

214 P NP **DM23**

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

RFL et SAG / STO-TEWK6211-06-042



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU DOMAINE-DU-ROY

MÉMOIRE D'APPUI AUX

**PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175 DES KILOMÈTRES 60 À 84
ET 84 À 227**

PRÉSENTÉ À

MME SYLVIE GIRARD, PRÉSIDENTE

**COMMISSION DU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES EN
ENVIRONNEMENT**

ROBERVAL, MAI 2005

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'organisme	1
Introduction	2
Le Consensus régional	4
L'importance du transport au Saguenay—Lac-Saint-Jean.....	10
une perception d'insécurité nuisible	12
Le transport et le développement économique	13
Le transport routier, une faiblesse du Saguenay—Lac-Saint-Jean	14
Des retombées économiques pour tout le Québec	18
Conclusion	22

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Constituée en 1981, en vertu de la loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme, la Municipalité régionale de comté (MRC) du Domaine-du-Roy regroupe les municipalités de Chambord, Lac-Ashuapmushuan¹, Lac-Bouchette, La Doré, Roberval, Saint-André-du-Lac-Saint-Jean, Sainte-Hedwidge, Saint-Félicien, Saint-François-de-Sales, Saint-Prime² en plus d'un vaste territoire non organisé. La MRC couvre une superficie totale de 18 854 km² et compte 30 830 habitants³.

Notre MRC est responsable de l'aménagement et du développement de son territoire. Elle assume également des fonctions de planification sur la gestion des matières résiduelles et la sécurité incendie. Elle est aussi le lieu de convergence des collaborations intermunicipales sur le territoire et elle assure au besoin les représentations du point de vue des municipalités membres auprès des divers intervenants ou gouvernements.

¹ Territoire non organisé

² Ministère des Affaires municipales et Régions

³ Idem

INTRODUCTION

Madame la Présidente

Mesdames et messieurs les commissaires

Au nom de la MRC du Domaine-du-Roy, il me fait plaisir de vous communiquer la position de nos communautés face au « projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 ». L'intérêt de notre MRC relativement à ce projet porte principalement sur les aspects de la sécurité et du développement économique.

Rappelons d'abord les objectifs mis de l'avant par le promoteur du projet, le Ministère des Transport du Québec (MTQ) dans son étude d'impact, objectifs que nous partageons pleinement, à savoir :

- Sauver des vies en réduisant les collisions frontales et avec la grande faune;
- Améliorer la sécurité en limitant les accès et séparer le trafic de transit du local;
- Assurer la fluidité de la circulation;
- Diminuer considérablement les fermetures de routes;
- Diminuer les frais de transport et les temps de déplacements;
- Favoriser le développement économique en donnant un meilleur accès;
- Minimiser les impacts sur les milieux humain et naturel.

En 2005 et pour l'avenir, la sécurité et la fluidité des échanges ainsi que la rapidité « d'intercommunication » entre les régions font résolument partie des défis à relever. Nous avons tout à gagner à accroître notre accessibilité par des voies de transport plus adaptées, ceci autant dans des régions comme la nôtre que dans les grands centres.

Cependant, il est évident qu'aucun axe routier majeur ne peut être érigé sans que certains en subissent des inconvénients. On peut certes compatir avec celles et ceux qui estiment ici être du nombre, mais il ne nous appartient pas de juger des dommages potentiels des uns ou des autres, ni de la pertinence ou non d'octroyer d'éventuels dédommagements ou mesures d'atténuation, ce rôle étant dévolu au promoteur et au BAPE lui-même. Nous percevons cependant qu'une partie de l'opposition au projet se base sur une supposée non justification économique en lien avec le peu d'avantages économiques découlant de l'amélioration de la route 175 entre Québec et le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Nous sommes d'un tout autre avis, car pour nous l'amélioration à quatre voies divisées de la 175 améliorera notablement la sécurité des usagers, tout en suscitant, pour tout le Québec, des avantages économiques supérieurs aux coûts impliqués par ce projet.

Notre MRC veut également rappeler que le consensus régional en faveur du projet d'amélioration à 4 voies de la route 175 est lié à des programmes d'amélioration de la route 155 entre Chambord et Shawinigan et de la route 169 d'Hébertville jusqu'à sa jonction avec la 175.

Pour nous, ce consensus tient toujours et la réalisation de ses trois axes (route 175 à 4 voies, amélioration de la 169, amélioration de la 155) est nécessaire plus que jamais à l'épanouissement de notre région.

LE CONSENSUS RÉGIONAL

Le projet d'amélioration à 4 voies de la route 175 a déjà plus de 35 ans. 35 ans de discussions, d'études, d'analyses et de travaux impliquant toute la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ainsi que les gouvernements du Québec et du Canada.

Au niveau régional, c'est en janvier 2002 que le CRCD du Saguenay—Lac-Saint-Jean (aujourd'hui la CRÉ) entérinait unanimement la résolution d'appui de toute la région à cet important projet structurant:

Extrait du procès-verbal de la réunion du CRCD du Saguenay—Lac-Saint-Jean tenue le 17 janvier 2002 :

7. Dossier sur les routes 175 (Réserve faunique des Laurentides) et 155

7a Route 175 (Réserve faunique des Laurentides)

Attendu que le 13 janvier 2002, le CRCD était convié, par l'Association des camionneur en vrac du SLSJ, à participer à une rencontre d'échanges et de discussion, avec divers autres intervenants, en regard du projet de doublement de la route 175 (Réserve faunique des Laurentides);

Attendu qu'un *comité de soutien* — aux démarches entreprises par les députés Stéphane Bédard et André Harvey pour faire cheminer ce dossier — a été constitué dans le cadre de cette rencontre, comité auquel le CRCD est associé;

Attendu que des représentants du CRCD rencontraient, en lien avec ce dossier, le 15 janvier dernier, le maire de Ville de Saguenay, la présidente du Mouvement Accès-Bleuets, le député du comté Chicoutimi à

l'Assemblée Nationale ainsi qu'un représentant de la Chambre de commerce du Saguenay;

Attendu qu'à la conclusion de ces échanges, un consensus a été dégagé à l'effet d'inviter une majorité d'organisations à exercer des représentation pour accélérer le processus de conclusion du protocole d'entente à intervenir entre les deux ordres de gouvernement (fédéral / provincial) et ce, afin d'accélérer la réalisation du projet de doublement de la route 175 (Réserve faunique des Laurentides);

Attendu que ce projet s'inscrit dans le respect du consensus régional sur les priorités routières dégagé unanimement, par tous les représentants municipaux en 1988, actualisé en 1991 lors de la Conférence socio-économique régionale de St-Félicien, ainsi que lors de l'exercice de la planification stratégique régionale de 1996-2001, et en conformité de la résolution adoptée, le 26 mars 1998, par le conseil d'administration du CRCD;

Attendu que depuis 1980, la route 175 est la seule route reconnue en région comme faisant partie du *réseau routier national du Canada* et, qu'à ce titre, le gouvernement fédéral peut contribuer financièrement à son amélioration.

À CES CAUSES :

Il est proposé M. Bernard Généreux, appuyé par M. Jean-Maurice Harvey et résolu à l'unanimité :

Que le CRCD appuie, sans équivoque, les démarches des députés Stéphane Bédard et André Harvey en regard de ce dossier;

Que le CRCD exerce, le cas échéant, des représentations auprès des autorités concernées afin d'accélérer la conclusion du protocole d'entente à intervenir entre les deux ordres de gouvernement (fédéral / provincial) en vue de la réalisation du projet de doublement de la route 175 (Réserve faunique des Laurentides). (CE-02-02-17 / 7a)

7b Accélération des travaux d'amélioration projetés sur le tronçon de la route 169 (Réserve faunique des Laurentides)

Il est proposé par M. Georges Simard, appuyé par M. Jean-Maurice Harvey et résolu à l'unanimité :

Que le CRCD demande au ministère des Transports de communiquer l'état d'avancement des travaux prévus au plan d'intervention routier dans la Réserve faunique des Laurentides (175/169);

Que les échéanciers des travaux d'amélioration sur le tronçon de la route 169 (Réserve faunique des Laurentides), tels que prévus au plan d'intervention du ministère des Transports, soient accélérés. (CE-02-01-17 / 7b)

7c Protection des enveloppes budgétaires – réseau routier régional

Il est proposé par Mme Françoise Gauthier, appuyé par M. Jean-Maurice Harvey et résolu à l'unanimité que les sommes requises au fin du doublement de la route 175 (Réserve faunique des Laurentides) ne viennent pas affecter les enveloppes budgétaires (actuelles et à venir) normalement dédiées à l'amélioration du réseau routier régional. (CE-02-01-17 / 7c)

7d Plan d'intervention du MTQ sur la route 155 et comité interrégional

Attendu que la MRC du Domaine-du-Roy a amorcé des démarches auprès du ministère des Transports afin qu'il effectue rapidement des investissements routiers majeurs sur la route 155;

Attendu que la MRC de Maria-Chapdelaine appuie les démarches entreprises par la MRC du Domaine-du-Roy à cette fin.

À CES CAUSES :

Il est proposé par M. Bernard Généreux, appuyé par M. Georges Simard et résolu à l'unanimité :

Que le CRCD invite le ministère des Transports (MTQ) à communiquer, dans les meilleurs délais, l'état d'avancement du plan d'intervention sur la route 155;

Que le MTQ soit invité, le cas échéant, à réaliser rapidement les investissements projetés sur cette route;

Que soit évaluée, à cette fin, l'opportunité de relancer les activités du comité interrégional (Mauricie/Saguenay—Lac-Saint-Jean) sur la route 155 (CE-02-01-17 / 7d)

Cette importante résolution consacre le consensus des leaders régionaux face aux projets d'amélioration des routes 175, 169 et 155. Ce même consensus des leaders sociopolitiques du Saguenay—Lac-Saint-Jean est très fortement appuyé par la vaste majorité de la population du Saguenay—Lac-Saint-Jean, comme en a témoigné, par exemple, le dépôt à l'Assemblée-Nationale en 1998 de la plus importante pétition jamais recueillie au Saguenay—Lac-Saint-Jean : 102 000

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

signatures de citoyens favorables au projet d'amélioration à 4 voies de la route 175.

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT AU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

Selon le MTQ, en 1998, il s'est transporté 291 millions de tonnes de marchandises au Québec, soit par camion, par train ou par bateau. Le camion accaparait le tiers de ce tonnage. Fait significatif, entre 1990 et 1998, le PIB de l'industrie du camionnage a augmenté six fois plus vite que celui de l'ensemble des industries du Québec, c'est-à-dire une croissance de 66% comparativement à 11%. Cette tendance se poursuit d'ailleurs encore aujourd'hui.

Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, pour la même période et par les mêmes moyens de transport, il se transportait 36 millions de tonnes de marchandises. Cela représentait 12,4% du total des marchandises transportées au Québec, alors que la région ne représente que 3,9% de la population du Québec et 2,8% du nombre d'entreprises manufacturières au Québec. Ainsi l'industrie du transport des marchandises est, en moyenne, trois fois plus importante au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'au Québec (en tenant compte de l'importance relative des population concernées). Si l'on tient compte du nombre d'entreprises manufacturières, l'industrie du transport des marchandises est, en moyenne 4,5 fois plus importante au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'au Québec. Rappelons qu'à lui seul, le camion représentait 47,5% du transport de marchandises de la région.

Simple producteur de matières premières au début du 20^e siècle, le Saguenay—Lac-Saint-Jean pouvait alors se contenter d'axes routiers secondaires le reliant à la vallée du Saint-Laurent pour écouler ses productions. Aujourd'hui, notre économie se tourne de plus en plus vers les PME pour se diversifier et créer des emplois, spécialement en 2^e et 3^e transformation des matières premières. En 2005 par exemple, 36 usines transforment de l'aluminium au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Ces entreprises dépendent grandement de la qualité des infrastructures mises à leur disposition pour faciliter leurs échanges avec leurs clients et leurs fournisseurs.

Ces infrastructures routières sont également essentielles à la grande entreprise, à l'industrie touristique et au déplacement des personnes en général. Rappelons à cet effet que 43% des touristes accédant au Saguenay—Lac-Saint-Jean⁴ et 60% des déplacements interrégionaux de la région⁵ s'effectuent en utilisant l'actuelle route 175.

⁴ Association touristique régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean

⁵ MTQ

UNE PERCEPTION D'INSÉCURITÉ NUISIBLE

Dans son état actuel, la route 175 est affublée autant au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'à l'extérieur de la région d'une forte réputation d'insécurité routière des plus néfastes. Cette mauvaise perception de la route 175 est particulièrement présente auprès des clientèles touristiques. L'Association touristique régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean, bien au fait de cette situation a du prendre des moyens très originaux pour tenter d'y remédier. En effet, dans le cadre de la sa mise en marché avec les « tours opérateurs » français, l'ATR du Saguenay—Lac-Saint-Jean offre gratuitement aux touristes français arrivant à l'aéroport international de Québec, les services d'une navette terrestre jusqu'au Saguenay—Lac-Saint-Jean, ceci afin d'annuler l'effet rébarbatif que suscite la traversée de la route 175. L'existence même d'un tel service démontre la très mauvaise réputation de la route 175.

La réalisation du projet d'amélioration à 4 voies de la route 175 aura donc un effet positif très important en terme de perception de sécurité d'accès au Saguenay—Lac-Saint-Jean. L'achalandage touristique de notre région en sera grandement amélioré avec des conséquences positives sur la fréquentation des sites touristiques. La MRC du Domaine-du-Roy en ressentira rapidement les effets dans ses attraits touristiques tels que le Centre de la biodiversité boréale (Zoo de Saint-Félicien), le Village historique de Val-Jalbert, l'Ermitage Saint-Antoine de Lac-Bouchette, les festivals, etc. Rappelons qu'après l'industrie du bois, de l'aluminium et de l'agro-alimentaire, l'industrie touristique est la 4^{ième} en importance dans la région. Dans le cas de notre MRC c'est la troisième industrie en moyenne bien que pour plusieurs de nos municipalités (Chambord, Lac-Bouchette, etc.) elle occupe un rôle encore plus important.

LE TRANSPORT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'étude « impacts sur le développement économique et justification du projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 » réalisée par Tecslut-Genivar reconnaît que plusieurs auteurs ont déjà démontré « l'apport des investissements routiers à la croissance économique d'un pays dans son ensemble ».

Par exemple, l'étude de Khanam (1996) a démontré qu'une « augmentation de 1% du stock de capital routier cause une augmentation de la production réelle canadienne située entre 0,24% et 0,46%. »

La réduction des coûts uniquement, pour les entreprises du Saguenay—Lac-Saint-Jean, résultant de l'amélioration à 4 voies de la route 175 est d'ailleurs estimée par l'étude de Tecslut-Genivar à 37,8 millions de dollars par année.

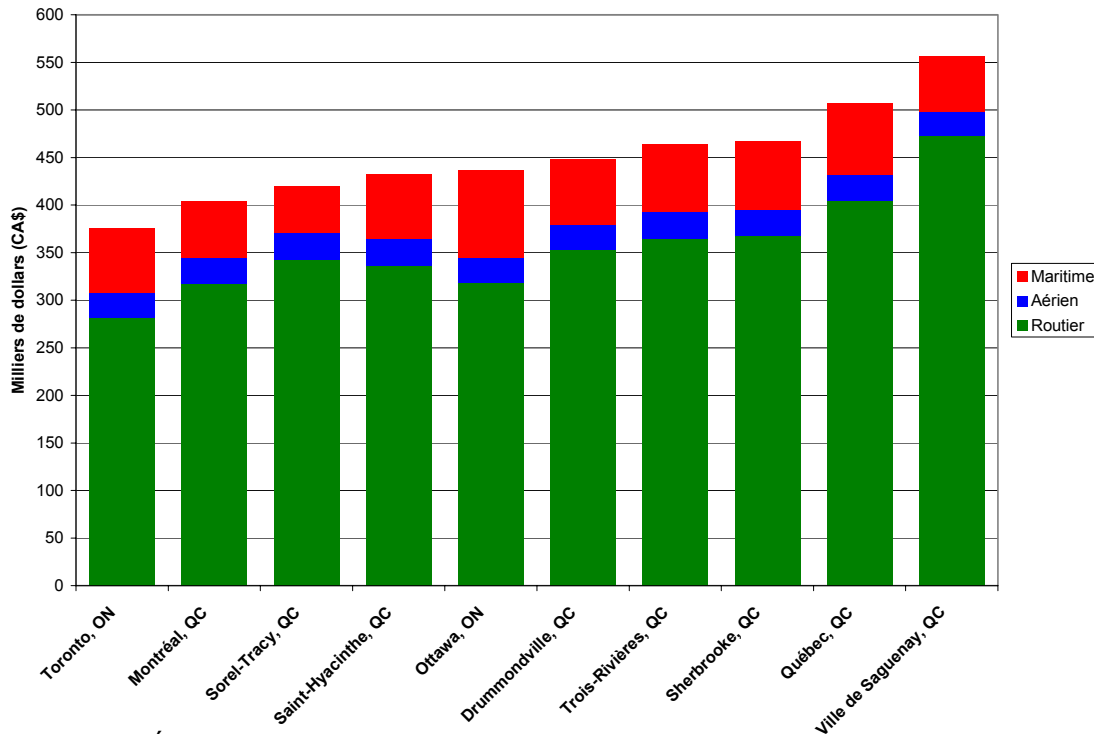
LE TRANSPORT ROUTIER, UNE FAIBLESSE DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

En février 2002, la firme internationale KPMG publiait la sixième édition de son étude biannuelle sur les coûts d'implantation et d'opération des entreprises en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. L'étude englobait 9 pays et 115 villes dont la ville de Saguenay. Elle se classait d'ailleurs au 1^{er} rang mondial au sein de cet échantillon pour ses coûts avantageux d'implantation et d'opération des entreprises. Malgré l'excellente performance globale de la ville de Saguenay, les coûts de transport routier la désavantageait grandement, cette dernière occupant même le dernier rang parmi les villes du Québec inscrites à l'étude et se classait moyennement par rapport aux 115 villes de l'échantillon global.

La figure 1 présente ces résultats en 2002 pour les villes du Québec, Ottawa et Toronto (la ville canadienne affichant la meilleure performance en terme de coûts de transport). On y constate immédiatement l'importance du transport routier dans les coûts des entreprises (bas des histogrammes) et donc l'importance d'un réseau routier performant en matière de localisation industrielle.

L'étude KPMG révèle qu'en 2002, les coûts annuels de transport routier pour une entreprise localisée dans la ville de Saguenay étaient supérieur de 59% à ceux de Toronto, la meilleure ville canadienne à ce chapitre.

Figure 1
Étude choix concurrentiels
Moyenne annuelle des coûts de transport pour les 12 secteurs industriels étudiés*



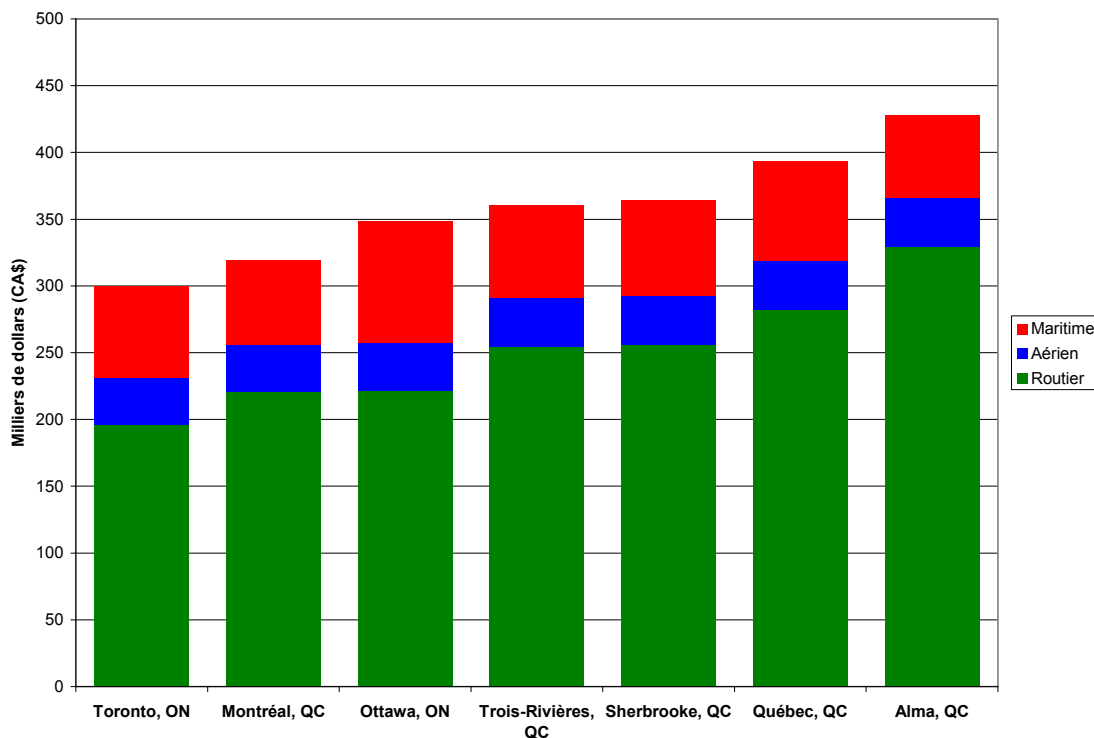
Source : Étude choix concurrentiels KPMG, 2002

* 12 secteurs étudiés : composantes en métal, produits du plastique, traitement des aliments, assemblage de composantes électroniques, pièces de précision, produits pharmaceutiques, produits chimiques spécialisés, logiciels de pointes, élaboration de contenu informatique, R et D biomédicale, mise au point et essai de systèmes électroniques, centres de services aux entreprises

La septième édition de l'étude KPMG, publiée en février 2004, où cette fois Alma faisait partie des 121 villes étudiée, démontrait que l'écart des coûts de transport routier ne s'amenuise pas mais, au contraire, s'accroît pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean (voir la figure 2 ci-après). En effet, en 2004, les coûts de transport routier pour une entreprise localisée à Alma étaient désormais supérieurs de 68% à ceux de Toronto, toujours la meilleure ville canadienne à ce chapitre.

Ainsi entre 2002 et 2004 l'écart des coûts de transport routier entre le Saguenay—Lac-Saint-Jean et la région de Toronto s'est accru d'un peu plus de 15%. À lui seul, ce constat justifie une intervention vigoureuse sur le réseau routier liant la région au sud du Québec, car une telle tendance menace gravement l'avenir économique du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Figure 2
Étude choix concurrentiels
Moyenne annuelle des coûts de transport pour les 14 secteurs industriels étudiés*



Source : Étude KPMG, 2004

*14 secteurs industriels étudiés : aérospatial, secteur agroalimentaire, secteur automobile, produits chimiques, électronique, appareils médicaux, composantes en métal, produits pharmaceutiques, plastique, pièces de précision, télécommunications, recherche et développement, logiciels, services aux entreprises.

Rappelons par ailleurs que les spécialistes de KPMG estiment que la proportion des coûts de transport par rapport aux coûts globaux d'opération d'une entreprise, varie de 2% des coûts globaux, pour les produits à forte valeur ajoutée, à 14% pour les produits à faible valeur ajoutée.

Pour nous, il est important de saisir que c'est l'ensemble d'un réseau de transport qui est considéré en matière de localisation industrielle. En ce sens, le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies s'inscrit en inter connectivité directe avec toutes les autres infrastructures de transport majeures du Saguenay—Lac-Saint-Jean, soit ses deux ports de mer en eaux profondes ouverts à l'année, les installations aéroportuaires, le chemin de fer, l'autoroute Saguenay—Lac-Saint-Jean, la route 169, la route 175, etc.

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR TOUT LE QUÉBEC

Nous voudrions souligner que l'étude d'impact économique du projet d'amélioration de la route 175 réalisée par Tecsalt-Genivar considère que la nouvelle route n'aura des impacts économiques positifs qu'au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Nous ne sommes pas du tout d'accord avec ce postulat. Au contraire, pour nous, un tel projet aura des impacts économiques important pour le reste du Québec également. En voici quelques exemples :

- Selon le recensement de 2001 sur les 2 640 navetteurs⁶ qui viennent du sud du Québec pour travailler au Saguenay–Lac-Saint-Jean ou qui le quittent pour occuper un emploi dans le sud du Québec, 37,7% viennent du sud du Québec pour travailler au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Tableau 1
Répartition des navetteurs entrants et sortants du Saguenay–Lac-Saint-Jean
2001

	Nombre de navetteurs	%
Sorties du Saguenay–Lac-Saint-Jean vers le sud du Québec	1 645	62,3
Entrées au Saguenay–Lac-Saint-Jean provenant du sud du Québec	995	37,7
Total	2 640	100,0

Source : Compilation spéciale de Statistique Canada. Recensement 2001.

⁶ Un navetteur est définie comme une personne dont le lieu de travail est différent de son lieu de résidence permanent. La fréquence des déplacements que cela implique peut être quotidienne, hebdomadaire ou autre.

Ainsi pour ce critère c'est en dehors du Saguenay—Lac-Saint-Jean dans une proportion de près de 40%, que seront suscités les avantages économiques découlant de l'amélioration à 4 voies de la route 175... En 1996, c'était 36% du total des navetteurs entrants et sortants du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui venaient du sud du Québec pour travailler dans la région.

- Lors de la réalisation de projets majeurs au Saguenay—Lac-Saint-Jean, une bonne partie des entreprises provient du sud du Québec. Par exemple, lors de la construction de l'aluminerie Alcan à Alma, 31% des retombées directes sont revenues à des entreprises du Québec (en excluant le Saguenay—Lac-Saint-Jean). Considérant la valeur totale du projet, 3 milliards de dollars, c'est-à-dire que des retombées directes d'environ 930 millions de dollars se sont faites sentir dans le reste du Québec par rapport à ce projet. En utilisant le ratio de coût évité aux entreprises (tel que calculé par l'étude Bolduc et Laferrière), multiplié par l'accroissement en pourcentage du capital routier du Saguenay—Lac-Saint-Jean résultant de la nouvelle route 175 à 4 voies, on obtient une réduction effective des coûts pour les entreprises du reste du Québec de 0,47%. Uniquement appliqué au projet Alcan-Alma c'est donc 4,4 millions de dollars que les entreprises du reste du Québec auraient économisé si la route 175 avait été à 4 voies durant la construction de la nouvelle aluminerie d'Alma.

De la même façon, une réduction équivalente en pourcentage, des coûts des entreprises, soit 0,47%, aurait pu s'appliquer pour les contrats liés à la construction des projets d'Hydro-Québec actuellement en cours de réalisation sur les rivières Péribonka et Eastmain.

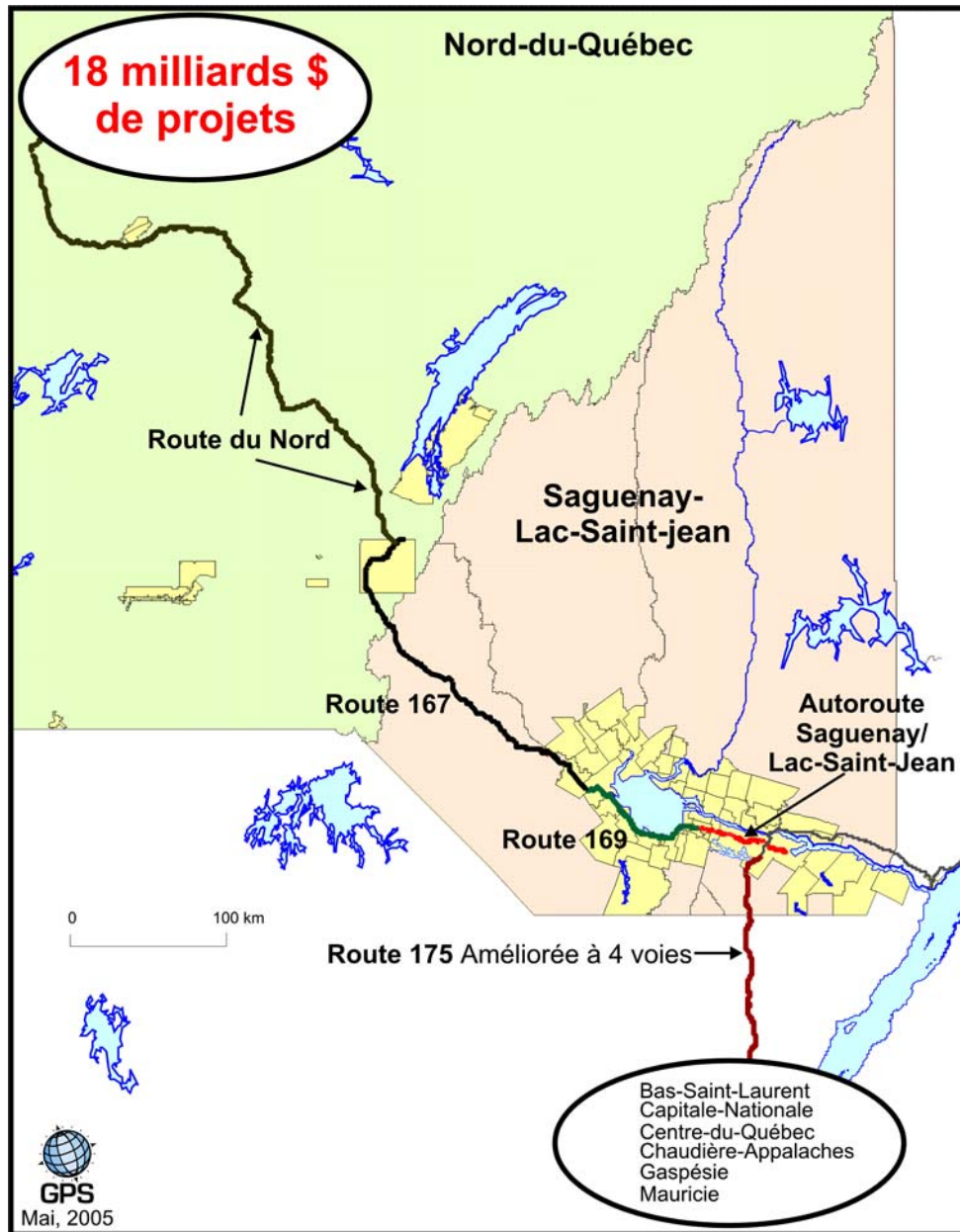
La réalisation de route 10, dite route du Nord qui relie Chibougamau à Némiscau rend désormais plus court l'accès au bassin hydrographique de

la Baie de James pour les entreprises du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Mais aussi pour celles de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, de la région de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches, du Centre-du-Québec et de la Mauricie. Couplée à l'amélioration à 4 voies divisées de la route 175, la route du Nord et la nouvelle 175 vont donc devenir un avantage concurrentiel structurant pour les entreprises provenant de ces régions et désirant obtenir des contrats dans les grands chantiers qui s'annoncent de nouveau dans le moyen nord québécois.

Nous soulignons, par exemple, que si l'échéancier de réalisation de 2009 est respecté pour l'amélioration à 4 voies de la route 175, les entreprises du reste du Québec pourront bénéficier d'une réduction de leurs coûts de 0,47% lors de la réalisation prochaine du projet Eastmain 1 d'Hydro-Québec. Il en va de même pour les investissements publics de 18 milliards de dollars prévus par la politique de développement du Nord-du-Québec.

Pour nous, il est très évident que la route 175 améliorée à 4 voies, l'autoroute Saguenay—Lac-Saint-Jean, la route 167 et la route du Nord constitueront ensemble un véritable axe d'accès stratégique au nord du Québec tel que présenté à la carte 1. Pour les entreprises du sud du Québec, cet axe améliorera leur compétitivité de 0,47% par rapport à leurs coûts d'opération actuels.

Carte 1
L'Axe d'accès stratégique au nord du Québec



CONCLUSION

Madame la présidente, messieurs les commissaires, nous souhaitons bâtir une région moderne et performante, où nos jeunes trouveront un avenir qui les motivent et où un nombre accru d'entreprises pourront s'établir, investir et créer de l'emploi. Nous avons aussi besoin que la perception de danger et d'éloignement de la région que projette l'actuelle route 175 cesse pour permettre à la région d'exploiter tout son potentiel de développement économique. Pour ce faire, nous avons besoin en 2005 d'une route de première catégorie pour nous lier au reste du continent et pour que celui-ci ait également un accès sécuritaire et performant au « Royaume du Saguenay—Lac-Saint-Jean ».