



ARCHIVES LE SOLEIL

Le projet quasi-mythique du pont sur le Saguenay, à la hauteur de Tadoussac, pourrait peut-être voir le jour plus tôt que prévu.

Un pont à Tadoussac en 2007

STEEVE PARADIS

Collaboration spéciale

■ BAIE-COMEAU — Le projet quasi-mythique du pont sur le Saguenay, à la hauteur de Tadoussac, pourrait peut-être voir le jour plus tôt que prévu. Dans son devis technique apposé à l'appel d'offres pour la réalisation de l'étude d'impact, Transports Québec parle d'une construction du pont à partir de 2007, alors que les politiciens ont toujours parlé d'un horizon de 10 ans.

Il ne faut pas conclure pour autant que les travaux démarreront dans cinq ans, a prévenu Luc Bourassa, porte-parole du ministère des Transports sur la Côte-Nord. « Il ne s'agit que d'un ordre de grandeur, a-t-il indiqué. C'est un échéancier technique qui ne tient pas compte de mille et un facteurs comme les contextes socio-politique, économique et la capacité budgétaire du gouvernement. »

Parmi les oppositions au projet qui se manifesteront, M. Bourassa rappelle que la municipalité de Tadoussac n'a sûrement pas dit son dernier mot. La localité touristique a déjà laissé savoir qu'elle s'opposera de toutes ses forces à la construction du pont qui, selon elle, signifierait sa mort. « Tadoussac est prête à aller devant les Nations unies, s'il le faut. Elle nous l'a déjà dit, a souligné le porte-parole.

« Dans tout projet majeur, il y a des partisans et des opposants, a poursuivi M. Bourassa. Les gens doivent avoir l'occasion d'exprimer leur point de vue et il faut laisser le débat se faire avant d'aller plus loin. »

Le président de la Société du pont sur le Saguenay, Pierre Breton, s'est pour sa part dit heureux de constater « que le ministère voit dans la construction du pont une urgence, comme nous le voyons aussi. Nous percevons cette date (2007) comme la volonté de gens qui connaissent bien la problé-

matique. Le pont est un élément incontournable de notre développement économique. »

Selon M. Breton, les projets industriels qui s'annoncent dans la région accélèrent la nécessité du lien routier. « Les évaluations de trafic à la traversée, faites par Transports Québec en 1999, ne tenaient pas compte du potentiel de développement de la Côte-Nord, a-t-il lancé. Depuis ce temps, il y a eu l'annonce d'Alouette, qui doublera sa production, l'agrandissement d'Alcoa qui est imminent, le projet minier de Voisey's Bay au Labrador et l'usine de panneaux de bois à Bergeronnes. Seulement avec ce dernier projet, il y aura 40 000 camions de plus par année sur le traversier. »

Le président de la Société a aussi rappelé que Québec et Ottawa ont consenti 500 millions \$ à l'amélioration de la route 175, « une route beaucoup moins dangereuse que la partie de la route 138 sise entre La Malbaie et Les Escoumins. Le pont n'est pas seulement nécessaire sur le plan économique, mais aussi pour la sécurité. »

Transports Québec choisira d'ici la fin septembre laquelle des quatre firmes soumissionnaires obtiendra le contrat de réalisation de l'étude d'impact, évalué à 2 millions \$. Cette étude analysera l'impact socio-économique ainsi que les faisabilités techniques, financières et environnementales de la construction d'un pont.