup de place dans l'argumentaire des défenseurs du projet. Par contre, on renchérit rapidement avec le développement économique que pourrait induire cette infrastructure. La ville de Chicoutimi donne son appui au projet en faisant valoir le phénomène de régionalisation du tourisme en cours dans la province de Québec et auquel la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean doit adhérer. Les Conseils municipaux des villes de Chicoutimi et Jonquière préconiseront, en 1974, la formation d'un Front commun régional en faveur de la construction d'une autoroute dans la réserve faunique des Laurentides. Cet appui sera réaffirmé à la fin des années 80 avec la formation d'un Comité inter-municipal pour une route à quatre voies dans le Parc des Laurentides.

Le ministère des Transports reconnaît la dangerosité de la route et annonce la réfection du boulevard Talbot. Un budget de 11 millions de dollars sera consenti pour les travaux ainsi que pour l'entretien de la route (travaux qui débuteront au mois de juin 1974). Cette annonce fait suite au dépôt d'une pétition de 26 000 noms amassés par la Société nationale des québécois. Cette pétition exigeait du CRD qu'il organise une rencontre le plus rapidement possible avec le ministre des Transports de l'époque pour lui réclamer la construction dans un délai de cinq ans d'une route à quatre voies entre Chicoutimi et Québec²⁵. Le CRD émet des réserves quant à cette pétition en expliquant que l'organisme mise sur le développement des ressources du moyen-nord et l'élaboration de mesures à privilégier pour que les retombées de ce développement se produisent au Saguenay – Lac-Saint-Jean. Ainsi, le CRD affirme « qu'une telle réalisation, tout en étant souhaitable, n'était pas prioritaire et que l'exiger ferait montre d'incohérence. »²⁶.

²⁵ Propos recueilli dans l'article « Réticences à appuyer le projet d'autoroute à quatre voies entre Chicoutimi et Québec », Le Soleil, 27 mai 1974.

²⁶ Propos du CRD tiré de l'article « Réticences à appuyer le projet d'autoroute à quatre voies entre Chicoutimi et Québec », Le Soleil, 27 mai 1974.

Toutefois, le ministère des Transports se montre plutôt froid en regard à la construction d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. Le Ministère exige pour la construction d'une autoroute un débit de circulation variant entre 10 000 et 12 000 véhicules par jour. La situation en 1972 est loin de satisfaire ces exigences : environ 2 200 véhicules sont recensés en moyenne quotidiennement. Même pour la période estivale, le débit quotidien arrive à peine à franchir les 5 500 véhicules²⁷ (voir appendice 1 : Débits de circulation des routes 175 et 169). Étant donné le débit de circulation plus important à l'entrée et à la sortie de la réserve faunique, le ministre des Transports propose dans son plan de réfection de la route 175, la construction en route à quatre voies des parties sud (secteur de Stoneham) et nord (secteur de Laterrière). De cette manière, si le débit de circulation le justifie, le doublement de l'ensemble de la route pourrait avoir lieu. Selon le CRD, « ces propositions [...] indiquaient évidemment l'intention du Ministère [des Transports] de transformer progressivement le boulevard Talbot en autoroute à quatre voies, et ce, sur un échéancier de 3 ou 4 ans. »²⁸. Cependant, en raison de contestations soutenues de la part des habitants de Stoneham, le prolongement du boulevard Laurentien n'allait s'effectuer qu'au cours des années 90.

5.3. L'apogée du militantisme (1988-1993)

Au début des années 80, il n'est presque plus question du projet de route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. En effet, les investissements consentis par le gouvernement du Québec de même que l'argumentaire limité des militants en sont les principales causes. C'est sous l'initiative des conseils municipaux des villes de Jonquière et Chicoutimi que

²⁷ Données émises par le ministre de la Voirie, M. Bernard Pinard, dans l'article « Il est temps de s'unir pour obtenir de meilleures routes », *Le Réveil*, 28 novembre 1972. Il est important de mentionner que ces données concernent l'entrée sud de la réserve faunique des Laurentides. Ainsi, le débit de circulation a tendance à diminuer lorsqu'il est recensé dans la partie centrale de la route. La cause en est simple : les villes de Stoneham, Teksbery et Lac Delage drainent une partie des véhicules. De plus, les nombreuses pourvoiries situées dans la réserve faunique sont également la destination d'une partie des véhicules.

²⁸ Propos du CRD recueillis dans l'article « Solution proposée par le CRD », *Le Quotidien*, 8 octobre 1977.

renaît le projet de route à quatre voies divisées. De concert avec l'animateur radiophonique Jacques Cayer, les deux parties élaboreront l'opération Accès-Bleuets. L'initiative fut lancée le 15 février 1989 autour de la réclamation d'une route à quatre voies dans la réserve faunique des Laurentides avec une priorité accordée à la section d'Hébertville (route 169). Il devait résulter de l'opération la création du groupe Accès-Bleuets, un organisme sans but lucratif (OSBL) qui allait militer pendant plus de dix ans pour la construction d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique.

Rapidement diffusée à travers les différents médias d'information de la région, l'initiative populaire ne fait pas l'unanimité. En effet, la partie jeannoise de la région ne partage pas les mêmes objectifs quant au développement du réseau routier régional. Se rapportant au consensus obtenu lors du sommet socio-économique de la région en 1984 (consensus réaffirmé en 1987), les leaders politiques et socio-économiques du Lac-Saint-Jean se mobilisent²⁹. L'opération Accès-Bleuets soulève peu d'intérêt au Lac-Saint-Jean où la population, à l'image de ses représentants politiques, veut s'en tenir aux priorités déjà établies : le parachèvement de la route 170 entre les villes d'Alma et La Baie, la réfection de la route 169 ceinturant le Lac-Saint-Jean, l'amélioration du tronçon de la route 169 situé dans la réserve faunique des Laurentides et de la route 155, l'aménagement de la route menant à la Baie James et ensuite le projet de la route 175.

Le groupe Accès-Bleuets tentera de faire une percée dans la ville de Québec en s'associant aux radios locales. Par contre, peu d'intérêt y sera accordé si ce n'est une couverture médiatique dans les premières années suivant la naissance du groupe. Toutefois au Saguenay, les appuis au mouvement seront nombreux : la Chambre de commerce du Québec, la MRC du Fjord du Saguenay, le

²⁹ Parmi ces personnalités, on dénombre M. Benoît Bouchard, député de Roberval et ministre canadien des Transports, M. François Gilbert, Président de la Fédération des Caisses Desjardins, M. Gérard Scullion, environnementaliste, M. Robert Salette, Directeur régionale de la compagnie Alcan ainsi que M. Bérard Riverin, Directeur des relations publiques de l'hôpital de Chicoutimi.

Syndicat national des travailleurs des pâtes et cartons de l'usine Cascade à Jonquière, le Syndicat national des travailleurs des pâtes et papiers de la papeterie de Jonquière et la Fédération des syndicats du secteur de l'aluminium. Cette vague de sympathie pour le mouvement poussera le CRCD à faire une rencontre avec l'ensemble des maires de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean afin de réviser les priorités régionales en matière de développement du réseau routier. Il en ressortira que le projet de la route 175 sera reconnu comme étant une priorité à moyen terme après celles déjà identifiées³⁰.

En mai 1989, le ministère des Transports annonce la réalisation d'une étude d'opportunité d'un lien routier entre les régions de Québec et du Saguenay – Lac-Saint-Jean. La position très claire du Ministère concernant le projet de la route 175 semble influencer le devis technique qui, aux dires des membres d'Accès-Bleuets, ne se concentre que sur les aspects de la sécurité et de l'environnement. Conscient de l'argumentaire limité du groupe et des résultats plus que prévisibles de l'étude d'opportunité, le groupe Accès-Bleuets s'emploiera à développer un argumentaire davantage orienté vers les impacts socio-économiques du projet de la route 175.

Suite aux moyens de pression controversés entrepris au cours de la période estivale de 1989³¹, le groupe Accès-Bleuets se verra dans l'obligation de se retirer de la scène publique. Le groupe se fera discret dans la première moitié de la décennie. Cette perte de popularité (amplifiée par les médias locaux) se répercutera lors de l'assemblée annuelle du mouvement en mars 1990 : le rassemblement, sensé attirer plus de 1 000 personnes ne sera l'hôte que d'une centaine de partisans. Cet événement poussera le groupe de pression à revoir

³⁰ On y vote également trois autres mesures concernant le projet de la route 175 : la bonification du volet sécurité sur les routes 175 et 169 (faisant suite à l'annonce du MTQ d'un investissement de 36,5 millions pour la réfection de la route), le développement de mesures pour accélérer les échéanciers des projets prioritaires et la réalisation des réparations sur la 175 en fonction de la construction d'une éventuelle autoroute.

³¹ Le groupe Accès-Bleuets organisera une manifestation dans la réserve faunique des Laurentides. Ainsi, un cortège d'une centaine d'automobiles roulant à 50 km/h arpenta la route 175 créant un immense bouchon de circulation.

sa stratégie, d'une part, en remaniant l'exécutif de l'organisme et, d'autre part, en développant davantage son argumentaire qui jusque-là était principalement associé à l'aspect sécurité. Sur ce dernier point, il est à préciser que les éléments de l'argumentation du groupe Accès-Bleuets s'élaboraient souvent par thèmes, selon les déclarations du jour. Dans ce sens, la presse a joué un rôle primordial dans ce débat opposant l'ensemble de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean. C'est donc une stratégie et des activités moins radicales et de moindres envergures qui seront privilégiées par le groupe.

L'année 1993 marque un tournant important dans le dossier. En effet, la reconnaissance officielle de la route 175, par la Commission royale des transports, comme faisant partie du réseau routier national ouvre la porte à un partenariat fédéral-provincial pour le financement de sa réfection. Une enveloppe de 25 millions sera d'ailleurs octroyée par le gouvernement fédéral pour la réfection de la route; celle-ci étant conditionnelle à un investissement similaire de la part du gouvernement du Québec. Cet épisode marquera le début d'une confrontation entre les deux paliers de gouvernement pour courtiser l'électorat régional. Pour ce qui est de l'attitude générale envers le projet de construction d'une route à quatre voies divisées, celle-ci ne change guère. Le consensus régional concernant les priorités de développement du réseau routier (duquel la 175 ne fait pas partie) reste le mot d'ordre pour le CRCD et les représentants du secteur Lac-Saint-Jean.

5.4. La reprise politique du dossier (1993-...)

L'intervention du privé pour le financement de la construction d'une route à quatre voies divisées refait surface au début de l'année 1997³². Par contre, une

³² Le recours à l'intervention du privé pour la réalisation de la route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides fut toujours présent dans le discours des militants. Étant donné l'investissement majeur que représentait un tel projet de même que les réticences du ministère des Transports quant à la nécessité de celui-ci, les défenseurs du projet ont tôt fait d'identifier le financement comme étant l'obstacle principal. Dans cet esprit, le recours au privé

certaine confusion semble régner quant à la nature de cette intervention. Accès-Bleuets prône l'instauration d'un système de péage tandis que le représentant conservateur du comté de Chicoutimi à l'Assemblée nationale, André Harvey, développe l'idée d'un investissement du privé (pour le financement et la réalisation de l'infrastructure) remboursé ensuite par les deux paliers de gouvernement. Ces scénarios seront tous deux rejetés par le ministère des Transports.

La mauvaise presse que reçoit la route ne cesse de s'amplifier dans les médias, et ce, malgré l'amélioration des conditions routières de la route 175. En dix ans (c'est-à-dire de 1989 à 1998), le ministère des Transports a investi 64 millions sur les routes 175 et 169 dans la réserve faunique des Laurentides. Ces investissements auraient fait diminuer le taux d'accident sous la moyenne québécoise pour ce type de route (Ministère des Transports, 1998). Par contre, les éditoriaux ne cessent de ternir la sécurité de la route et la revue du Readers Digest publie, dans son édition de mars 1998, un article qui classe la route 175 dans la « liste noire des routes les plus meurtrières de la province ». Cette approche est cependant critiquée par les intervenants de la région (dont le ministre des Transports Jacques Brassard et le professeur Marc-Urbain Proulx) qui s'entendent sur le caractère nuisible d'une telle couverture médiatique.

Le 8 avril 1998, contre toutes attentes, le Premier ministre du Québec, Lucien Bouchard, annonce la réalisation d'une étude d'opportunité afin d'évaluer la pertinence, les échéances et les modes de réalisation du projet de la route 175. L'orientation empruntée par le gouvernement pour cette étude repose sur l'évaluation des besoins de la route en terme de volume de déplacement et de sécurité des usagers ainsi que sur les retombées économiques induites. Cette étude prônera la réalisation d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. Par contre, la route 169 en est écartée d'emblée. Cela

pour le financement d'une partie de l'infrastructure était, somme toute, un choix logique pour en favoriser son acceptation.

mènera le gouvernement du Québec à mettre sur pied un plan stratégique d'intervention de 143 millions investis sur une période de 10 ans (2000-2010). Selon l'échéancier, le projet de route à quatre voies divisées serait complété en 2020. Fait intéressant à noter, le projet serait réalisé uniquement avec des fonds québécois.

Cette annonce du gouvernement du Québec n'est pas étrangère au bras de fer que se livrent les gouvernements provincial et fédéral concernant le financement de l'infrastructure. En juin 1998, le ministre fédéral des Transports, David Collenette, affirme que la route 175 serait admissible à du financement fédéral si Ottawa décide d'augmenter l'enveloppe dédiée aux fonds du réseau routier³³. Cette ouverture faite par le gouvernement fédéral ne sera toutefois pas mise de côté par le gouvernement du Québec. Le militantisme du député conservateur André Harvey n'est pas étranger au nouveau sujet d'actualité que représente le financement de l'infrastructure. À la fin de l'année 2000, le gouvernement fédéral (représenté par le Parti libéral) reconnaîtra le dossier de la route 175 comme étant prioritaire. Ce sera le prix à payer pour s'adjoindre le député vedette de Chicoutimi, André Harvey. Ce nouvel engouement du gouvernement fédéral envers le projet poussera le gouvernement du Québec (représenté à l'époque par le Parti québécois) à revoir sa stratégie. Fait important à mentionner, le consensus régional quant au projet de la route 175 sera atteint le 27 février 2002 après la formation d'un comité de soutien constitué de 15 organisations de la région dont la ville de Saguenay, la Fédération touristique régionale et le Conseil régional de concertation et de développement.

La mise sur pied du Fond canadien sur l'infrastructure stratégique sera perçue par les intervenants de la région comme un engagement formel du gouvernement fédéral suite à la reconnaissance accordée au projet de la route 175. Pour sa part, le gouvernement du Québec ne sera pas en reste en

33 Propos recueillis dans l'article « André Harvey ne comprend pas Brassard », le Quotidien, 3 juin 1998.

réalisant, pour l'année 2002, un investissement de 12 millions pour la réfection, en quatre voies divisées, de quelques tronçons de la route 175. Cette démarche politique aboutira à l'annonce, par les premiers ministres fédéral (Jean Chrétien) et provincial (Bernard Landry) de la réalisation du projet de doublement de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides à l'aube des élections en 2002 (voir Carte 1 : Projet de doublement de la route 175). Le projet est prévu sur un échéancier de 5 ans et les coûts de réalisation seront assumés à part égale entre Québec et Ottawa à travers le Fond canadien sur l'infrastructure stratégique. Selon les termes du contrat, le gouvernement du Québec sera le maître d'œuvre du projet. Le projet fera d'ailleurs l'objet d'une seconde annonce le 7 mai 2004 avec, cette fois-ci, les premiers ministres Paul Martin et Jean Charest³⁴.

³⁴ Il est important de préciser que lors de l'annonce officielle, un accord verbal avait été négocié entre les gouvernements provincial et fédéral. La concrétisation de l'entente entre les deux gouvernements aurait été le prétexte pour la seconde annonce.

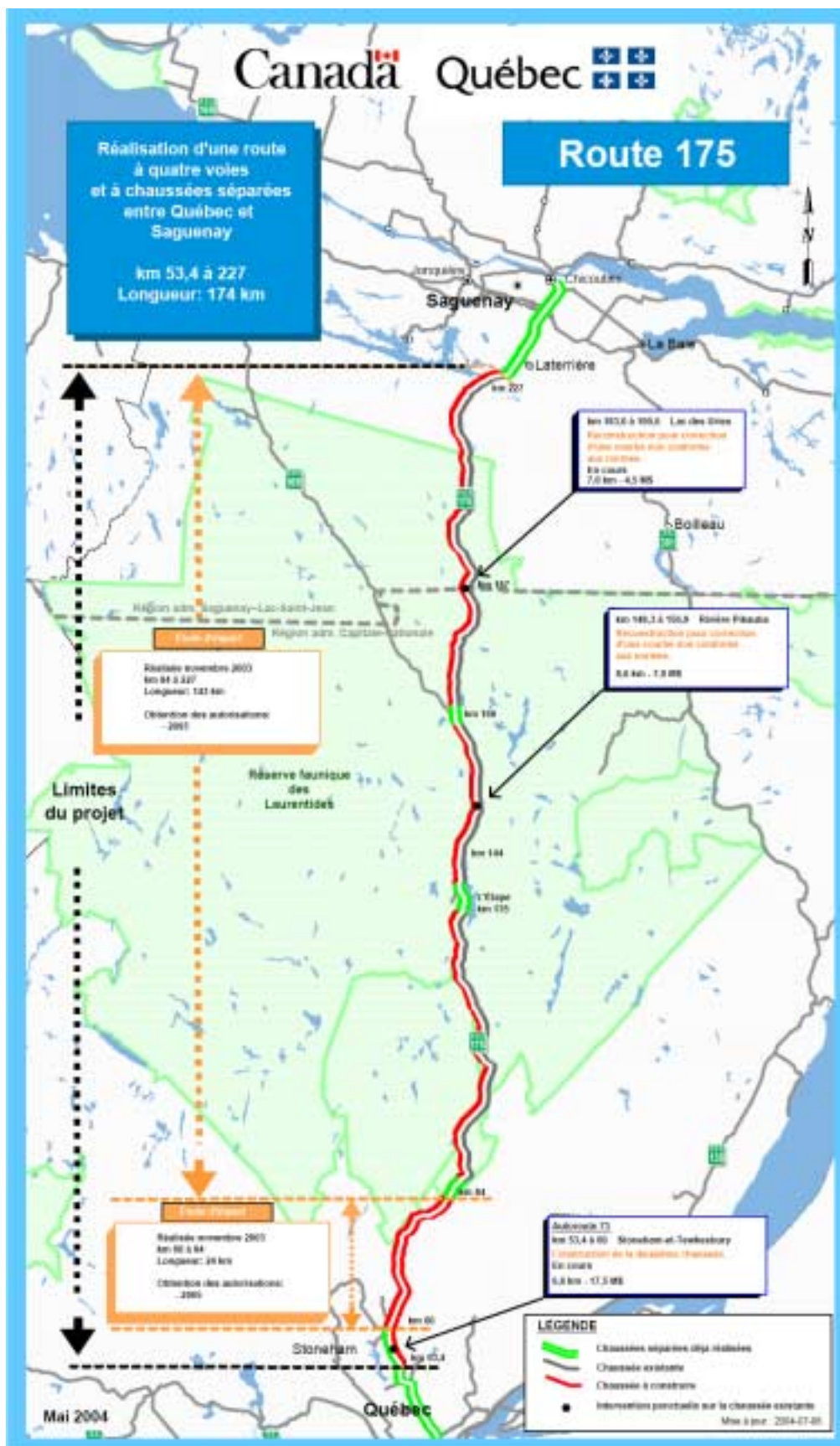
Photo 1 : Route 175 (section à chaussée séparée)



Photo 2 : Route 175



Carte 6 : Projet de doublement de la route 175



Source : Ministère des Transports

6. Les acteurs impliqués dans le projet de la route 175

De nombreux acteurs ont gravité autour du projet de route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides au cours des trente années qu'a duré le dossier. Cependant, en raison de l'action concrète jouée par certains acteurs et en fonction du rôle des différents organismes implicitement concernés par le projet, nous avons identifié cinq catégories d'acteurs. Ces acteurs sont : les promoteurs du projet, le Conseil régional de concertation et de développement, les gouvernements provincial et fédéral de même que les médias.

6.1. Les promoteurs du projet

Il est difficile d'associer le projet de route à quatre voies divisées à un groupe unique, compte tenu non seulement de sa durée dans le temps, mais également en raison des différentes campagnes ayant marqué le déroulement du dossier (en 1972 puis en 1989). Cependant, certains acteurs restent omniprésents dans la revendication faisant d'eux des incontournables tandis que d'autres, de part leurs actions, agissent véritablement en porte-étendard de la cause. Ainsi, le projet est né avec la Société nationale des Québécois en 1972, aidée par les Conseils municipaux des villes de Chicoutimi et Jonquière. Par la suite, le groupe de pressions Accès-bleuets fut associé à la revendication de la route dans les années 90. Celui-ci fut identifié comme un acteur important dans le développement du projet de même que dans sa diffusion auprès de la population régionale. Les villes de Chicoutimi et Jonquière ont également joué un rôle de premier plan dans cette deuxième offensive.

La Société nationale des Québécois du Saguenay – Lac-Saint-Jean est un organisme qui fut fondé en 1951. La mission de la Société est décrite en ces termes : « Unir les Québécois en vue de la sauvegarde et de l'épanouissement de leurs traditions, leurs institutions, leur langue et leurs droits. Intensifier chez

les Québécois la culture française, la conscience civique, économique et nationale. »³⁵. Ainsi, ce mouvement montre des liens très étroits avec le Parti québécois et son option souverainiste. Principalement associée aux batailles linguistiques dans les années 70, la Société nationale des Québécois s'engage dans différentes luttes sociales visant « l'intégrité du territoire québécois ». Porté par la population du Saguenay – Lac-Saint-Jean, cet organisme militera pour l'infrastructure jusqu'à la fin des années 70³⁶.

Les villes de Chicoutimi et Jonquière furent toutes deux impliquées dans la revendication de la route à quatre voies divisées. Par la création de comités intermunicipaux³⁷, les villes donnèrent une véritable légitimité au projet. Par contre, bien que les municipalités furent présentes très tôt dans les opérations de revendication (opération Boulevard en 1972 et opération Accès-Bleuets en 1989), leur implication aura tôt fait de se transformer davantage en appui inconditionnel qu'en actions concrètes. Il est intéressant de mentionner que Marina Larouche, identifiée comme figure de proue de la revendication du projet dans les années 90, était la conseillère municipale qui agissait à titre de coprésidente du Comité intermunicipal en faveur de la construction de la route à quatre voies divisées. Par la suite, elle occupera la double fonction de présidente du groupe Accès-Bleuets et de conseillère municipale jusqu'à ce jour.

Le groupe Accès-Bleuets est identifié par la majorité des intervenants rencontrés comme étant le porteur principal du projet de route à quatre voies divisées. Né en 1989, le groupe de pression, composé en grande partie de citoyens de Chicoutimi et de Jonquière, a marqué le paysage régional avec des actions de revendication dirigées vers les gouvernements du Québec et du Canada. S'associant au départ à l'amélioration générale des conditions routières des axes

³⁵ <http://www.mnq.qc.ca/mnq.html>

³⁶ La Société nationale des Québécois amassa en quinze jours, en mai 1974, une pétition de 26 000 noms réclamant la construction d'une route à 4 voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides.

³⁷ Le Front commun régional en faveur de la construction d'une autoroute dans la réserve faunique des Laurentides en 1974 et le Comité intermunicipal pour la construction d'une route à quatre voies divisées en 1988.

175 et 169, le projet de route à quatre voies divisées fut toujours identifié comme l'ultime but à atteindre (de manière plus officieuse au départ, mais affirmé sans relâche dans les années 90). Considéré légitime dans la partie saguenéenne de la région, le groupe obtint de nombreux appuis. Dans ce sens, il existe plusieurs organismes qui ont appuyé le groupe Accès-Bleuets mais qui ne feront pas l'objet d'une analyse approfondie. Nous pouvons mentionner, à titre d'exemple, la MRC du Fjord du Saguenay, certains syndicats, l'Association des camionneurs de la région, etc.

L'argumentaire du groupe se résume au départ à des considérations de sécurité. Comme le mentionne Marina Larouche, « [...] encore aujourd'hui, c'est le point majeur [de nos revendications] ». Par contre, l'avantage socio-économique résultant de l'aménagement de l'infrastructure prend une part non négligeable dans l'esprit populaire. Suite à la publication d'une étude d'opportunité par le ministère des Transports écartant le projet de route à quatre voies divisées (MTQ, 1991), le groupe s'emploiera à développer davantage l'aspect des retombées économiques induites par le projet. Stéphane Bédard, député provincial du comté de Chicoutimi, confirme cette situation : « Le développement économique s'est davantage affirmé lors de la fin du dossier. ». Étant donné la difficulté d'identifier clairement l'impact d'un tel projet, l'argumentaire des militants s'en trouvera limité, s'articulant souvent par thèmes, selon le sujet du jour. Ainsi, un accident mortel, un sondage mené auprès de la population de la région, une déclaration s'attaquant à la légitimité du projet sont autant de raisons qui permettent une sortie du groupe, grandement médiatisée par les médiums d'information régionaux. Jacques Brassard, ministre des Transports de 1996 à 1998, cautionne ce raisonnement :

« Lorsqu'il y avait des accidents mortels, c'est le facteur sécurité qui prévalait, qui prenait le dessus dans les revendications. En d'autres temps, c'était le développement qui était le facteur davantage mis de l'avant. Tout cela dépendait des circonstances. ».

Le groupe Accès-Bleuets fut identifié comme étant davantage représentatif de la partie saguenéenne de la région. Ainsi, le projet de la route 175 a pris naissance dans les villes de Chicoutimi et Jonquière. Étant donné la position stratégique de la conurbation du Saguenay en regard à l'axe routier, les municipalités environnantes ont eu davantage tendance à appuyer le projet que celles situées au Lac Saint-Jean. Dans cette optique, des priorités différentes en terme de développement du réseau routier étaient revendiquées par les Jeannois et identifiées par le CRCD. Ces projets étaient la construction d'une autoroute entre Alma et La Baie, la réfection de la route 169 ceinturant le Lac Saint-Jean, l'amélioration de la route 155 reliant la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean à celle de Québec et l'aménagement de la route 167 reliant le Lac-Saint-Jean au moyen-nord.

6.2. Le Conseil régional de concertation et de développement (CRCD)

Le CRCD est une instance régionale de représentation au sein du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Il est généralement composé d'une cinquantaine de membres issus du milieu régional (élus municipaux, intervenants socio-économiques et députés).

« Le Conseil régional favorise la concertation entre les intervenants régionaux et définit une stratégie et des axes de développement, sous forme de planification stratégique. Il conclut une entente cadre avec le gouvernement et des ententes particulières avec les ministères. De plus, il gère un fond régional de développement, conjointement avec le ministre, attribué par le gouvernement à chaque région. » (Gravel, 1996 : 259).

Pour plusieurs, le CRCD³⁸ fut toujours opposé au projet de route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. Dans les faits, le CRCD au début des années 70 s'était montré plutôt froid au projet de route à quatre voies divisées prétextant le respect des priorités régionales en terme de

³⁸ Cet organisme fut connu jusqu'au milieu des années 80 sous le vocable de Conseil régional de développement (CRD) puis, depuis 2003, sous le nom de Conseil régional des élus (CRÉ).

développement du réseau routier. Ces priorités étaient orientées vers « le développement des ressources du moyen-nord et les moyens à prendre pour que les retombées de ce développement se fassent au Saguenay – Lac-Saint-Jean. »³⁹. Par contre, le CRCD, sous les pressions populaires, fera quelques revendications auprès du MTQ dans les années 70 afin que celui-ci entreprenne certains tronçons à quatre voies, notamment dans le secteur de Stoneham. La proposition sera rejetée par le MTQ, mais amènera le gouvernement à reconnaître la dangerosité de la route 175.

Le projet sera boudé lors du Sommet économique de 1984 (de même que lors de la biennale en 1987) excluant du fait même le projet des priorités en terme de développement du réseau routier régional. À l'image de la dernière décennie, le CRCD se campera dans ses positions favorisant le respect des priorités déjà établies. Les critiques à l'égard du CRCD se sont principalement attaquées à la représentativité au sein de l'organisme des deux sous-régions (Saguenay et Lac-Saint-Jean). Étant donné que des priorités différentes sont associées aux deux secteurs et que d'emblée, la majorité des projets en terme de développement du réseau routier se situait dans la partie jeannoise, le CRCD fut perçu véritablement comme un ennemi favorisant les intérêts du Lac-Saint-Jean.

Le CRCD donnera son aval au projet en 2002 avec la formation d'un « Comité de soutien » au projet de route à quatre voies divisées⁴⁰. Ce changement de position est associé en partie à la réalisation de la route Alma – La Baie de même que la présence d'un contexte politique favorable au projet. Comme le mentionne Marie-Claude Côté, chargé de projet au CRCD : « Notre rôle n'est

³⁹ Propos tiré de l'article « Réticences à appuyer le projet d'autoroute à quatre voies entre Chicoutimi et Québec », le Soleil, le 27 mai 1974.

⁴⁰ Ce comité, regroupant divers intervenants de la région, était destiné à revendiquer une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. Les organismes impliqués étaient : la FTQ du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la CSN du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la FTR du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Association des hôteliers du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Conférence des chambres de commerce du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le CLD du Fjord du Saguenay, la ville de Saguenay, Accès-Bleuets, l'Association des camionneurs en vrac, l'Association des constructeurs de routes et le regroupement Action Jeunesse 02.

pas d'initier mais de faciliter [...] on va faire en sorte que les choses arrivent [...] Tous les éléments étaient présents. ».

6.3. Le gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, s'est montré peu réceptif au projet de route à quatre voies divisées jusqu'à tout récemment. Au départ, suite aux revendications faites par la Société nationale des Québécois et appuyées en partie par le CRCQ, le MTQ avait reconnu la dangerosité de la route 175. Par contre, considérant un débit de circulation ne justifiant pas la construction d'une telle infrastructure, le gouvernement du Québec favorisait davantage des améliorations ponctuelles de la route (pavage des accotements, construction de voies de dépassement, amélioration de l'entretien en période hivernale). Jacques Brassard mentionne à propos du projet : « La problématique de la route dans la réserve faunique des Laurentides a toujours été examinée comme on examine au MTQ tout projet routier. [...] [Le projet] ne se justifiait d'aucune façon. ». Par contre, en référence aux normes d'évaluation des projets routiers, Stéphane Bédard, député péquiste du comté de Chicoutimi, prend ses distances prétextant l'incohérence dont elles font preuve : « [...] [ces normes] ne tiennent pas compte de la réalité du Québec où il faut habiter le territoire, où il faut l'occuper [...] ».

Le MTQ commandera une première étude d'opportunité en 1991 dont les recommandations étaient « le redressement de 39 courbes, l'aménagement de 23 nouvelles voies auxiliaires et le prolongement de 14 voies auxiliaires existantes [...] » (MTQ, 1991 : 16). Cette étude, point fort de l'argumentaire du MTQ, sera orientée vers des considérations avantages/coûts ainsi que sur l'impact sur la sécurité. Par contre, avant même la publication de l'étude, le ministre des Transports libéral de l'époque, Marc-Yvan Côté, avait déclaré : « Selon les critères techniques, l'autoroute ne se justifie pas. Sur le plan

politique, c'est une autre affaire. »⁴¹ Cela marquait d'entrée de jeu la nature politique du dossier.

C'est en 1998 que le Parti québécois, sous la gouverne de Lucien Bouchard, commandera une nouvelle étude d'opportunité sur le projet. Sensée être une réactualisation de l'étude commandée en 1991, celle-ci était orientée vers les besoins en terme de volume de déplacement et de sécurité de même que sur les retombées économiques induites par l'aménagement de l'infrastructure. L'étude concluait que la réalisation d'un « lien moderne » était envisageable dans un horizon de 20 ans. La route 169 était écartée pour des raisons de coûts. Le développement induit par l'infrastructure fut un élément important du dossier.

« [...] la conurbation de Jonquière-Chicoutimi fait partie des six principaux centres urbains de premier niveau qui définissent la structure d'organisation du territoire québécois. Aussi, elle est pleinement justifiée d'être reliée aux autres par un lien routier de qualité supérieure. » (MTQ, 1999 : 22).

Mentionnons que le projet annoncé suite à l'étude d'opportunité était entièrement financé par Québec.

Ce changement de position de la part du gouvernement n'est pas étranger aux efforts menés par les gouvernements fédéraux (conservateur et libéral) par l'entremise du député de Chicoutimi à la Chambre des communes, André Harvey. À titre d'exemple, nous pouvons citer la reconnaissance de la route 175 comme appartenant au réseau routier national en 1993 et la création du Fond canadien sur l'infrastructure stratégique en 2001.

41 Propos recueillis dans l'article « La décision sera d'ordre politique », Le Quotidien, le 15 mars 1989.

6.4. Le gouvernement fédéral

L'entrée en scène du gouvernement fédéral ne s'effectuera réellement qu'à partir de 1993, date à laquelle la route 175 sera reconnue comme faisant partie du réseau routier national par la Commission royale des transports. Cette date est importante dans l'historique du projet, car elle concrétisait la possibilité d'un partenariat fédéral-provincial pour le financement de l'infrastructure. Cependant, avant cette date, le projet de la 175 était un enjeu fondamental pour courtiser l'électorat régional. Le Parti conservateur, dans son programme régional concernant le Saguenay – Lac-Saint-Jean en 1989, s'était engagé à réaliser une étude de faisabilité, à l'intérieur de l'entente fédérale-provinciale, sur le lien routier entre Québec et le Saguenay.

Le gouvernement fédéral s'est toujours positionné en faveur du projet de route à quatre voies divisées. Il est important de mentionner que le député de Chicoutimi, André Harvey, a joué un rôle de premier plan dans la sensibilisation des autorités fédérales face au projet. D'une part, en invitant la Commission royale des Transports dans la région et, d'autre part, en s'associant au Parti libéral⁴². En effet, en octobre 2000 (date qui correspond au changement de famille politique du député de Chicoutimi), le gouvernement libéral annonce que le dossier est maintenant prioritaire et qu'il ne manque plus que la bonne volonté des autorités provinciales (dans le cadre du nouveau Programme fédéral de réfection des infrastructures au Québec qui deviendra le Fond national sur l'infrastructure stratégique). Le premier ministre Jean Chrétien déclarera que « l'espoir est revenu pour les gens du Saguenay – Lac-Saint-Jean surtout depuis qu'ils ont choisi un libéral pour représenter le comté Chicoutimi – Le Fjord. »⁴³.

⁴² Jean Chrétien, lors de l'annonce officielle du projet de la route à quatre voies divisées, a déclaré en référence à l'adhésion de M. Harvey au Parti libéral : « Vous savez, la conversion d'André Harvey au Christianisme me coûte cher. Je n'ai pas hâte de retourner voir mon ministre des Finances. ». Propos tiré de l'article « Québec et Ottawa confondent les sceptiques », Le Quotidien, le vendredi 23 août 2002.

⁴³ Propos tiré de l'article « André Harvey jubile, pas les députés bloquistes », Le Quotidien, le mardi 26 février 2002.

Le député Stéphane Bédard a tendance à diminuer la volonté du gouvernement fédéral d'investir dans le projet. Ayant fait du projet son cheval de bataille pour les élections provinciales de 1998, l'engagement du Parti québécois face au projet était clair. « [...] si le fédéral n'avait pas embarqué, nous serions allés par étapes. Nous avons même un scénario alternatif qui était celui de faire un nombre déterminé de kilomètres par année [à quatre voies divisées]. [...] la réponse du fédéral était longue à venir. ». Il invoque la proposition faite par le ministre des Transports Guy Chevrette en 2001, qui avançait la possibilité de conclure une entente fédérale-provinciale pour le financement de l'infrastructure. Fait important à souligner, le projet de route à quatre voies divisées faisait partie de la plate-forme électorale de Parti québécois en 1976.

6.5. Les médias

Les médias ont toujours joué un rôle central dans les revendications des groupes de pression. L'action des médias régionaux, de part leur couverture constante des événements et la position des différents éditorialistes, fut déterminante pour la diffusion et la conscientisation de la population régionale en regard au projet. Largement diffusés dans la région, le journal « Le Quotidien » (30 000 copies/jour) et l'hebdomadaire le « Progrès-Dimanche » (40 000 copies/semaine) représentent des piliers de l'information dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

De 1972 à aujourd'hui, l'action collective a été intimement liée aux médias où ceux-ci jouaient, en quelque sorte, un porte-voix très puissant. Cette relation privilégiée a sans conteste été orientée par un préjugé favorable à l'égard du projet de doublement de la route 175. Carol Néron, éditorialiste au journal Le Quotidien cautionne cet état des choses.

« Nous les médias, on a joué la carte de l'émotivité des fois involontairement [...] et à l'occasion volontairement au niveau des commentaires (éditoriaux). [...] Étant donné qu'il s'agissait d'un dossier

extrêmement prioritaire pour la région, les gens qui couvraient les activités autour du projet [...] se sentaient partie prenante. C'est certain qu'à ce moment-là, ça donnait une couleur. ».

TROISIÈME PARTIE

7. Analyse du dossier de la route 175

Dans cette partie, nous analyserons le déroulement du projet de doublement de la route 175 selon les différents thèmes identifiés dans la grille d'entretien utilisée pour mener les entrevues. Tout d'abord, nous observerons les enjeux soutenus par le projet de même que l'argumentaire des acteurs et organismes impliqués. Ensuite, nous identifierons les relations entretenues par l'action collective avec ces acteurs, dont les organisations liées au développement du réseau routier régional. L'implication des gouvernements (provincial et fédéral) dans le dossier sera également soumise à un regard critique. Enfin, nous aborderons l'action des médias afin d'en déterminer l'influence sur le déroulement du projet.

Mais d'abord, arrêtons-nous pour poser un regard sur le projet de doublement de la route 175 afin d'esquisser les caractéristiques générales du dossier. Cette étape, d'une part, pour faire un bilan des particularités du dossier et, d'autre part, pour en expliquer l'unicité dans le contexte québécois. Bien que plusieurs projets collectifs de revendication furent recensés dans les différentes régions du Québec, le militantisme ayant entouré l'implantation d'infrastructure autoroutière s'est souvent orienté vers la contestation⁴⁴; ce qui n'est pas le cas ici.

7.1. Caractéristiques générales du projet

L'identification du projet de doublement de la route 175 comme étant un élément important du développement socio-économique de la région ne semble plus à arguer. Le projet (de même que la revendication l'ayant entouré) fait partie du portrait régional depuis maintenant plus de trente ans. Bien qu'il existe d'autres projets de revendication d'infrastructure routière initiés localement (comme l'autoroute 50 dans la région des Laurentides ou encore, plus récemment, la route 185 reliant la région du Bas-Saint-Laurent au Nouveau-Brunswick),

⁴⁴ Nous n'avons qu'à penser à l'autoroute Notre-Dame à Montréal et à l'autoroute 30 sur la Rive-Sud.

le projet de la route 175 se différencie des autres par sa permanence dans le temps et la constance entourant la revendication.

Il est intéressant d'observer cette caractéristique en regard à l'argumentaire des partis en présence. Le discours entourant le projet de la route 175, bien que sensiblement orienté vers les mêmes enjeux, sera grandement influencé par des facteurs environnementaux. L'amélioration du bilan routier de l'axe (voir à ce propos l'Appendice 2 : Statistiques concernant les accidents sur les routes 175 et 169) de même que les problèmes issus de la stagnation économique vécue dans la région depuis les années 1980 ont toutes deux permis cette évolution de l'argumentaire (de considérations de sécurité vers une approche davantage axée sur les effets induits par l'infrastructure). Cette caractéristique nous laisse songeur quant à l'objectif poursuivi par l'entreprise : l'amélioration des conditions routières, ouvertement affirmée dès le départ, ou plutôt l'aménagement d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides ? Cela nous porte également à pousser plus loin la réflexion à savoir si l'amélioration des conditions routières de l'axe passe nécessairement par l'aménagement d'un lien à quatre voies divisées ?

Autre fait particulier, aucune opposition ne s'est affirmée lors du déroulement du projet. Nous devons mentionner toutefois la présence d'intervenants ne partageant pas le point de vue des militants. Par contre, une analyse plus approfondie nous révèle que le point central du litige reposait fondamentalement sur des questions de priorité régionale en terme de développement du réseau routier. En effet, des projets différents poursuivis par les sous-régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean ont littéralement scindé la région. Cependant, le projet ne faisait face à aucune réelle opposition; le désaccord venait du choix des priorités dans lequel le projet de la route 175 ne figurait pas⁴⁵.

⁴⁵ Du moins ne figurait pas en tête de liste de ces priorités.

Enfin, le projet présente une « opposition positive » en regard aux pouvoirs en place s'orientant vers la réclamation et non la contestation⁴⁶. Il s'agit du point central qui distingue le projet de d'autres entreprises de revendication. L'objet fut identifié et défini, dans une certaine mesure localement, comme solution aux problèmes vécus (sécurité et développement économique). Le regroupement des intervenants de la région s'est effectué dans le but de créer un rapport de force avec les autorités gouvernementales pour favoriser l'acceptation du projet. L'efficacité de ce rapport de force, issu d'un regroupement partiel des intervenants régionaux, aurait d'ailleurs une part de responsabilités dans l'acceptation tardive du projet; il s'agit d'ailleurs là de notre hypothèse.

7.2. Évolution de l'argumentaire

Plusieurs éléments de l'argumentaire des partisans du projet de la route 175 se sont élaborés autour de sujets très émotifs. La sécurité, le développement économique induit par l'infrastructure et l'équité sont des arguments farouchement défendus par les militants. En quelque sorte, il s'avère que ce raisonnement s'appuie sur une logique linéaire où l'infrastructure y joue un rôle prépondérant. Ainsi, il est abondamment question du coût inchiffrable de la vie humaine, des possibilités offertes par cette fenêtre sur le monde ou encore de l'augmentation substantielle du tourisme à prévoir dans la région.

« [...] Combien vaut une vie humaine ? Je ne sais pas, mais pour moi c'est inestimable. Il s'est trop perdu de vie [dans la réserve faunique des Laurentides]. » (Stéphane Bédard)

« Les gens savent que si tu améliores les conditions [routières], tu vas pouvoir attirer plus d'entreprises, les PME vont être en mesure d'exporter plus facilement [...]. » (Marc Pettersen)

⁴⁶ Il est à préciser par contre que la réclamation trouvait sa source dans la contestation de l'immobilisme des pouvoirs en place face aux problèmes de sécurité, au départ, et ensuite face au projet lui-même de doublement de la route 175.

Bien qu'il soit difficile d'évaluer concrètement l'impact de l'aménagement de ce lien routier, il est encore plus difficile de conclure en son inutilité. Les possibilités qu'offre la route à quatre voies divisées suffisent aux partisans pour en forger le bien-fondé. Il est à noter qu'aucune étude n'a été menée sur les impacts qu'aurait le doublement de la route 175 sur l'économie régionale. Par contre, une sorte de déterminisme associe l'infrastructure à la résolution de problèmes ressentis dans la région. Ainsi, la baisse du nombre d'accidents et le développement économique induit, même s'ils sont difficilement chiffrables, persistent dans les mentalités comme conséquences possibles donc indiscutables. Également, la route à quatre voies divisées semble représenter l'unique réponse à la résolution de ces problèmes. Jacques Brassard a tendance à questionner ce raisonnement :

« Les enjeux se situent beaucoup au niveau des croyances [...] Ils en font un outil fondamental de développement. [...] Maintenant, ce n'est pas automatique que le développement va apparaître si les voies de communication sont là. [...] L'argument de la sécurité, c'est un [autre] argument qu'il faut regarder de façon toute relative. [...] On peut rendre cette route [...] davantage sécuritaire sans qu'il soit nécessaire de faire une route à quatre voies. ».

Une notion d'équité envers le reste du Québec est également défendue à travers les revendications entourant l'infrastructure. Les militants voient dans ce projet une demande tout à fait légitime pour la région. Ainsi, on assure une chance égale au développement au Saguenay – Lac-Saint-Jean en aménageant un lien routier supérieur, outil considéré comme essentiel face à la nouvelle économie. Le fait de ne pas avoir une « autoroute » qui relie la région est perçu comme un frein au développement socio-économique. Comme le mentionne l'ancien député à la Chambre des communes, André Harvey, « c'est un élément clé pour assurer l'avenir. [...] C'est une nouvelle frontière qui s'ouvre pour nous. ».

Cette situation a une influence sur la vision qu'entretiennent les gens de la région envers eux-mêmes, mais également envers leur territoire. La réserve faunique

des Laurentides est considérée comme une barrière autant physique que psychologique gardant la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean dans un éloignement relatif. Le doublement de la route 175 représente la solution pour abolir cette barrière et se considérer comme égale en regard aux autres villes de l'ensemble du continent nord-américain. Le sociologue Pierre W. Boudreault, professeur au Département des sciences humaines de l'Université du Québec à Chicoutimi, abonde dans ce sens :

« L'épanouissement de soi et la dignité recouvrée pour notre temps ne s'arrêtent pas aux pieds des premières montagnes des Laurentides mais passent plus que jamais par une mise en phase du réseau routier à la hauteur des exigences et de nos disponibilités, de nos capacités d'échanger et de circuler pour atteindre vite toutes les autres villes qui nous relie avec l'ensemble du globe. »⁴⁷.

Il est possible de voir dans ces propos une certaine critique de l'inertie de la population de la région dans le dossier. Ce raisonnement pourrait s'expliquer en partie par l'héritage politique légué par Duplessis. Les auteurs Camil Girard et Normand Perron (1995) mentionnent qu'à l'époque, l'Action national avait instauré un système de patronage de « bout de chemin » qui a renforcé la perception qu'avaient généralement les populations des régions, se voyant davantage comme des « quémandeurs » plutôt que des « producteurs »⁴⁸.

Mais outre ces grands thèmes propres à la revendication du doublement de la route 175, très peu d'efforts semblent avoir été consentis à l'élaboration d'un argumentaire structuré et représentatif de l'ensemble des militants de la région. Dans ce sens, tous les partis impliqués dans la revendication présentent un argumentaire et des éléments de justification somme toute différents. Certains vont accroître l'importance de la sécurité, d'autres mettre l'accent sur différents aspects du développement économique. Les propos de Marie-Claude Côté,

⁴⁷ Propos tire de l'article « La route du Parc: sortir la région de son isolement (deuxième partie) » publié dans le Quotidien, le 26 décembre 2001.

⁴⁸ Le patronage de « bout de chemin » associait la construction de routes à des fins électorales pour ainsi s'assurer de garder le pouvoir (Girard et Perron, 1995).

chargée de projet au CRCO responsable de la mise sur pied du Comité de soutien au projet de la route 175, sont éclairants à ce sujet. « L'important c'est que les gens sachent pourquoi ils sont mobilisés avec le reste de la région [...] L'important c'est d'aller tous dans la même direction. ».

Cette situation peut être attribuée en partie à l'évolution de l'argumentaire. Le projet est issu de considérations de sécurité. Par contre, les possibilités offertes par l'aménagement de l'infrastructure sur l'économie régionale n'ont jamais été étrangères au discours des partisans. Le fait est que l'amélioration des conditions routières, au cours des années 80 et 90, a contribué à réduire le nombre d'accidents rendant l'argument de la sécurité plus fragile⁴⁹ (voir Appendice 2 : Statistiques concernant les accidents sur les routes 175 et 169). Une étude du ministère des Transports (1998) abonde d'ailleurs dans ce sens. Par contre, celle-ci se doit d'être nuancée considérant les choix politiques de l'époque⁵⁰. Ainsi, l'argumentaire ne semble pas s'être précisé avec le temps; l'importance des enjeux généraux a été modifiée. La revue de presse témoigne de cet état des choses où l'argumentaire des partisans s'élaborait souvent selon le « sujet du jour » (un accident mortel, une remise en question du projet, un sondage, etc.).

En aucun moment les intervenants rencontrés n'ont abordé les considérations environnementales rattachées au projet. Au cours des dernières années, l'implantation infrastructurelle s'est vue de plus en plus associée à l'omniprésence de conséquences négatives, dont une bonne partie reliée à la dégradation de l'environnement. Par contre, dans le cas présent, bien que la

⁴⁹ Bien qu'il s'agisse d'un élément important, d'autres facteurs pourraient être considérés pour expliquer l'amélioration des conditions routières sur la route 175. Nous pouvons mentionner l'amélioration constante de la qualité des mécanismes de sécurité présents sur les véhicules (coussin gonflable par exemple), l'augmentation de la surveillance policière dans la réserve faunique des Laurentides et une plus grande conscientisation des automobilistes face aux dangers reliés à la vitesse. Toutefois, il s'agit là d'hypothèses.

⁵⁰ Le ministère des Transports, à l'époque de la parution de cette étude, avait fait le choix de procéder à des réfections ponctuelles sur la route plutôt qu'au doublement de celle-ci. Or cette étude ne venait que renforcer l'argumentaire du gouvernement de ne pas aller de l'avant dans le dossier.

route traverse une réserve faunique, l'enjeu que représente le patrimoine naturel semble être supplanté par les autres aspects du dossier. Il s'agit véritablement d'une logique inversée soulevant un certain nombre de questions. Est-ce que l'on assiste à une banalisation du patrimoine naturel causée, entre autre, par son omniprésence dans la région ou encore à un choix de la population régionale de rendre la route plus sécuritaire peu importe les coûts environnementaux ? De plus, si nous comparons au contexte urbain, l'absence de conséquences négatives directes, généralement associées à l'autoroute (bruit, circulation, pollution, etc.), doit également être soulignée pour expliquer cette situation. Associées à cela, l'absence de congestion routière et la faible desserte en transport en commun, voilà autant d'éléments qui distinguent le contexte du transport régional de celui urbain, rendant les paramètres à l'étude et les mécanismes d'appropriation de l'équipement foncièrement différents.

En résumé, il appert que le projet de doublement de la route 175 ne fut jamais l'objet d'un argumentaire structuré. Misant sur des faits bien réels tels des accidents mortels, le projet s'est immédiatement propulsé sur la sellette régionale comme étant une nécessité évidente. Ce n'est que par la suite que s'est élaboré l'argumentaire des partisans. Le peu de support technique et professionnel de même que l'analyse subjective de certains documents expliquent en partie cette situation⁵¹.

Nous pouvons penser que les efforts consentis par l'action collective se sont orientés vers la recherche d'appuis au sein de la région de même que sur des moyens de pression dirigés vers les autorités gouvernementales. Ainsi, l'objet de la revendication était l'infrastructure et les effets sensés être induits lors de sa mise en service en constituaient l'argumentaire sommaire.

⁵¹ Marc Pettersen, membre du groupe Accès-Bleuets, a réalisé une étude portant sur le projet de la route 175. Sensé constituer son mémoire de maîtrise, le document ne fut jamais déposé. Une couverture médiatique publia les conclusions du texte. Au dire de l'auteur «[...] j'ai enfreint les règles de la recherche en faisant de la recherche participative. Ça allait au-delà d'une étude, [les conclusions étaient] qu'il fallait faire des pressions. ».

7.3. Fragmentation des forces en présence

Le projet de doublement de la route 175 a toujours créé une scission importante au sein de la région. Ainsi, les habitants du Saguenay et du Lac-Saint-Jean entretenaient des visions différentes en regard au développement du réseau routier régional. Aux dires des membres d'Accès-Bleuets, le groupe de pression représentait davantage les intérêts saguenéens, bien que ce dernier a toujours milité au nom de l'ensemble de la région. L'unité régionale ne put être atteinte qu'en 2001, soit plus de douze ans après la formation du groupe Accès-Bleuets. Cette unité entourant le projet était un élément primordial à la réussite de l'entreprise. Celle-ci ne pouvait être atteinte qu'au sein du CRCD. Ainsi, l'action collective s'est toujours dirigée à contre-courant des institutions régionales. Le MTQ, le CRCD et bon nombre d'intervenants jeannois ont toujours été considérés comme des ennemis, des opposants au projet. Marina Larouche, présidente du groupe Accès-Bleuets, en témoigne : « [En référence au CRCD] ils nous ont bloqués pendant au moins 12 ans. [...] C'est officiel, il a fallu travailler à contre-courant. On ne s'en occupait pas. ».

Des relations conflictuelles étaient entretenues avec les organismes en charge du développement du réseau routier régional (MTQ et CRCD). Cette situation faisait en sorte qu'un caractère très local était associé au projet. La mobilisation orientée principalement vers la sous-région du Saguenay en témoigne d'ailleurs. Cet état des choses n'était pas l'objectif du groupe de pression, mais le résultat d'un constat : le doublement de la route 175 n'était pas considéré comme une priorité régionale. La région, au cours des années 80, avait identifié la route 70, reliant les villes d'Alma et de La Baie, comme étant le projet prioritaire.

L'éclatement vécu au sein de la région, concernant le projet de la route 175, nous porte à poser un questionnement sur les mécanismes de concertation de la région, mais plus fondamentalement sur la division administrative qui oriente ces mécanismes. La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean compte une population

d'environ 279 000 habitants, dont près de 167 000 se concentrent dans la conurbation du Saguenay (près de 60 % de la population régionale). Le poids démographique de la nouvelle ville de Saguenay est, quant à lui, de 147 000 habitants. En plus de créer des frictions avec le milieu rural environnant⁵², la nouvelle ville se réclame une certaine légitimité qui n'est pas étrangère aux conflits vécus par le passé entre les deux sous-régions. Cette réalité ne date pas d'hier et le développement du réseau routier régional en témoigne d'ailleurs.

De même, la relation entre le groupe de pression Accès-Bleuets (et la revendication en général) et le ministère des Transports se doit d'être mise en perspective en regard à la logique de fonctionnement des deux organismes. D'une part, le gouvernement du Québec (à travers le MTQ), représentant les intérêts de l'ensemble des habitants de la province et, d'autre part, le groupe de pression, répondant exclusivement de la population d'une région. L'un possède une approche multisectorielle, l'autre, une action orientée vers un seul objet (dont le coût a été réévalué à la hausse en 2004, soit environ 750 millions). Dans cette perspective, il est aisé de comprendre que la gestion des deniers publics ne répond pas uniquement à une logique de besoins, mais est plutôt assujettie à une logique de priorité dans les besoins (dans laquelle s'ajoute souvent la subjectivité politique). Il est facile de comprendre la position du gouvernement face à l'investissement majeur que représentait le projet. Ceci nous amène inmanquablement à poser la question de la distribution des fonds publics, à savoir si l'investissement public doit être fondé sur une logique démographique ? Et si la réponse est positive, la ville de Saguenay devrait-elle avoir une plus grande représentation au sein de la CRÉ ?

En somme, le projet fut porté et défendu par des intérêts saguenéens. L'entreprise présentait donc des enjeux très localisés ne permettant pas d'aller

⁵² Il est à mentionner que la nouvelle ville de Saguenay ne fait plus partie de la MRC du Fjord-du-Saguenay depuis la fusion des villes en 2001. La MRC ne s'est toutefois pas dissoute et regroupe l'ensemble des villes et villages en périphérie de la ville. Il va sans dire que leur poids démographique est de beaucoup inférieur celui de la ville de Saguenay (environ 20 000 habitants).

chercher des appuis à l'extérieur de la région. Le groupe Accès-Bleuets a bien tenté de faire une percée dans la ville de Québec, mais ceux-ci ce sont montrés plutôt froids au projet, et ce, surtout après la réfection du tronçon situé dans le secteur de Stoneham. Il était difficile pour les porteurs de la cause de sortir des limites du Saguenay et s'adjoindre des appuis extérieurs d'importances.

7.4. Opportunisme politique

Il va de soi que le projet fut un enjeu politique très important pour les politiciens de la région. Le Parti québécois en avait d'ailleurs fait une priorité dans sa plate-forme électorale en 1976. André Harvey puis Stéphane Bédard s'associeront directement au projet de doublement de la route 175. Et bien qu'un lien très étroit ait uni le projet aux politiciens régionaux, l'action collective n'a jamais entretenu de liens privilégiés avec ceux-ci. Considérés comme des intervenants importants dans l'aboutissement du projet, les politiciens de la région ont été sollicités sans regard aucun à leur allégeance. Mais aux dires de la présidente d'Accès-Bleuets, Marina Larouche, les députés au pouvoir faisaient l'objet d'une attention particulière. « On a appris qu'il fallait être proche de ceux qui étaient au pouvoir pour faire avancer les choses. [...] Mais ceux qui sont dans l'opposition ne peuvent nous aider dans des dossiers comme ça. ».

Cette revendication pour la route était menée sur deux fronts. D'un côté, les politiciens qui faisaient pression sur leur gouvernement respectif puis de l'autre, les groupes de pression qui axaient principalement leur action sur la conscientisation de la population locale et menaient des offensives sur différents ministres provinciaux et fédéraux. Ainsi, leurs actions, bien que visant les mêmes objectifs, étaient distinctes. La vision du rôle des groupes de pression était davantage orientée vers une fonction de soutien des actions politiques.

« [...] Accès-Bleuets a été omniprésent dans le dossier du début à la fin avec le résultat que Mme Larouche a joué un rôle prépondérant, mais non déterminant. Accès-Bleuets a entrepris le feu de façon régulière. Cela a

permis de garder le dossier ouvert et actif entre deux campagnes électorales, entre deux actions du gouvernement fédéral du député André Harvey [...] » (Carol Néron).

Les points marquants du dossier ont été réalisés grâce à l'action politique. Dans un premier temps, la reconnaissance de la route 175 comme faisant partie du réseau routier national, en 1993, ouvrait la porte à un financement de la réfection par les deux paliers de gouvernement. Ensuite, l'élection du député péquiste Stéphane Bédard en 1998, qui avait fait du projet de la route 175 son cheval de bataille, confirmait la présence d'une certaine volonté politique au sein du gouvernement provincial au pouvoir. Le changement de famille politique d'André Harvey et la reconnaissance du projet de la route 175 qui s'en suivie comme faisant partie des priorités du gouvernement libéral marquent également un tournant appréciable. Enfin, la création du Fond canadien sur l'infrastructure stratégique en 2001 concrétisait l'opportunité offerte aux deux paliers d'y aller d'un financement fédéral – provincial pour la réfection de l'infrastructure. Ainsi, cette dualité au sein des paliers gouvernementaux a joué un rôle déterminant. L'enjeu que représentait, pour les libéraux fédéraux et provinciaux, cette forteresse péquiste qu'est le Saguenay – Lac-Saint-Jean ne fait aucun doute pour expliquer l'intérêt envers le projet.

« Ce qui a sûrement joué dans la décision de Jean Chrétien, c'est de réduire l'influence et la place occupée par les adversaires des libéraux dans la région. Il y a eu des considérations politiques qui faisaient partie du non-dit dans cette affaire [...] On était à la veille d'une élection au Québec. [...] le gouvernement libéral aurait bien aimé élargir la brèche de la forteresse souverainiste dans la région [...]. » (Jacques Brassard).

L'apport des politiciens locaux fut déterminant dans l'acceptation du projet de doublement de la route 175. Ce sont eux, en quelque sorte, qui ont pu faire sortir le dossier de la région. Sans enlever le crédit à l'action collective, les pressions effectuées n'avaient écho bien souvent qu'à l'intérieur de la région.

7.5. Les médias : grands maîtres d'œuvre du projet

Le rôle joué par les médias dans le déroulement du projet s'est avéré déterminant. Que ce soit l'opération Boulevard, en 1972, qui bénéficiera d'une série d'articles sur la route dans le Progrès-Dimanche (intitulée « le dossier noir du Boulevard Talbot »), ou encore l'opération Accès-Bleuets, en 1989, médiatisée par une station radiophonique locale (CKRS), le projet a toujours bénéficié d'une couverture médiatique généreuse et positive. André Harvey exprime cet état des choses :

« Je crois qu'il faut rendre hommage aux médias qui ont toujours été derrière ce dossier. Malgré parfois ses lenteurs et ses difficultés. L'ensemble des médias a toujours été intuitivement convaincu que c'était un dossier essentiel pour l'avenir de notre région [...] Les médias ont souvent assumé un leadership important dans ce dossier. ».

Cette situation laisse supposer une relation très intime entretenue entre les tenants du projet et les médias. En référence à la couverture médiatique du projet, Jacques Brassard mentionne : « [Celle-ci a été] extrêmement positive à l'égard du projet et non critique. [...] Accès-Bleuets [...] n'a jamais rencontré de résistance sur le plan médiatique. ». Ce traitement de la nouvelle a permis au projet d'accroître en popularité auprès de la population de la région. Avec une couverture médiatique très abondante et souvent explicitement en faveur du projet, les médias ont été un allié de taille lors de l'essoufflement des pressions au milieu des années 90. Cette couverture médiatique a pu donner davantage d'importance au mouvement de pression. Les extrapolations étaient fréquentes dans le discours des partisans.

La route 175 a souvent fait l'objet d'articles peu élogieux en son endroit. Les accidents de même que les commentaires négatifs entourant l'axe routier ont souvent fait les choux-gras des médias autant de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean que de ceux de Québec. L'impact d'une telle couverture médiatique n'est pas facile à circonscrire. La majorité des

intervenants rencontrée admette que la présence de mauvaise presse entourant le dossier a pu nuire à la région dans une certaine mesure. Également, cette émotivité concernant le traitement de la nouvelle a pu jouer sur la perception qu'entretenait la population régionale envers le dossier.

Toute la mauvaise presse qu'a reçue la route au cours des années est identifiée, par les partisans, comme extrêmement positive en regard au résultat. Ainsi, cette publicité, souvent négative, a joué un rôle de conscientisation auprès des autorités compétentes quant à la nécessité de la route. Cet état des choses donnait une certaine légitimité au projet de doublement de la route 175, et ce, même en regard aux conséquences négatives d'une telle couverture médiatique. Comme le mentionne André Harvey : « La presse n'a fait que véhiculer la vérité. ». Cette façon de voir les choses n'est cependant pas partagée par l'ensemble des personnes rencontrées.

En résumé, les médias régionaux ont été une arme puissante pour les défenseurs du projet. Bénéficiant d'une couverture constante, les partisans en ont fait une tribune stratégique en regard à la population régionale. Ainsi, il était possible de modeler l'image du dossier face à une population relativement captive des médias régionaux. Cette situation est d'ailleurs de plus en plus préoccupante lorsque l'on observe la « montréalisation » des médias actuellement en cours. Cela confirme l'influence des médias régionaux et soulève des questions d'éthique quant à la voie éditoriale empruntée. De cette manière, la couverture médiatique a pu donner une importance accrue à l'action collective et aux arguments de celle-ci. À titre d'exemple, nous pouvons mentionner différents articles annonçant l'appui d'organismes régionaux à la cause. Par contre, à la lecture du texte, l'appui était conditionnel au respect des priorités régionales en terme de développement du réseau routier⁵³.

⁵³ À titre d'exemple, il est possible d'identifier l'article « La MRC du Fjord appuie Accès-Bleuets » publié dans Le Quotidien le 11 mars 1998 ou encore l'article « L'ATR se prononce pour l'autoroute dans le parc » publié dans Le Quotidien le 28 mai 1998.

8. En guise de conclusion

L'objectif de cette recherche était d'examiner la place de l'action collective dans la revendication d'une infrastructure routière. À travers le projet de doublement de la route 175 entre les régions du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de Québec, nous nous sommes questionné sur l'importance de la mobilisation régionale. Ainsi, notre hypothèse de travail était que l'absence d'unité régionale autour du projet de la route 175 était associable au succès mitigé de la revendication dans le temps.

À la suite de l'étude du contexte et du déroulement du projet, nous notons différents éléments nous permettant de confirmer notre hypothèse de travail. Toutefois, outre la place occupée par l'action collective dans la revendication, le travail a permis de faire ressortir l'importance du contexte politique ayant entouré le projet et qui a permis de repositionner la revendication en regard à la myriade de facteurs (défavorables et favorables) qui l'ont influencé tout au long de son histoire.

Il est également important, à cette étape, de nuancer certains éléments de l'hypothèse de travail. Compte tenu de l'acceptation du projet en 2002, lorsqu'il est question de « succès mitigé dans le temps » en référence à la revendication, celui-ci doit être observé en regard à la durée et au déroulement du projet et non en fonction de la finalité de la revendication. À ce titre, les manques de l'action collective ne constituent qu'un élément qui explique que le projet de doublement de la route 175 soit resté lettre morte pendant 30 ans (à titre d'exemple, nous pouvons mentionner le contexte financier difficile vécu au sein de l'État et la présence de nombreux projets routiers d'envergure comme l'autoroute 30).

La portée de cette recherche reste toutefois limitée. D'une part, la quasi-inexistence de cas similaires dans le contexte québécois rend toute généralisation hasardeuse. D'autre part, la présence dans la littérature d'action

collective territorialisée visant l'implantation d'infrastructure routière se concentre presque exclusivement sur la contestation qui en découle⁵⁴. Malgré quelques similitudes pouvant être recensées, les comparaisons s'avèrent difficiles.

Nous avons mené cette recherche en regard à deux éléments. Tout d'abord, le symbolisme entourant l'autoroute comme facteur de développement mais également comme symbole d'équité et d'affirmation de la modernité. Puis, nous nous sommes basé sur l'évolution des pratiques sociales au Québec afin de situer le projet et la revendication dans un contexte global. Le recours à la théorie de la mobilisation des ressources nous donnait un cadre d'analyse pertinent permettant d'examiner l'action menée par les partisans du doublement de la route 175.

Comme nous l'avons mentionné ci-haut, il est difficile de comprendre l'acceptation du projet de doublement de la route 175 uniquement en se référant à l'action collective l'ayant entouré. Le travail a permis de faire ressortir trois éléments majeurs permettant de cerner le projet et spécialement le contexte dans lequel celui-ci a évolué. Ainsi, nous reviendrons sur le symbolisme du projet, l'objectif poursuivi par la revendication de même que le contexte ayant entouré le projet.

8.1. Le symbolisme du projet

Le projet de doublement de la route 175 a toujours été perçu de manière très positive dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Cette vision du projet lui a permis de perdurer en se rapprochant constamment de préoccupations de la population régionale. Tout d'abord, sa mise en service fut associée très tôt à la résolution du problème que représentait la sécurité défailante sur l'axe routier. Ensuite, d'autres considérations, rattachées aux manques ressentis au niveau de l'économie de la région, se sont ajoutées graduellement faisant de la route un

⁵⁴ À ce titre, voir l'ouvrage de Véronique Catherin, *La contestation des grands projets publics* (2002)

catalyseur inestimable pour le Saguenay – Lac-Saint-Jean. Sans nier l'importance que revêt un bon système de transport sur l'économie d'une région, aucune contestation ne semble avoir été menée envers la nature même du projet. Ainsi, on acceptait d'emblée l'apport que pouvait avoir la réfection de l'axe routier.

Il est vrai qu'il existait des divergences d'opinions concernant le projet de la route 175. Cependant, celles-ci se regroupaient autour des priorités de développement du réseau routier régional. Des visions différentes étaient entretenues par les populations du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ces derniers prônaient la réalisation de projets routiers à l'intérieur de la région. La partie saguenéenne quant à elle, désirait l'intégration de la route 175 au réseau autoroutier québécois. Or, sans s'afficher en défaveur du projet, les opposants favorisaient d'autres projets routiers plus locaux ou régionaux. Cependant, personne ne questionnait véritablement le bien-fondé du projet de la route 175, partageant l'idéal de sécurité et d'ouverture qu'il représentait. En ce sens, le projet en soi ne permettait pas une forte opposition en regard aux impacts positifs sensés être ressentis sur l'ensemble de la région. Il s'agit véritablement de la priorité accordée au projet qui créait la discorde. Chose surprenante, aucune opposition ne s'est développée en regard aux conséquences environnementales d'un tel projet⁵⁵.

Rappelons que les principales raisons autour desquelles s'organise la contestation d'infrastructures routières se concentrent sur la qualité de vie diminuée par la présence de celle-ci (pollution, bruit, visibilité réduite, etc.) et également les impacts négatifs liés à l'environnemental. La mobilisation qui entoura le prolongement de la route 73 dans le secteur de Stoneham résume

⁵⁵ Toutefois, en décembre 2004, suite à l'annonce du gouvernement du Québec de passer outre les audiences publiques en environnement, la CRÉ de la Capitale Nationale et le Comité d'environnement de la Capitale se sont fortement opposés à cette procédure.

bien cet état des choses⁵⁶. La construction de cette route, sensée être la première étape du doublement de la route 175, fera l'objet d'une contestation soutenue de la part des riverains, retardant considérablement sa réalisation. Mentionnons que ce tronçon était le lieu de nombreux accidents mortels.

La réserve faunique des Laurentides représente un territoire de 6 800 km² de superficie séparant la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean et celle de Québec. Cette zone, qui possède une vocation récréotouristique, recense très peu d'établissements résidentiels permanents⁵⁷. Aucun mouvement de protestation ne s'est formé envers le projet, et ce, au cours des trente années qu'a duré la revendication. Ainsi, il était accepté que la réfection de la route 175 aurait comme conséquence la diminution du nombre d'accidents, l'abolition de la barrière que représente la réserve faunique, l'augmentation du nombre d'industries dans la région, l'accroissement du tourisme, etc.

Même si ces conséquences, souhaitables pour la région il va sans dire, ne sont pas automatiquement assurées par le doublement de la route 175, la conscientisation et la diffusion qui en ont été faite reflétaient une certaine vision déterministe de l'infrastructure. De plus, aucune étude d'importance n'abordait les impacts socio-économiques induit par la réfection de l'axe routier. Ainsi, l'association constante effectuée entre la réfection de la route et la résolution de problèmes conjoncturels fut assimilée par la population régionale comme un reflet réaliste de la situation.

Ces sujets très émotifs que sont la sécurité, l'équité et le développement économique ont soulevé les sensibilités de la population régionale. Bien que leur résolution relève d'une multitude de facteurs, il semble qu'une certaine complaisance se soit manifestée autour du projet, au point où il fut identifié

⁵⁶ Voir le rapport « Le prolongement de l'autoroute 73 vers Stoneham » du Bureau d'audience publique en environnement publié en octobre 1988.

⁵⁷ On dénombre une dizaine de résidences situées aux abords de la route 175 dans le secteur des villes de Tewkesbery, Stoneham et Lac Delage.

comme une partie importante de la solution. Et ceci, autant par la population locale que par les autorités gouvernementales. Il s'agissait d'une solution somme toute facile face à des problèmes beaucoup plus profonds.

À ce titre, le discours émotif entourant le projet n'a donné que plus d'impact à la revendication; celle-ci possédant une justification morale. Ainsi, le projet fut développé sur la base de l'amélioration des conditions de sécurité routière. Avec le constat que des accidents mortels survenaient sur l'axe et que l'aménagement d'une route à quatre voies divisées pouvait faire diminuer le nombre d'accidents, le projet atteignait une position d'invulnérabilité.

S'ajoutait à cela un idéal d'équité faisant du lien routier la dernière barrière à franchir pour que la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean se considère comme égale à ses voisines nord-américaines dans un contexte, de plus en plus présent, de mondialisation des marchés. Le doublement de la route 175 représentait l'outil indispensable lui permettant de faire face au nouveau millénaire.

8.2. L'objet de la revendication

Menée depuis 1972, l'action collective entourant le projet de la route 175 représente bien l'évolution caractéristique de l'action communautaire québécoise. Il s'avère que l'expérience du Saguenay – Lac-Saint-Jean s'intégrait dans cette première vague d'actions collectives qui dépassait la simple contestation et englobait des actions de revendication. Ce que nous constatons du déroulement de ce projet réside dans l'ambiguïté de l'objet de la revendication. Contrairement à d'autres expériences ayant une vision plus globale du développement (pensons à l'expérience du JAL dans la foulée des opérations-dignités dans le Bas-Saint-Laurent), le cas de la route 175 se veut plus localisé en portant son objet sur une infrastructure. Les possibilités offertes par la route en constituaient l'argumentaire.

L'amélioration de la sécurité défaillante de la route 175, bien qu'elle ait constituée l'amorce du projet, a vu son importance diminuée au détriment d'enjeux plus économiques, et ce surtout au cours des années 1990. Cette mouvance de l'argumentaire des partisans nous laisse songeur quant à l'objectif réel de la revendication. L'évolution du thème principal montre l'adaptation qu'on fait les partisans du projet face à un contexte changeant. Ainsi, l'amélioration constante des conditions routières présentes sur l'axe explique en partie la diminution du nombre d'accidents survenu sur la route 175 (voir Appendice 2 : Statistiques concernant les accidents survenus sur les routes 175 et 169). Ce résultat représentait l'objectif avoué par l'action collective; celui d'améliorer la sécurité dans la réserve faunique des Laurentides. Face à un projet de plus en plus difficile à justifier uniquement avec la notion de sécurité, la diversification de l'argumentaire s'avérait nécessaire pour la survie du projet. L'aspect intangible que sous-tendent les retombées socio-économiques des infrastructures de transport permettait cette survivance. Les impacts possibles de la réfection de cet axe routier autorisaient le prolongement du débat.

Cependant, les enjeux soutenus par le dossier, bien que soulevant les sensibilités de l'ensemble de la région, n'ont pu être universalisés au sein de la population du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Ce qui explique les divergences d'opinion en regard à l'importance relative du projet. Selon la théorie de la mobilisation des ressources, la force de l'action collective trouve sa source dans la résonance de la cause et sa capacité à mobiliser le capital socio-territorial (Klein, 1996; Fontan, Klein et Tremblay, 2001; 2002). Bien que la cause ait rejoint l'ensemble de la région, l'incapacité de mobiliser les forces en présence a joué contre le projet. Ce manque important a provoqué une détérioration des relations entre l'action collective et les organismes en charge du développement du réseau routier régional. Ce faisant, le projet voyait son influence se localiser davantage dans la sous-région du Saguenay.

« La mobilisation sociale concerne tous les acteurs locaux, dans la mesure évidemment où l'enjeu s'avère crucial pour la survie de la collectivité. Mais c'est la mobilisation qui relève l'importance de l'enjeu et qui contribue à construire un discours localisé qui alimente à son tour la mobilisation. Ses effets pour l'avenir de la collectivité locale résident dans la capacité des acteurs de mettre à profit les forces endogènes, mais aussi les forces exogènes pouvant s'avérer des partenaires des acteurs locaux. » (Klein, Fontan et Tremblay, 2001 :272-274).

En plus de ne pas faire l'unanimité au sein même de la région, le projet ne pouvait faire l'objet d'appuis d'importances à l'extérieur du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Compte tenu des bénéfices considérés presque exclusifs à la région, la revendication ne put trouver écho ailleurs au Québec. Même la région de Québec, qui avait appuyé le projet à la fin des années 1980, s'est faite plus discrète après la réfection de la route 73 dans le secteur de Stoneham.

8.3 La présence de facteurs favorables

L'acceptation du projet en 2002 est en grande partie attribuable à un contexte favorable regroupant tous les éléments nécessaires à la réussite de l'entreprise. À ce titre, l'action des politiciens en place au Saguenay y est pour beaucoup. La présence de représentants des partis fédéral et provincial au pouvoir possédant une volonté claire et avouée d'aller de l'avant avec le projet constitue un élément primordial. De plus, la création du Fond canadien sur l'infrastructure stratégique confirmait l'opportunité offerte aux paliers gouvernementaux d'y aller d'un financement fédéral-provincial de l'axe routier. Ainsi, par leurs actions auprès de leur gouvernement respectif, les politiciens ont effectué une certaine conscientisation en regard au projet de doublement de la route 175. Néanmoins, un certain opportunisme politique est palpable. L'enjeu que représentait la région pour les libéraux fédéraux et provinciaux n'est pas étranger au débouché qu'a connu le projet depuis 1998.

Le CRCD s'est d'ailleurs davantage investi dans la revendication du projet après l'implication des députés Stéphane Bédard (Parti québécois) et André Harvey

(Parti libéral). Également, les avancées effectuées dans les différents projets routiers régionaux, dont principalement la réalisation partielle de la route Alma – La Baie (route 170), sont des facteurs à considérer. Rappelons que le Conseil régional représentait un allié essentiel à la revendication et que celui-ci n'avait jamais appuyé ouvertement le projet de doublement de la route 175, favorisant d'autres projets routiers à l'intérieur de la région. Ainsi, la réalisation du tronçon Chicoutimi – Jonquière de la route 170 et le début des audiences publiques en environnement pour le dernier tronçon majeur de la future autoroute (Chicoutimi – La Baie) autorisaient cet appui.

En terminant, il est certes difficile d'évaluer l'action collective qui a entouré le projet sans prendre en considération différents éléments. Tout d'abord, il faut mentionner que l'action collective entourant le dossier de la route 175 était le fait de bénévoles. La durée dans le temps du projet laisse entrevoir les efforts colossaux des membres des groupes de pression, qui bien souvent, devaient négocier avec un emploi à plein temps. De plus, le peu de moyens financiers limitait l'action du mouvement ne permettant pas d'établir une permanence au sein de l'exécutif du groupe⁵⁸. Les rencontres effectuées ont mis en évidence le caractère éclaté du groupe, le peu de liens entretenus entre les membres et l'omniprésence de la présidente, Marina Larouche.

* * * *

À cette étape de la recherche, plusieurs questions demeurent, dont la plus importante et, paradoxalement, celle dont la réponse est la plus incertaine : dans quelle mesure le projet de doublement de la route 175 influera-t-il sur le déclin économique actuellement en cours dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean ? De plus, nous pouvons nous questionner sur les retombées

⁵⁸ À l'exception de la présidente du groupe Accès-Bleuets, Marina Larouche, qui occupa de manière continue le poste de direction depuis 1990.

d'un tel projet; celui-ci reposant sur une augmentation de l'offre en transport déjà existante et non sur l'aménagement d'un nouveau lien.

Les récentes fermetures d'usines (Abitibi Consolidated à La Baie et les cuves Soderberg à Arvida) démontrent clairement la fragilité des principaux secteurs de production régionale; ceux-ci étant soumis aux aléas de la demande internationale. Dans ce sens, les efforts investis dans la revendication de la route 175, bien que démontrant une conscientisation de la population face aux problèmes (ou plutôt à une partie des problèmes) actuellement vécus, ont-ils été dirigés vers la bonne cause, vers la bonne solution ? La diversification de l'économie, la disparité des salaires et le faible entrepreneurship qui en découle ainsi que la faible présence du secteur secondaire dans le paysage économique régional, voilà quelques-uns des défis qui attendent la population du Saguenay – Lac-Saint-Jean au cours des années à venir.

Face à cette situation, que faut-il faire ? Tenter de contrer le phénomène ou plutôt axer l'intervention sur la gestion de la décroissance ? Avec une capacité de payer beaucoup moindre des gouvernements et la présence d'une concurrence de plus en plus farouche entre les villes (et même entre les pays) pour l'investissement industriel, la question se pose.

Bibliographie

Association touristique régionale du Saguenay – Lac-Saint-Jean, 2003, *Profils statistiques des visiteurs de bureaux d'information touristique - saison 2003*, Document interne.

Belva, M., 1994, *L'automobile en Amérique, au Canada et au Québec*, Sainte-Foy, Éditions Multimonde.

Boucher, J. et L. Favreau, 2001, *Développement local, organisation communautaire et économie sociale*, Montréal, CRISES.

Bourque, G.L., 2000, *Le modèle québécois de développement, de l'émergence au renouvellement*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec.

Catherin, V., 2002, *La contestation des grands projets publics : analyse microsociologique de la mobilisation des citoyens*, Paris, L'Harmattan.

Coentreprise B.U.C., 1998, *Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides*, Québec, Ministère des Transports.

Conseil régional de concertation et de développement - Saguenay-Lac-Saint-Jean, 2001, *Plan stratégique du Saguenay-Lac-Saint-Jean 2001-2006*.

Corn, J.J. et Horrigan, B., 1984, *Yesterday's tomorrows*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.

Corn, J.J., 1987, *Imaging tomorrow: history, technologie and American future*, Cambridge, The MIT Presse.

Courcier, S., 2002, « L'effet structurant des grands projets urbains, des liens à favoriser », *Dire*, pp. 20-21.

Couville, S., 2000, *Le Québec : genèses et mutations du territoire, synthèse de géographie historique*, Québec, Les presses de l'Université Laval.

Dupuy, G., 1991, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin.

Farro, A.L., 2000, *Les mouvements sociaux*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.

Fontan, J.-M., 1991, *Les corporations de développement économique montréalaises : du développement économique communautaire et développement local de l'économie*, Montréal, Thèse de doctorat, Université de Montréal.

Fontan, J.-M., J.-L. Klein et D.-G. Tremblay, 2002, « La mobilisation des ressources : l'enjeu du développement local », dans M. Tremblay, P.-A. Tremblay et S. Tremblay (dir.), *Développement local, économie sociale et démocratie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 103-124.

Freeman, J., 1979, « Resource mobilization and strategy : a model for analyzing social movement organization actions » dans M. N. Zald et J. D. McCarthy, *The dynamics of social movements : resource mobilization, social control, and tactics*, Cambridge, Winthrop Publishers, pp. 167-189.

Girard, C. et Perron N., 1995, *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec.

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*, Québec, Ministère des Transports.

Guay, L., 1996, « L'aménagement du territoire : une gestion sociale des problèmes urbains et régionaux », dans M.-U. Proulx (dir.), *Le phénomène régional au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 57-76.

Hamel, p. et J.-L. Klein, 1996, « Le développement régional au Québec : enjeu de pouvoir et discours politique », dans M.-U. Proulx (dir.), *Le phénomène régional au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 293-311.

Kihlstedt, F.T., 1987, « Utopia realized: the world's fairs of the 1930s », dans Corn, J.J., *Imaging tomorrow: history, technology and American future*, Cambridge, The MIT Presse, pp. 56-87.

Klein, J.-L., 1996, « Action collective et développement local : de l'atomisation à la restructuration de la société civile », *Économie et solidarités*, Volume 28, n°1, pp. 31-42.

Klein, J.-L., J.-M. Fontan et D. G. Tremblay, 2001, « Les mouvements sociaux dans le développement local à Montréal : deux cas de reconversion industrielle », *Géographie, économie, société*, Volume 3, n° 2, pp. 247-278.

Klein, J-L., J-M. Fontan et D. G. Tremblay, 2002, « La mobilisation des ressources, l'enjeu du développement local », dans M. Tremblay, P-A. Tremblay et S. Tremblay (dir.), *Développement local, économie sociale et démocratie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 102-124.

Linteau, P-A., R. Durocher, J-C. Robert et F. Picard, 1989, *Histoire du Québec contemporain, Tome 2 – Le Québec depuis 1930*, Montréal, Les Éditions Boréal.

Lake, R. W., 1993, « Rethinking NIMBY », *Journal of the American Planning Association*, Volume 59, n°1, pp. 87-96.

Lévesque, B., 2002, « Développement local et économie sociale, démocratie et évaluation », dans M. Tremblay, P-A. Tremblay et S. Tremblay (dir.), 2002, *Développement local, économie sociale et démocratie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 41-68.

McAdam, D., J. D. McCarthy et M. N. Zald, 1989, « Social movements », dans Smelser, N. J. (dir.), *Handbook of sociology*, London, Sage publications, pp. 695-738.

Meunier, C., 1999, « Infrastructures de transport et développement. L'apport de l'économie des réseaux », *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 36, pp. 69-85.

Ministère de la Voirie du Québec, 1941, *Rapport annuel 1940-1941*, Québec.

Ministère de la Voirie du Québec, 1951, *Rapport annuel 1950-1951*, Québec.

Ministère de la Voirie du Québec, 1970, *Rapport annuel 1969-1970*, Québec.

Ministère de la Voirie du Québec, 1957, *Rapport annuel 1956-1957*, Québec.

Ministère de la Voirie du Québec, 1960, *Rapport annuel 1959-1960*, Québec.

Ministère de la Voirie, 1964, *Les routes du Québec*, Québec, Service technique de la circulation.

Ministère de la Voirie du Québec, 1970, *Rapport annuel 1969-1970*, Québec.

Ministère des Transports du Québec – Service des sols et matériaux, 1974, *Route 175 : état actuel et modes de réfection proposés*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 1980, *Rapport annuel 1979-1980*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 1985, *Rapport annuel 1984-1985*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 1990, *Rapport annuel 1989-1990*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 1993, *Histoire de l'évolution de la compétence gouvernementale en matière de voirie au Québec, du début du XVII^{ième} siècle à nos jours*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 1998, *Problématique des routes 175 et 169 et hypothèses de solution* (document technique), Québec.

Ministère des Transports du Québec, 2002, *Rapport annuel de gestion 2001-2002*, Québec.

Ministère des Transports du Québec - direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, 2002, *Plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean*, Québec.

Ministère des Transports du Québec, 2004, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, Québec.

Mumford, L., 1950, *Technique et civilisation*, Paris, Éditions du Soleil.

Nepton, C., 1991, *Historique de la route du Parc des Laurentides*, Document interne préparé par l'organisme Accès-bleuets.

Ninacs, W. A., 2002, « Le pouvoir dans la participation au développement local, dans un contexte de mondialisation », dans M. Tremblay, P-A. Tremblay et S. Tremblay (dir.), *Développement local, économie sociale et démocratie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec, pp. 15-40.

Offner, J.-M. et D. Pumain, 1996, *Réseaux et territoires, significations croisées*, Paris, Éditions de l'Aube.

Offner, J.-M., 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace géographique*, n°3, pp. 233-242.

Peck, F. W., 1996, « Regional development and production of space : the rôle of infrastructure in the attraction of new inward investment », *Environment and planning A*, Volume 28, pp. 327-339.

Plassard, F., 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Lyon Economica.

Proulx, M-U. (dir.), 1996, *Le phénomène régional au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec.

Proulx, M.-U., 2002, *L'économie des territoires au Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec.

Rephann, T. et A. Isserman, 1994, « New highways as economic development tools : an evaluation using quasi-experimental matching methods », *Regional science and urban economics*, Volume 24, pp. 723-751.

Ruegg, J., L. Monteventi et D. Sfar, 1999, « Effets des grandes infrastructures de transport (GIT) sur la forme urbaine : Regards sur les jeux d'acteurs », *Espaces et sociétés*, n°95, p. 127-143.

Saint-Clair, J. D., 1986, *The motorisation of American cities*, New York, Praeger.

Segal, H. P., 1987, « The technological utopians », dans Corn, J.J., *Imaging tomorrow: history, technologie and American future*, Cambridge, The MIT Presse, 152-179.

Tilly, C., 1984, « Social movements and national politics », dans Bright, C. et S. Harding, *Statemaking and social movements, essays in history and theory*, Ann Arbor, the University of Michigan Press, pp. 297-317.

Tremblay, M., P-A. Tremblay et S. Tremblay (dir.), 2002, *Développement local, économie sociale et démocratie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université du Québec.

Trom, D., 1999, « De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, Volume 49, n°1, pp. 31-50.

Wolsink, M., 2003, « Reshaping the Dutch planning system : a learning process », *Environment and planning A*, Volume 35, n°4, pp. 705-723.

Yin, R.K., 1988, *Case study research: Design and methods*, London, Sage Publication.

Zald, M. N. et J. D. McCarthy, 1979, *The dynamics of social movements : resource mobilization, social control, and tactics*, Cambridge, Winthrop Publishers.

Appendices

Appendice 1 – Débits de circulation des routes 175 et 169

Débit de circulation sur la **route 175** (1976-2000)

ANNÉE	DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL	DÉBIT JOURNALIER MOYEN EN HIVER	DÉBIT MOYEN JOURNALIER EN ÉTÉ
1976	1871	n/a	n/a
1977	1835	n/a	n/a
1978	n/a	n/a	n/a
1979	2265	n/a	n/a
1980	2134	n/a	n/a
1981	2194	n/a	n/a
1982	2026	n/a	n/a
1983	2040	n/a	n/a
1984	n/a	n/a	n/a
1985	n/a	n/a	n/a
1986	2500	n/a	n/a
1987	2500	n/a	n/a
1988	2600	n/a	n/a
1989	2490	n/a	n/a
1990	2700	1870	3700
1991	2900	2000	3900
1992	2900	2000	3900
1993	2700	1900	3700
1994	2900	2000	4000
1995	3100	2160	4200
1996	3300	2310	4500
1997	3100	2100	4300
1998	3100	2100	4300
1999	3200	2200	4400
2000	3300	2300	4600

Source : Ministère des Transports, direction Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau, 2002

Note : le débit de circulation provient d'un comptage effectué au km 211

Débit de circulation sur la **route 169** (1976-2000)

ANNÉE	DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL	DÉBIT JOURNALIER MOYEN EN HIVER	DÉBIT MOYEN JOURNALIER EN ÉTÉ
1976	994	n/a	n/a
1977	1027	n/a	n/a
1978	n/a	n/a	n/a
1979	1299	n/a	n/a
1980	1157	n/a	n/a
1981	1145	n/a	n/a
1982	1098	n/a	n/a
1983	1160	n/a	n/a
1984	n/a	n/a	n/a
1985	n/a	n/a	n/a
1986	1300	n/a	n/a
1987	1270	n/a	n/a
1988	1310	n/a	n/a
1989	1300	n/a	n/a
1990	1230	860	1850
1991	1210	850	1660
1992	1220	850	1670
1993	1390	990	1950
1994	1520	1070	2100
1995	1640	1150	2250
1996	1540	1080	2110
1997	1500	1050	2050
1998	1640	1150	2250
1999	1820	1270	2490
2000	2000	1400	2700

Source : Ministère des Transports, direction Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau, 2002

Note : le débit de circulation provient d'un comptage effectué au km 75

Appendice 2 – Statistiques concernant les accidents sur les routes 175 et 169

Nombre d'accident survenu sur la **route 175** (du km 60 et km 217)
entre 1985 et 1989

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	47
Blessés graves	91
Blessés légers	358
Dommages matériels seulement	1153
Total	1649

Source : Ministère des Transports

Nombre d'accident survenu sur la **route 175** (du km 60 au km 217)
entre 1993 et 1997

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	24
Blessés graves	76
Blessés légers	290
Dommages matériels seulement	1094
Total	1484

Source : Ministère des Transports

Nombre d'accident survenu sur la **route 175** (du km 60 au km 217)
entre 1997 et 2001

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	22
Blessés graves	50
Blessés légers	228
Dommages matériels seulement	744
Total	1044

Source : Ministère des Transports

Nombre d'accident survenu sur la **route 175** (du km 60 au km 217)
entre 2002 et 2003

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	11
Blessés graves	27
Blessés légers	135
Dommages matériels seulement	321
Total	494

Source : Ministère des Transports

Nombre d'accident survenu sur la **route 169** (du km 0 au km 75)
entre 1985 et 1989

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	10
Blessés graves	21
Blessés légers	75
Dommages matériels seulement	225
Total	331

Source : Ministère des Transports

Nombre d'accident survenu sur la **route 169** (du km 0 au km 75)
entre 1993 et 1997

TYPE D'ACCIDENT	NOMBRE D'ACCIDENT
Mortels	9
Blessés graves	22
Blessés légers	68
Dommages matériels seulement	245
Total	344

Appendice 3 – Guide d’entretien

La place de l’action collective

Quels sont les enjeux que sous-tendent le projet de route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides (route 175) pour la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean ?

- Est-ce que l’importance de ces enjeux fut toujours la même au cours du déroulement du dossier de la route 175 ? Et si non, qu’est-ce qui explique cette situation ?

Est-ce que vous considérez l’action communautaire entourant le projet de la route 175, portée essentiellement par le groupe de pression Accès-Bleuet comme déterminante, d’une part, en ce qui concerne l’amélioration des conditions routières de la route 175 et, d’autre part, dans l’acceptation du projet d’autoroute à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides ?

Pourquoi pensez-vous que le projet de la route 175 a suscité tant d’intérêt de la part des intervenants de la région ?

Est-ce qu’il est possible de considérer le groupe Accès-Bleuets (ou plus généralement la mobilisation entourant le projet de la route 175) comme représentatif de l’ensemble de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean ou seulement de la partie saguenéenne ?

La position du gouvernement

Quelle était la position du gouvernement du Québec (par l’entremise du ministère des Transports) en regard au projet de la route 175 ?

À votre avis, quelles sont les raisons qui ont poussé le gouvernement du Québec à accepter le projet d’autoroute à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides si l’on considère, d’une part, sa durée dans le temps

(environ 3 décennies) et, d'autre part, l'amélioration constante des conditions routières sur la route 175 (construction de voies de dépassement, pavage de l'accotement, amélioration de l'entretien en période hivernale, etc.) ?

Comment expliquer l'acceptation du projet de route à quatre voies divisées si l'on considère la publication d'études (par exemple, l'étude d'opportunité sur l'amélioration du lien routier entre Québec et le Saguenay – Lac Saint-Jean de même que le document « Problématique des routes 175 et 169 : hypothèses et solutions) qui orientaient le choix du Ministère vers l'amélioration des conditions routières par l'entremise de réfections ponctuelles ?

Pourquoi l'acceptation du projet en 2002 et non pas en 1972 (date de la naissance des revendications à l'égard d'une autoroute à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides) si l'on considère, d'une part, les politiques de développement régional de l'époque qui cadraient davantage dans une logique de construction d'infrastructures routières et, d'autre part, les nouveaux besoins issus de l'expansion de l'industrie du camionnage ?

Quel rôle peut être attribué au gouvernement libéral dans le déroulement du projet ? Est-ce que l'action des représentants en région fut déterminante, et si oui, qui était ces représentants ?

À votre avis quelles étaient les relations entretenues entre les deux paliers de gouvernement (fédéral et provincial) en rapport au projet de la route 175 ?

Relations entre les acteurs impliqués dans le dossier de la route 175

À votre avis, quelle était la position du Conseil régional de concertation et de développement dans le dossier de la route 175 ?

Peut-on associer des priorités différentes, en ce qui concerne le développement du réseau routier régional, aux populations respectives du Saguenay et du Lac-

Saint-Jean ? Et si oui, comment peut-on qualifier l'action du Conseil régional de concertation et de développement dans le dossier ?

Quelles étaient les relations privilégiées entre le Conseil régional de concertation et de développement et le groupe Accès-Bleuets ?

Quels sont les partenaires régionaux avec lesquels vous avez été associé au cours du déroulement du dossier de la route 175 et quel fut le rôle joué par ces partenaires (énumération sommaire) ?

Action des médias

Trouvez-vous le discours entourant le dossier de la route 175 émotif ? Si oui, croyez-vous que cela peut fausser la perception que l'on peut avoir du projet ou encore des bénéfices qui sont associés à sa réalisation ?

Quel est le rôle attribuable aux médias lors du déroulement du dossier de la route 175 ?

Est-ce que l'on peut qualifier la couverture médiatique entourant le dossier de la route 175 de « partisane » ?

- En d'autres mots, est-ce que cette couverture médiatique peut être perçue comme un moyen utilisé pour convaincre la population sur les bénéfices retirés de la construction de cette infrastructure autoroutière ou plutôt comme une recension réaliste des faits ?

Croyez-vous que la mauvaise presse qu'a reçu la route 175 peut être un facteur explicatif dans l'acceptation du projet ?

Quels pourraient être les impacts (positifs et négatifs) de cette mauvaise presse pour la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean ?