

214

P  NP

DM21

Projets d'amélioration de la route 175  
des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227

RFL et SAG / STO-TEWK 6211-06-042



***Mémoire en faveur de la construction d'une  
route à 4 voies divisées, sur la 175, dans la  
Réserve faunique des Laurentides***

***présenté dans le cadre des audiences publiques du BAPE***

***à Saguenay  
le mardi 17 mai 2005***

**Ce mémoire a été rédigé par Marie-Claude Côté, conseillère en développement, à la Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean.**

**Note : Les expressions qui désignent des personnes, désignent à la fois des hommes et des femmes.**

## Table des matières

<b>1. La Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean</b>	<b>3</b>
♦ <i>Un interlocuteur privilégié en matière de développement régional</i>	
<b>2. Le projet de route à 4 voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides</b>	<b>3</b>
♦ <i>La Conférence régionale des élus, en faveur du projet</i>	
♦ <i>Références pour l'argumentaire du mémoire</i>	
♦ <i>Un projet porteur qui fait consensus en région</i>	
<b>3. Données socio-économiques régionales</b>	<b>6</b>
♦ <i>Un territoire dynamique et attrayant</i>	6
♦ <i>Les perspectives démographiques : une fatalité ou un défi !</i>	7
♦ <i>Un virage accéléré vers la transformation</i>	7
♦ <i>Les perspectives de développement, par secteur dominant et émergent</i>	8
○ <i>L'aluminium</i>	8
○ <i>Le bois</i>	9
○ <i>L'agroalimentaire</i>	9
○ <i>Le tourisme</i>	10
<b>4. Des éléments de justification du projet</b>	<b>10</b>
♦ <i>Une région pleine de défis, de volonté et d'atouts pour les relever</i>	10
♦ <i>Les infrastructures routières, un facteur clé attractif pour les investissements</i>	11
♦ <i>Des modes de transports diversifiés pour un meilleur accès aux marchés</i>	13
♦ <i>Des modes de transport sécuritaires et des impacts positifs sur les perceptions</i>	14
<b>5. Concertation régionale et la maximisation des retombées</b>	<b>16</b>
♦ <i>L'expérience de l'Usine Alcan à Alma</i>	16
♦ <i>Le projet Péribonka</i>	16
♦ <i>La construction d'une route, une démarche distincte</i>	17
♦ <i>Les objectifs du Groupe de travail technique</i>	18
♦ <i>La mise en place du Groupe de travail d'ici la fin de l'été 2005</i>	19
♦ <i>Des contrats à la hauteur de la capacité entrepreneuriale régionale</i>	20
<b>6. Conclusion</b>	<b>21</b>

## **1. La Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean**

### ***Un interlocuteur privilégié en matière de développement régional***

En 2003, le gouvernement du Québec choisissait de modifier la gouvernance régionale, en instituant une conférence régionale des élus dans chacune des régions administratives du Québec. Depuis avril 2004, la Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean a pris la relève du Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean, en matière de développement régional.

Instance régionale de concertation et de planification, la Conférence régionale des élus est reconnue, par le gouvernement du Québec, en tant qu'interlocuteur privilégié pour toute question touchant le développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Elle est composée à la base de 14 élus municipaux, en provenance de tous les milieux géographiques de la région, et d'un représentant du Conseil de bande de Mashteuiatsh, qui s'adjoignent 7 représentants socio-économiques.

Parmi ses mandats et responsabilités, la Conférence régionale des élus établit un plan quinquennal de développement, définissant les objectifs généraux et particuliers de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean, pour l'ensemble des secteurs d'activités. Elle évalue les organismes de planification et de développement, au palier local et régional, dont le financement provient en tout ou en partie du gouvernement. Elle donne au ministre, des avis sur toute question touchant le développement de la région et conclut avec des partenaires du milieu et gouvernementaux, des ententes spécifiques de régionalisation, permettant la réalisation des objectifs régionaux de développement.

La Conférence régionale des élus a fait le choix de poursuivre la mise en œuvre du Plan stratégique régional de développement, jusqu'à son échéance, en 2006.

## **2. Le projet de route à 4 voies divisées dans la Réserve faunique des Laurentides**

### ***La Conférence régionale des élus, en faveur du projet***

La Conférence régionale des élus considère le projet de construction d'une route à 4 voies divisées, sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides socialement et économiquement rentable. La Conférence régionale est en accord avec le projet :

- parce qu'il fait consensus;
- parce qu'il correspond aux priorités routières régionales;
- parce qu'il constitue un accès majeur à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean;

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
***Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,***  
***sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides***

- parce qu'il rendra sécuritaires les déplacements entre la région et la capitale nationale et contribuera à améliorer les perceptions face à la route et ses dangers, face à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- parce qu'il permettra de relier le Saguenay–Lac-Saint-Jean, aux cinq autres grands pôles de développement du Québec;
- parce qu'il favorisera le développement économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, notamment en assurant un meilleur accès aux marchés et qu'il constituera un avantage comparatif supplémentaire pour attirer les investissements;
- parce qu'il favorisera le tourisme;
- parce qu'il sera un atout de plus pour permettre au Saguenay–Lac-Saint-Jean d'amorcer le virage vers la reconversion et la diversification de son économie, vers la transformation et la production à valeur ajoutée, dans nos secteurs dominants que sont le bois, l'aluminium et l'agroalimentaire ainsi que dans les secteurs émergents que sont le tourisme d'aventure et l'écotourisme, les ressources minérales et la nouvelle économie;
- parce que les retombées économiques de la construction de la route seront importantes pour nos entrepreneurs locaux et régionaux;
- parce que la route 175 est la seule route au Saguenay–Lac-Saint-Jean qui est reconnue par le fédéral comme faisant partie du réseau routier national du Canada.

### ***Références pour l'argumentaire du mémoire***

Les orientations régionales, en ce qui concerne la priorisation de la route 175 à 4 voies divisées dans la Réserve faunique des Laurentides, ont été guidées par différentes études, analyses et planification. Essentiellement, l'argumentaire de la Conférence régionale pour la justification du projet repose sur :

- le plan stratégique régional 2001-2006;
- les plans d'actions sectoriels;
- le plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- les priorités routières consensuelles, établies par et pour la région;
- l'expertise régionale en matière de développement et de maximisation des retombées économiques;
- des données démographiques de l'Institut de la statistique du Québec;
- la stratégie globale d'intervention visant l'atteinte d'un bilan migratoire positif au Saguenay–Lac-Saint-Jean, « MigrAction »;
- l'entente signée conjointement, en 2003, par le gouvernement du Québec, la SGF et la région, sur le développement de créneaux d'excellence dans le cadre des projets d'Action concertée de coopération régionale de développement (ACCORD);
- les études suivantes :
  - « Construction d'une route à chaussées séparées dans la Réserve faunique des Laurentides » Coentreprises B.U.C., avril 1999.

- « Les effets des dépenses d'infrastructures routières sur le développement économique du Québec », Denis Bolduc (UL) et Richard Laferrière (UDM), mai 2001.
- « La dimension territoriale des politiques de développement économique au Québec : enjeux contemporains », Centre universitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO), Marcelin Joanis et Fernand Martin, février 2005.
- Comparaison des coûts d'implantation des entreprises, KPMG, 2002.
- Foreign direct investment survey, Multilateral investment guarantee agency, 2002.

### ***Un projet porteur qui fait consensus en région***

La valeur d'un consensus régional autour d'un projet de cette envergure est importante et significative. Le projet de construction d'une route à 4 voies divisées, sur la route 175, dans la Réserve faunique des Laurentides, est un sujet d'actualité depuis 30 ans, au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Longuement débattu et analysé, ce projet s'est hissé au sommet des priorités routières régionales. Vous le constaterez, il fait aujourd'hui consensus au Saguenay–Lac-Saint-Jean, hors de tout doute, au sein des partenaires du développement économique, des entreprises, des organisations, des syndicats, des élus et de la population régionale.

Le projet de route à 4 voies divisées, sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides, a été assidûment porté par le groupe Accès-Bleuets au cours des 20 ou 30 dernières années. Maintes fois, le projet a reçu une reconnaissance publique quant à sa pertinence et sa justification, par des ministres et des députés, provinciaux et fédéraux. Au début de l'année 2002, une étape importante a été franchie puisque la région toute entière, pour la première fois dans l'histoire de ce projet autoroutier, en revendiquait la réalisation d'une seule et même voix. Une quinzaine d'organisations se mobilisaient dans une démarche commune pour presser les deux paliers de gouvernement, d'en arriver à une entente sur le partage des coûts. Parmi ces organisations se trouvaient : le Conseil régional de concertation et de développement, maintenant remplacé par la Conférence régionale des élus, Ville de Saguenay, Accès-Bleuets, les syndicats CSN et FTQ, la Fédération touristique régionale, l'Association des hôteliers, les Chambres de commerce du Saguenay–Lac-Saint-Jean, les Centres locaux de développement, le Regroupement-Action-Jeunesse-02, la Corporation des camionneurs en vrac et l'Association des constructeurs de route.

Le 17 janvier 2002, le Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean adoptait une résolution historique, confirmant du même coup, l'adhésion des intervenants majeurs de développement au projet et ce, aux quatre coins de la région. Deux résolutions importantes, du conseil d'administration du Conseil régional de concertation et de développement, ont été prises : une première, dégageant les priorités routières du Saguenay–Lac-Saint-Jean, établies en 1988, modifiées en 1991 et confirmées à nouveau en 1998 et une seconde,

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,*  
*sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

démontrant l'unanimité des partenaires régionaux en 2002 et leur intention d'intensifier leurs efforts auprès des deux paliers de gouvernement pour obtenir une entente sur le partage des coûts de réalisation de ce projet autoroutier d'envergure. (Annexe 1)

### **3. Données socioéconomiques régionales**

#### ***Un territoire dynamique et attrayant***

Troisième région du Québec en terme de superficie, le Saguenay–Lac-Saint-Jean s'étend sur 104 018 km<sup>2</sup>. En plus d'un réseau important de lacs et de rivières, deux plans d'eau majeurs nous distinguent : le Saguenay, unique fjord au Québec et le lac Saint-Jean, véritable mer intérieure offrant quelques 215 km de plage.

On compte actuellement 49 municipalités, réparties en 4 MRC, ainsi qu'une municipalité de près de 150 000 habitants, Saguenay, avec compétence de MRC. Une communauté autochtone est également présente sur le territoire.

En matière de services d'éducation, la région compte près de 150 établissements dont une université, l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC), et 4 collèges (Chicoutimi, Jonquière, Alma et Saint-Félicien). De nombreux efforts sont investis par les institutions d'enseignement régionales, afin de développer une offre de formation en relation directe avec la prospective et les réalités économiques du Saguenay–Lac-Saint-Jean. En matière de santé, on compte 6 hôpitaux, dont 1 à vocation universitaire, et 15 CLSC. On estime que 95 % des soins spécialisés sont offerts ici, en région.

Les infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien ainsi que celles liées aux communications électroniques couvrent l'ensemble du territoire régional. Bien pourvu pour la pratique des loisirs et des sports, le Saguenay–Lac-Saint-Jean favorise le mieux-être et la qualité de vie de la population qui l'habite. On y offre 335 km de pistes cyclables, dont la renommée « Véloroute des bleuets », 22 centres de ski, 25 plages et 3 400 km de sentiers de motoneige entretenus.

Au plan culturel, la région est reconnue comme une véritable pépinière de talents. On compte sur une offre dynamique de services de proximité et sur un réseau de plus de 200 organismes artistiques et professionnels, ce qui favorise une pratique culturelle plus forte que celle qu'on retrouve ailleurs au Québec.

Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, les attraits des grands espaces et des grandes villes sont réunis. Les concentrations importantes de population, jumelées à des territoires ruraux avoisinants, situés dans un cadre naturel riche en ressources et en attraits, favorisent une qualité de vie qui répond aux valeurs de notre société moderne.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
***Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,***  
***sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides***

### ***Les perspectives démographiques : une fatalité ou un défi !***

Selon une étude de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la population de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, estimée à 285 000 habitants en 2001, pourrait décliner et atteindre 283 693 habitants en 2011 et 250 561 en 2026, représentant une décroissance de 21 000 habitants par rapport à aujourd'hui, soit l'équivalent de la population actuelle des villes de Roberval et de St-Félicien réunies.

La décroissance démographique est marquée par une forte migration des jeunes et un vieillissement de la population. Le vieillissement de la population est d'ailleurs accéléré par le départ des jeunes. Les jeunes qui quittent, apportent avec eux leur potentiel de renouvellement de la population. La perte de main d'œuvre qualifiée et de potentiel entrepreneurial que cela engendre, diminue l'activité économique et l'innovation. On constate de plus en plus que les retraités ont tendance à suivre leurs enfants qui ont migré vers les grands centres et conséquemment, le marché de la consommation s'atrophie.

Plusieurs initiatives régionales ont vu le jour, pour agir concrètement sur le bilan migratoire négatif. Notamment, à l'initiative du Regroupement Action Jeunesse-02, la région s'est inscrite dans une vaste stratégie, appelée « MigrAction », qui attaque de plein fouet le défi de la démographie sous différents angles, en ciblant des interventions significatives. Essentiellement, cette stratégie vise à positionner le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme un milieu de vie attrayant sur le marché de la migration.

En tant qu'organisme de concertation et de développement, rassembleur et leader de la communauté régionale, deux choix s'offrent à la Conférence régionale des élus, face à ces perspectives démographiques alarmantes : baisser les bras, en acceptant la fatalité, ou tout mettre en branle afin de relever le défi.

*Nous avons choisi, collectivement, de relever le défi !*

### ***Un virage accéléré vers la transformation***

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean s'est développé principalement grâce à l'exploitation et à la première transformation de ses richesses naturelles : l'eau, la forêt et l'agriculture. L'immense potentiel hydroélectrique a amené de grandes entreprises comme Alcan et Price à venir s'y établir. Un solide réseau de PME s'est ensuite développé autour de ces deux principaux acteurs.

Les emplois par secteurs d'activités sont ainsi répartis : 5 % dans le secteur primaire, 20 % dans le secteur secondaire et 75 % dans le secteur tertiaire. Le taux de chômage est historiquement élevé par rapport à la moyenne québécoise et la région demeure déficitaire en terme de création d'emplois.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
***Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,***  
***sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides***



Comme dans la plupart des régions dites « ressources », la modernisation des entreprises et la crise du bois d'oeuvre ont occasionné de nombreuses pertes d'emplois particulièrement au cours des dernières années. Pour le moment, la création d'emplois, en deuxième et troisième transformation, ne permet pas de compenser les pertes encourues dans le secteur de la première transformation.

Depuis longtemps, les intervenants du Saguenay–Lac-Saint-Jean conviennent de la nécessité de diversifier l'économie régionale, initialement basée sur l'extraction des ressources naturelles et sur leur transformation primaire. Les efforts commencent à porter fruit. Toutefois, les pertes d'emplois récentes et la situation économique difficile des dernières années commandent une action intensifiée et concertée. Il faut rapidement modifier le parcours économique initial de la région, diversifier et reconverter notre économie régionale et accroître la production à valeur ajoutée dans les secteurs économiques forts.

À l'initiative de la Conférence régionale des élus et à partir des créneaux dominants (aluminium, bois et agroalimentaire) et des créneaux émergents (tourisme d'aventure et écotourisme, ressources minérales et nouvelle économie), la région a amorcé l'élaboration d'une *Politique régionale de reconversion et de diversification industrielle*, associant l'ensemble de la communauté régionale. La reconversion de la base industrielle régionale est une démarche à moyen et à long terme et l'ensemble des partenaires y souscrivent.

### ***Les perspectives de développement, par secteur dominant et émergent***

#### **L'aluminium**

La diversification de l'économie régionale a débuté dans le secteur de l'aluminium. Aujourd'hui, le Saguenay–Lac-Saint-Jean entend devenir un leader mondial de l'aluminium. La région est à l'origine de plus de 40 % de la production d'aluminium primaire du Québec, ce qui correspond à près de 4 % de la production mondiale. Les régionaux ont voulu tirer profit de cette position privilégiée; ils ont fait consensus autour du concept de *Vallée de l'aluminium* et autour du plan d'action visant à en assurer sa mise en œuvre. Le projet de *Vallée de l'aluminium* consiste à développer, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, un environnement favorable à l'établissement d'une masse critique d'entreprises performantes, s'articulant autour de la production, de la transformation, de la valorisation des résidus et de la fabrication d'équipements spécialisés dans ce domaine.

Les conditions favorables à la réalisation du projet sont réunies : présence d'énergie, chaires industrielles, centres de recherche, programmes de formation spécialisée, main d'œuvre spécialisée, réseau de PME, présence d'équipementiers spécialisés, maillages croissants entre les PME et entre la PME et la grande entreprise. À cela s'ajoute des incitatifs fiscaux exclusifs, pour la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> transformation, et des activités de prospection et de promotion, réalisées par la Société de la Vallée de l'aluminium (SVA), catalyseur de l'ensemble de ces activités.

## **Le bois**

La diversification s'est ensuite étendue à d'autres secteurs forts de notre économie. La filière bois constitue un créneau pour lequel la région entend jouer un rôle prépondérant dans l'économie du Québec. Les travaux sont actuellement en cours afin de cerner les avenues qui présentent un potentiel prometteur pour la région. Le plan d'action pour le développement de la filière bois vient à peine d'être complété. Le Saguenay–Lac-Saint-Jean veut être une région forestière prospère, misant sur une ressource renouvelable, abondante et de qualité, sur des entreprises et des expertises diversifiées allant de l'aménagement forestier durable à la fabrication de produits du bois à haute valeur ajoutée, en passant par la transformation primaire tout en ayant une contribution reconnue dans le développement de l'utilisation du bois dans le monde moderne. Elle aspire à devenir un carrefour d'innovation, de développement et de fabrication dans le secteur du bois.

Les avantages et les opportunités qu'offre la région sont nombreux, notamment, la disponibilité et la proximité de la matière première, une offre de formation adaptée aux besoins des entreprises, la présence d'organismes de recherche, un réseau de PME. On vise particulièrement l'utilisation des essences propres à la forêt boréale, pour la fabrication de produits finis et semi-finis. La région compte également consolider le développement des activités de fabrication d'équipements spécialisés destinés à l'industrie forestière et aux entreprises de transformation.

La diminution annoncée, de 20 % de la possibilité forestière, constitue un des éléments qui pressent la région à accentuer les efforts de diversification et de production à valeur ajoutée, d'accroître les activités de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> transformation du bois.

## **L'agroalimentaire**

L'industrie de l'agroalimentaire se situe au troisième rang dans la région, après l'industrie de l'aluminium et celle du bois, sur le plan de l'activité économique et de l'emploi. Elle procure plus de 15 000 emplois. L'industrie regroupe 5 secteurs : la production agricole (12%), la transformation des aliments et boisson (10%), le commerce de gros (7%) et de détail des produits alimentaires (35%) et l'industrie de la restauration (36%). Les principales productions dans la région sont la production laitière et celle des fruits et légumes, comprenant la production plein champs, tels que le bleuets et la pomme de terre.

La région compte miser sur ses forces dans le secteur agroalimentaire et sur la transformation pour se démarquer par l'originalité et la qualité de ses produits. Elle compte s'appuyer sur ses potentiels de croissance dans la production agroalimentaire (porcine, bleuets, pommes de terre, bovine, légumes de plein champs), dans la transformation (produits laitiers, mets préparés, viandes et bleuets) et dans des activités de diversification (culture de lin oléagineux, canola, pois secs, petits fruits, produits biologiques, produits d'appellation et du terroir et agrotourisme).

## **Le tourisme**

L'industrie touristique constitue un pilier économique important au Saguenay–Lac-Saint-Jean. La compétition est de plus en plus féroce entre les différents marchés touristiques, notamment québécois et nord-américains. Pour être suffisamment compétitive, l'image de marque du Saguenay–Lac-Saint-Jean doit se faire percutante. Le développement de l'offre touristique, misant sur les spécificités et les produits d'appels attractifs, demeurent les pierres d'assise de cette industrie porteuse.

Le tourisme d'aventure et l'écotourisme représentent, pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean, un créneau d'excellence en émergence, dans le contexte de la demande croissante que connaît ce type d'activités. Un plan d'action est en cours d'élaboration pour positionner le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme une destination touristique quatre-saisons de calibre international, sur le thème de l'écotourisme et du tourisme d'aventure. Essentiellement, on souhaite faire découvrir un milieu naturel riche, tout en préservant son intégrité. On s'appuie sur une offre diversifiée de services et d'activités de plein air, comprenant des activités d'interprétation, qui reposent sur des notions de développement durable et entraînent des bénéfices socioéconomiques pour les communautés locales et régionales.

Les acteurs de ce créneau misent sur une expertise régionale reconnue dans ce type d'activités, de même que sur les attraits propres au territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Ils misent aussi sur le potentiel « nature » remarquable que possède la région, qui permet le développement d'une offre touristique distinctive, répartie sur les quatre saisons : un réseau de rivières qui alimentent le lac Saint-Jean, véritable mer intérieure, la rivière Saguenay, unique fjord du Québec, et les beautés boréales de l'arrière-pays de la région.

## **4. Des éléments de justification du projet**

### ***Une région pleine de défis, de volonté et d'atouts pour les relever***

La conjoncture économique régionale actuelle est difficile. Les projections démographiques sont inquiétantes et les impacts économiques pourraient être majeurs. Toutefois, les perspectives de développement sont excellentes et un optimisme, réaliste, contamine les acteurs du développement. Le Saguenay–Lac-Saint-Jean possède plusieurs atouts pour redresser la situation :

- Une approche « migrActive » agressive et rassembleuse, pour contrer le bilan migratoire négatif;
- Une solide planification du développement économique, misant sur nos forces régionales et sur nos avantages comparatifs;
- Une stratégie concertée pour intensifier la diversification et la reconversion industrielle dans nos secteurs dominants.

Ce qu'il reste à obtenir : un fonds significatif pour financer le démarrage de projets et des infrastructures de transport adaptées et performantes.

**Les infrastructures routières, un facteur clé attractif pour les investissements**

Le Québec est constitué de 6 grands pôles économiques et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean en fait partie. Toutefois, elle en constitue le seul élément à ne pas être relié aux autres grands pôles, par une infrastructure de qualité supérieure, de type autoroutière.

Les études qui abordent la question des facteurs d'attraction clés pour des investisseurs, dans le choix de localisation de leurs usines, sont nombreuses. Parmi ces facteurs, au moins deux constances : l'accès aux marchés et les infrastructures routières. Une étude comparative internationale, sur les coûts d'implantation et d'opération des entreprises, a été menée par la firme KPMG, en 2002. Comme le démontre le tableau 1, le facteur « *coûts de transport* » fait partie des 6 facteurs déterminants, liés au coût, dans le choix d'un emplacement par une entreprise. Ceux de « *l'accès au marché* » et des « *infrastructures routières* » représentent deux des 6 facteurs, liés à l'environnement de l'entreprise. Ces trois facteurs constituent un enjeu important pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, particulièrement pour la réussite de ses projets de reconversion économique et de diversification industrielle.

**Tableau 1 : Facteurs déterminants dans le choix d'un emplacement**

<b>Facteurs liés au coût</b>	<b>Autres facteurs</b>
Coûts des affaires <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts des terrains</li> <li>• Coûts de la main-d'œuvre</li> <li>• Coûts de transport et de distribution</li> <li>• Coûts des services publics</li> <li>• Coûts de financement</li> <li>• Fiscalité fédérale/régionale/municipale</li> </ul>	Environnement de l'entreprise <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilité et compétence de la main-d'œuvre</li> <li>• Accès aux marchés, aux clients et aux fournisseurs</li> <li>• Infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires</li> <li>• Efficacité des services publics et des télécommunications</li> <li>• Terrains industriels adéquats</li> <li>• Réglementation</li> </ul>

« *Guide à l'intention des PDG sur les coûts des entreprises à l'échelle internationale* », KPMG, Édition 2004, Tableau 6.1, p. 60.

Les deux tableaux suivants présentent les résultats d'un sondage publié dans le magazine Area Développement en 2001 et 2003. Ils identifient les facteurs cités comme importants, par des dirigeants d'entreprises américaines dans le choix d'un site d'implantation, et présentent certains facteurs liés à la qualité de vie qui peuvent aussi influencer le choix d'un emplacement. Si une entreprise indépendante ou axée sur le savoir, par exemple, souhaite attirer et retenir des techniciens et professionnels qualifiés dans un marché du travail compétitif et mondial, la qualité de vie du milieu d'accueil devient un facteur important à considérer dans le choix du site d'implantation du projet.

**Conférence régionale des élus du Saguenay-Lac-Saint-Jean**  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées, sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

Tableau 2 : *Éléments intervenant dans le choix d'un site d'implantation par ordre d'importance*

Éléments / facteurs	% 2003 (rang)	% 2001 (rang)
Mesures incitatives des gouvernements	92,7 (1)	81,4 (8)
Coût de main-d'œuvre	89,7 (2)	91,5 (2)
Présence de main-d'œuvre qualifiée	89,0 (3)	91,6 (1)
<b>Accès aux autoroutes</b>	88,9 (4)	87,9 (3)
Coût d'installation et construction	86,3 (5)	82,3 (7)
Exemptions fiscales	86,2 (6)	82,7 (6)
Taux d'imposition des entreprises	85,1 (7)	79,0 (11)
Ressources énergétiques et prix	80,8 (8)	86,4 (4)
<b>Proximité des principaux marchés</b>	80,0 (9)	80,2 (9)
Disponibilité des terrains	78,1 (10)	79,7 (10)
Disponibilité des services de télécommunication	77,9 (11)	83,3 (5)
Coût des terrains	77,3 (12)	77,3 (14)
Législation environnement	72,9 (13)	78,8 (12)
Syndicalisation atténuée	71,6 (14)	78,0 (13)

« Guide à l'intention des PDG sur les coûts des entreprises à l'échelle internationale », KPMG, Édition 2004, Tableau 6.1, p. 61

Tableau 3 : *Éléments de la qualité de vie, intervenant dans le choix d'un site d'implantation, par ordre d'importance*

Éléments / facteurs	% des répondants qui le jugent important (rang) 2003	% des répondants qui le jugent important (rang) 2001
Faible taux de criminalité	69,8 (1)	74,4 (1)
Établissements de santé	64,2 (2)	65,3 (2)
Disponibilité du logement	59,0 (3)	57,3 (4)
Qualité des écoles publiques	57,3 (4)	57,2 (5)
Coût du logement	56,3 (5)	60,6 (3)
Climat	49,5 (6)	47,4 (6)
Collèges et université à proximité	49,0 (7)	44,8 (7)
Loisirs	47,9 (8)	39,2 (9)
Activités culturelles	46,3 (9)	40,3 (8)

« Guide à l'intention des PDG sur les coûts des entreprises à l'échelle internationale », KPMG, Édition 2004, Tableau 6.1, p. 61.

Les résultats de l'étude de KPMG sont utilisés pour la prospection internationale et l'accueil d'investisseurs au Saguenay–Lac-Saint-Jean. À titre d'exemple, voici les principaux avantages comparatifs de la région, tels que présentés par la Société de la Vallée de l'aluminium aux investisseurs potentiels, dans le secteur de la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> transformation de l'aluminium :

- Des salaires compétitifs (31% de moins qu'aux États-Unis);
- De faibles charges sociales (entre 22 % et 24 % seulement des salaires);
- Une main-d'œuvre qualifiée, stable et familière avec la grande industrie et les relations avec les clients américains;
- Des formations en transformation de l'aluminium, exclusives au Québec;
- Un centre de recherche d'envergure mondiale, le CTA, unique au Canada (bassin de 300 chercheurs);

**Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean**  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées, sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

- Des infrastructures de recherche, uniques au Canada (CQRDA, CURAL, REGAL);
- 4 chaires de recherche à l'UQAC;
- Un environnement fiscal attrayant (impôt corporatif 31%, crédit d'impôt à la R&D et autres);
- Un réseau de plus de 40 entreprises directement liées au secteur aluminium, TRANSAL (équipementiers spécialisés, transformateurs, valorisation des résidus, production primaire)
- Des incitatifs généreux et exclusifs;
- La proximité de la matière première;
- La proximité du marché;
- Le faible coût d'exploitation;
- La qualité de vie incomparable.

À cela s'ajoute une liste avantageuse de services de proximité en santé, éducation, culture, loisirs, plein air et sports, énumérés précédemment, ainsi que la cohabitation gagnante des milieux urbains, semi-urbains et ruraux, avec tous les attraits que cela représente.

### ***Des modes de transports diversifiés pour un meilleur accès aux marchés***

Tous les modes de transport sont présents et disponibles au Saguenay–Lac-Saint-Jean : maritime, ferroviaire, aérien et routier. Les entreprises qui font des affaires avec la région ou dans la région ont donc la possibilité de choisir celui qui est le plus adapté à leurs besoins.

La route 175 constitue un axe de communication fondamental en fonction de l'ensemble des marchés de l'est du Canada et du nord-est des États-Unis. Dans l'étude d'impacts, on mentionnait que le transport routier demeurerait la pierre angulaire d'une stratégie de développement des systèmes de transport, compte tenu des avantages du transport par camionnage par rapport aux autres modes de transport, au niveau des coûts pour les courtes distances ou de sa flexibilité. Le transport maritime (présence de deux ports en eau profonde) constitue un avantage concurrentiel et un atout fondamental, pour l'ouverture de la région vers les marchés d'outre-mer et le transport ferroviaire, pour un accès aux marchés nord-américains, qui impliquent de longues distances. L'accès à 3 aéroports offrant des vols quotidiens représente également un atout intéressant pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Le Centre d'études en transport intermodal du Collège François-Xavier-Garneau affirme que le transport par réseau routier est favorisé par les entreprises, lorsqu'elles doivent transporter leurs produits à l'intérieur d'un rayon de 500 à 750 km. Pour une distance de 750 km à 1 500 km, les entreprises favorisent plutôt le mode ferroviaire alors que pour une distance dépassant les 1 500 km, c'est le transport maritime qui est privilégié.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,*  
*sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

Une enquête réalisée par le ministère des Transports, à la fin des années 90, démontre que 85 % des produits qui quittent la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean se dirigent vers le centre et le sud du Québec, donc, dans un rayon de moins de 750 km. Le transport routier devient ainsi le mode de transport le plus compétitif et le mieux adapté pour répondre aux besoins des entreprises.

La route 175 actuelle, compte tenu de sa configuration, ferme en moyenne 6 fois par année, pour des périodes allant de x à x heures. Les risques associés à ces fermetures ponctuelles constituent un élément négatif pour l'implantation d'une entreprise. Aucune entreprise ne peut évidemment se permettre une incapacité de livrer à temps la marchandise, auprès de ses marchés, de ses clients ou de ses fournisseurs. La diversification et la reconversion industrielle du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont axées principalement sur l'intensification des activités de 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> transformation, où la tendance de production « just in time » impose des exigences spécifiques au plan de la logistique de transport et de distribution. L'amélioration du lien routier Saguenay–Québec sera un élément déterminant pour atteindre des résultats économiques régionaux positifs, au cours des prochaines années.

### ***Des modes de transport sécuritaires et des impacts positifs sur les perceptions***

La sécurité des déplacements et l'amélioration conséquente des perceptions constituent des enjeux importants dans la justification du projet de construction d'une route à 4 voies divisées, sur la route 175, dans la Réserve faunique des Laurentides. Selon les estimés du ministère des Transports, le projet contribuerait à réduire considérablement le nombre d'accidents. En effet, on prévoit réduire de 57,5 % le nombre total d'accidents par année. Les accidents mortels diminueraient de 92 %, les accidents avec blessé grave de 67 % et les accidents avec blessé léger et dommages matériels seulement, d'environ 56 %. Les hypothèses sur lesquelles reposent ces résultats sont les suivantes : l'ensemble des accidents de type « collision frontale » serait éliminé, les accidents causés par la faune seraient réduits de 50 % et les accidents de type « perte de contrôle » seraient réduits de 50 %.

Le ministère des Transports, dans son étude des impacts sur le développement économique, présente des scénarios de bénéfices économiques associés à la réduction de l'insécurité routière, auxquels nous souscrivons entièrement. L'amélioration de la perception de sécurité face à la route, conséquente à l'aménagement du 4 voies divisées et à la réduction significative des accidents, est un aspect important qui nous permet aussi d'envisager d'autres bénéfices économiques.

Nous avons consulté une enquête de perception, des routes 169 et 175, réalisée par le ministère des Transports. On pourrait croire, en comparant ces résultats, que la perception de sécurité a fortement augmenté entre 1991 et 1998. Or, les publics sondés sont tout à fait différents, ce qui rend difficilement comparables les résultats. La première enquête a été réalisée par téléphone en 1991, auprès de la population

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,*  
*sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

en général. La seconde enquête a été réalisée en 1998, auprès des conducteurs, pendant leur trajet. Ceux qui ne prennent pas la route ou qui n'osent pas la prendre parce qu'ils la craignent, ne faisaient donc pas partie des sondés en 1998. On peut d'ores et déjà mettre certains bémols sur les comparaisons possibles entre les résultats.

Ce qu'on peut conclure, de façon générale, face aux perceptions de sécurité, c'est que plus on emprunte la route, moins les craintes sont élevées. En 1991, lors de l'enquête téléphonique, environ 25 % des personnes qui avaient été rejointes à la maison, considéraient les routes 169 et 175 comme sécuritaires. En 1998, un peu plus de 80 % des conducteurs sondés pendant leur trajet considéraient ces routes comme plutôt ou totalement sécuritaires. Plusieurs améliorations de la route ont été effectuées entre les deux enquêtes, on peut certainement y attribuer un certain pourcentage d'amélioration de la perception des gens face aux routes situées dans la réserve faunique des Laurentides.

Les conditions hivernales, qu'on retrouve ou qu'on est susceptible de retrouver dans la Réserve faunique, de septembre à mai, modifient également de façon importante, le sentiment de sécurité éprouvé par les conducteurs. On emprunte la route la semaine, principalement pour des voyages d'affaires ou de travail, et la fin de semaine pour des visites à des parents ou des amis. Les camionneurs sont des usagers réguliers qui connaissent bien la route puisqu'ils y circulent plusieurs fois par semaine. Leur sentiment de sécurité face à la route est d'ailleurs plus élevé.

Le fondement des craintes des automobilistes a également été sondé. Les conditions climatiques imprévues, le comportement des autres conducteurs et la présence de camions sur la route sont les trois craintes qui arrivent en tête de lice. Viennent ensuite la peur de rencontrer un animal sur la route, la vitesse de circulation, l'entretien de la route et la mauvaise publicité de la route faite par le biais des médias. Évidemment, les craintes s'accroissent en conditions de conduites hivernales, à l'exception de la peur de rencontrer un animal.

Les perceptions sont des données beaucoup moins tangibles que les données statistiques d'accidents. Toutefois, elles sont autant, si non encore plus, dommageables, par exemple : pour le tourisme, pour les investissements, pour la qualité de vie des populations qui vivent à proximité, pour donner une image attrayante de la région, pour permettre à la population qui vieillit de visiter en toute quiétude ses enfants et petits-enfants qui migrent vers les grandes villes, pour favoriser l'établissement des jeunes familles et autres.



## **5. Concertation régionale et la maximisation des retombées**

### ***L'expérience de l'Usine Alcan à Alma***

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean n'en est pas à ses premières armes en ce qui concerne la maximisation des retombées économiques régionales. Suite aux audiences publiques tenues en 1996, dans le cadre de la construction de l'usine Alcan à Alma et puisque ce grand chantier de construction constituait un projet de développement économique majeur chez nous, les intervenants de la région se sont mobilisés autour d'un objectif commun : maximiser les retombées économiques pour les entreprises de la région et en assurer le suivi.

Un comité de suivi et de maximisation des retombées a été mis en place et le promoteur du projet s'y est associé pleinement. La composition du comité reflétait les besoins par rapport à la nature d'un projet de construction de cette envergure. Pendant plus de quatre ans, des rencontres mensuelles ont eu lieu. Des mesures ont été mises de l'avant par le comité de maximisation et par Alcan pour informer les entrepreneurs notamment, pour rendre disponibles les informations relatives aux contrats et offrir ainsi des opportunités supplémentaires aux entrepreneurs régionaux de se faire valoir auprès d'Alcan et auprès des principaux adjudicataires. La région a fait en sorte d'augmenter les informations stratégiques disponibles par rapport au projet, de les canaliser et d'y faciliter l'accès.

L'expérience a démontré que le comité a constitué un atout important de la démarche dans laquelle s'est inscrite toute la région. En fait, il a contribué à développer la synergie essentielle à la réussite d'un tel événement et ses travaux ont été imprégnés d'un esprit de coopération et de solidarité. Chacun des intervenants s'est retrouvé partenaire de la démarche et du processus de maximisation, donc partenaire du projet d'Alcan. L'Usine Alma est devenue le projet de tout un milieu, de toute une région.

Les règles de base ont été établies clairement dès le début, ce qui a fait en sorte de baliser la démarche et de diminuer le nombre d'interlocuteurs privilégiés avec le promoteur. Le climat de confiance entre le promoteur et la région s'est consolidé et s'est enrichi tout au long de l'état d'avancement des travaux.

### ***Le projet Pérignonka***

Depuis septembre 2000, le Saguenay–Lac-Saint-Jean travaille en étroite collaboration avec Hydro-Québec pour optimiser les retombées économiques régionales des projets et activités d'Hydro-Québec. L'acquisition régulière en biens et en services fait partie des préoccupations qui sont abordées avec les représentants de la direction régionale d'Hydro-Québec ainsi que les grands projets de construction, de réfection, d'aménagement, etc.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,*  
*sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

La construction de l'aménagement hydroélectrique sur la rivière Péribonka par Hydro-Québec nous permet de vivre une expérience *différente*, en ce qui concerne la maximisation des retombées économiques régionales d'un grand projet de construction. Le contexte est *différent* ; construire un barrage, c'est *différent* de construire une aluminerie ; les règles et pratiques d'affaires d'une société d'état sont *différentes* des règles et pratiques d'affaires d'une entreprise privée. C'est pourquoi, au tout début du projet Péribonka, de nouvelles règles ont été établies avec le promoteur, afin de s'assurer de mettre en place des processus adaptés, dans le respect des échéanciers fixés par Hydro-Québec et en assurant une certaine équité avec les entrepreneurs de l'ensemble du Québec puisque la majorité des appels d'offres sont publics.

Un comité de suivi et de maximisation des retombées a été mis en place, auquel sont associés les CLD, les chambres de commerce, la Société des fabricants régionaux, le Serdex, la Société de développement Innu de Mashteuiatsh, Hydro-Québec et la Conférence régionale des élus. Ce comité s'active principalement, depuis l'annonce du projet Péribonka, à l'automne 2003, à mettre en place un solide réseau de diffusion, à diffuser les informations relatives aux contrats, à rendre disponibles les plans et devis pour le ciblage de la sous-traitance. Ce qu'on souhaite tous, c'est de faire en sorte que les entreprises du Saguenay-Lac-Saint-Jean puissent avoir davantage d'opportunités de soumissionner sur des contrats d'envergure, de proposer leurs services comme sous-traitants aux adjudicataires de contrats et de se faire valoir auprès d'Hydro-Québec.

La compétitivité des entreprises régionales, une fois de plus, se confirme. En décembre 2004, à l'émission du dernier communiqué de suivi des retombées économiques régionales, émis par le comité de retombées et Hydro-Québec, déjà 34 % de l'objectif de 345 M \$ étaient atteint. Ce qui correspond tout à fait aux attentes de la région et du promoteur et laisse présager que l'objectif final sera atteint, qui sait, peut-être même dépassé.

### ***La construction d'une route : une démarche distincte***

Le projet de construction d'une route à 4 voies divisées, sur la route 175, dans la Réserve faunique des Laurentides est un projet d'envergure. Qu'on parle de 550 M \$ ou de 750 M \$, c'est un projet que les entrepreneurs de la région attendent de pied ferme, aussi pour les retombées positives générées par les activités de construction.

Forte de son expertise et afin de répondre aux attentes du milieu régional des affaires, la Conférence régionale des élus souhaite associer le ministère des Transports, à une démarche de suivi et de maximisation des retombées économiques régionales. Pour ce faire, la Conférence régionale propose au ministère des Transports de participer activement dans le cadre d'un Groupe de travail technique.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay-Lac-Saint-Jean***  
***Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,***  
***sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides***

Ce groupe de travail se veut un lieu privilégié d'échanges et de partage d'informations, entre le milieu régional et le promoteur du projet de construction, c'est à dire le ministère des Transports du Québec. Ce qui est souhaité, c'est d'établir un partenariat solide avec le ministère des Transports, dans le but d'assurer aux entreprises régionales, l'accès à une information juste, pertinente et qui tombe à point. À cette fin, il faudra définir et mettre en place, ensemble, des mécanismes qui permettront de bien suivre l'état d'avancement des travaux et les retombées générées dans la région. Différentes initiatives seront identifiées et mises de l'avant par le groupe de travail et le promoteur, toujours dans le but de maximiser les retombées économiques locales et régionales.

La Conférence régionale des élus propose au ministère des Transports de travailler à la mesure de ses capacités d'action et dans le respect des règles imposées par le Conseil du trésor. D'ici l'échéance de construction de la route, en 2010, le Comité de maximisation cheminera en trois étapes ;

- 1) *La préparation au projet* : informer et sensibiliser pendant la période précédant les appels d'offres, préparer et échanger avec le MTQ sur les pratiques d'affaires et les règlements d'appels d'offres publiques, envisager des avenues pour permettre la maximisation des retombées, inventorier l'offre régionale et inciter la préqualification des entreprises (s'il y a lieu), réaliser des activités auprès des entreprises par le réseau des CLD (en lien avec les recommandations du rapport de la démarche avec Alcan), suivre la tenue des audiences publiques, etc.
- 2) *La période d'octrois et d'exécution des contrats* : diffuser les appels d'offres d'avance, s'assurer que les plans soient suffisamment disponibles, soutenir les entreprises (CLD), susciter des alliances stratégiques, assurer le suivi de réalisation des travaux, diffuser les adjudicataires de contrats, diffuser les retombées en comparaison avec le potentiel estimé au départ, etc.
- 3) *La rédaction d'un rapport sur les résultats obtenus* : Évaluation de la démarche, préparation et diffusion d'un rapport, etc.

### ***Les objectifs du Groupe de travail technique***

De façon générale, le Groupe de travail qui sera mis en place visera à :

- Contribuer à l'atteinte et même au dépassement du potentiel de retombées économiques qui aura été estimé par le promoteur;
- Réunir toutes les informations disponibles et obtenir les précisions pertinentes auprès des spécialistes dans le but de développer la meilleure compréhension possible du projet et du potentiel de retombées économiques ;
- Effectuer le suivi, la mise à jour et la bonification du plan d'action;

- Vérifier périodiquement les résultats des efforts de maximisation des retombées économiques locales et régionales et, le cas échéant, formuler des recommandations aux intervenants concernés.

De façon plus concrète, des activités et initiatives seront mises de l'avant afin de :

- Faciliter la communication entre les différents partenaires de cette démarche, soit le promoteur du projet, les entrepreneurs, les organismes du milieu et les différents publics cibles intéressés;
- Assurer à tous les entrepreneurs et groupes intéressés la disponibilité d'une information complète sur le projet et, plus particulièrement, sur les mesures et les procédures mises en place par le promoteur et la région pour maximiser les retombées économiques locales et régionales ;
- Examiner les opportunités de maximisation des retombées économiques qui découlent de l'information recueillie auprès du promoteur et du milieu et promouvoir la mise en place des mécanismes nécessaires à la réalisation de ces opportunités ;
- Diffuser toute l'information pertinente et faciliter le partage d'informations en créant un lien de communication étroit et continu entre le promoteur et les différents partenaires du milieu intéressés par le projet ;
- Faciliter et encourager la participation des entreprises locales et régionales au processus de préparation et de formation nécessaire à la maximisation des retombées économiques ;
- Vérifier périodiquement les résultats des efforts de maximisation réalisés par le MTQ et par la région et diffuser ces informations.

En s'associant à cette démarche, le ministère des Transports fournira au Groupe de travail et à la région, l'information concernant la planification annuelle pour la réalisation des travaux de construction de la route. Il fournira aussi l'information relative au processus d'approvisionnement et tiendra à jour l'état d'avancement de la réalisation des travaux. Il compilera les données pour faire état régulièrement des retombées économiques à la communauté d'affaires et à la population régionale. Les représentants du ministère, qui siègeront au comité, pourront également répondre, au meilleur de leur connaissance, aux différentes interrogations des partenaires du développement économique, sur des sujets en lien avec les mandats et objectifs du groupe de travail.

### ***La mise en place du Groupe de travail d'ici la fin de l'été 2005***

Le début des travaux est prévu à l'automne 2005. Le lancement des premiers appels d'offres devrait avoir lieu dès l'obtention du certificat d'autorisation pour la réalisation du projet. Le Groupe de travail technique pourrait se mettre en branle d'ici la fin de l'été 2005 et fixer les grandes lignes de son plan d'action. La composition du Groupe de travail sera déterminée conjointement avec le ministère des Transports, dès qu'il aura confirmé ses intentions d'y participer.

---

***Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean***  
*Mémoire en faveur de la construction d'une route à 4 voies divisées,*  
*sur la 175, dans la Réserve faunique des Laurentides*

Les expériences précédentes ont démontré la justification d'une démarche soutenue de maximisation et les intervenants régionaux y tiennent.

### ***Des contrats à la hauteur de la capacité entrepreneuriale régionale***

Dans le cadre de la première partie des audiences publiques et dans l'étude d'impacts, le ministère des Transports a fourni quelques informations concernant le nombre de contrats qui allaient être octroyés pour la construction de la route et sur l'envergure des contrats. Il a été mentionné, bien que la planification opérationnelle pour la réalisation de la construction de la route n'était pas encore complétée, qu'on estimait qu'il y aurait moins de 45 contrats de construction et que les contrats allaient être d'une valeur approximative de 10 à 40 M \$.

Les mécanismes de diffusion et de maximisation qui seront retenus par le Groupe de travail, tiendront compte de ces éléments. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean possède un bassin d'entreprises performantes. Tout porte à croire que les entrepreneurs locaux sauront tirer leur épingle du jeu dans la ronde des soumissions publiques, une fois de plus.

## **6. Conclusion**

Nous l'avons déjà mentionné précédemment, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean traverse une conjoncture économique difficile, accentuée au cours des dernières années, par des fermetures d'usines importantes et par de nombreuses pertes d'emplois consécutives. Toutefois, la région dispose d'atouts significatifs pour redresser la situation et pour faire mentir les projections démographiques. D'abord, une vaste stratégie concertée de diversification et de reconversion industrielle, misant sur nos forces régionales et axée sur la production à valeur ajoutée. Ensuite, une stratégie « migrActive » intense, qui attaque de plein fouet le défi de la démographie et qui positionnera la région, sur le marché de la migration. Le projet de construction d'une infrastructure routière de qualité supérieure, sur la principale route d'accès à la région, fait partie des solutions, notamment afin d'assurer un meilleur accès aux différents marchés et une certaine quiétude, ayant des impacts sur la qualité de vie.

On peut débattre longtemps d'un projet de lien routier de cette envergure, plus performant et plus sécuritaire. À l'étape actuelle de la tenue d'audiences publiques, pour en démontrer la justification sociale, économique et environnementale, on peut développer de nombreux arguments, démontrant des impacts attendus sur le développement économique d'une région, qui vit de profondes difficultés. On peut estimer des projections d'utilisation accrue, une diminution importante du nombre d'accidents, des impacts positifs sur les perceptions. On peut aussi tenter de chiffrer, en terme de coût par usager ou de coût bénéfice pour la société québécoise, la valeur des retombées d'un investissement de l'ordre de plus de 550 M \$. C'est la réalisation du projet qui nous confirmera que nos projections étaient fondées et que nous avons eu raison de croire au potentiel de développement d'une région.

Et à ceux qui craignent que la construction d'un lien autoroutier performant, reliant le Saguenay–Lac-Saint-Jean et la capitale nationale, occasionne des impacts négatifs sur la démographie et sur l'économie de notre région, nous tenons à les rassurer : la fermeture d'une ville ou d'une région, conséquemment à la construction d'un projet autoroutier de cette envergure, cela ne s'est jamais vu et le Saguenay–Lac-Saint-Jean ne sera pas le précurseur d'une nouvelle tendance!

Collectivement, nous avons choisi de relever le défi de la démographie, de l'occupation du territoire et de la prospérité économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean !