

# Société du pont sur le Saguenay

---

## ARGUMENTAIRE PRÉSENTÉ À L'A.T.R. MANICOUAGAN

La construction d'un pont à l'embouchure de la rivière Saguenay doit être envisagée dans la perspective de toute la problématique des transports de biens et des personnes pour la Côte-Nord, plus particulièrement le transport par route.

Le transport par route par camion va en s'accroissant, il est intimement lié à l'augmentation de l'activité industrielle en Côte-Nord. Cette croissance est elle-même limitée par des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) déficients que ce soit dans les infrastructures ou dans l'offre.

Les différentes communautés nords-côtières accentuent leurs efforts pour diversifier l'économie de la région, à cela s'ajoute des mesures gouvernementales pour augmenter l'activité économique dans les régions ressources (ex. : impôt zéro pour les p.m.e., fonds de diversification de l'économie régionale, fonds de relance de la Manicouagan ); la mise en opération de **SACOPAN** à Sacré-coeur, la mise en chantier de Louisiana Pacific à Bergeronnes à l'été 2002, les travaux d'aménagement de la centrale hydroélectrique sur la Toulnostouc et le projet d'optimisation de la Bersimis, l'augmentation des exportations de la production de nos entreprises (papetière, aluminerie) font en sorte que nos réseaux de transport sont de plus en plus sollicités.

La pression sur le réseau routier continuera d'augmenter considérablement d'autant plus que la desserte aérienne se dégrade constamment ce qui dévie une partie des usagers de ce mode vers le routier. Les convois de camions seront donc en hausse en même temps qu'un plus grand nombre d'automobilistes qui disputeront leur place sur un réseau routier à la géométrie déficiente et qui a des carences dues à l'absence de voies de dépassement. À cela s'ajoute l'interruption du lien routier à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Notons que cette interruption jumelée à la configuration du réseau routier sont parmi les principaux facteurs externes du syndrome de la traverse décrit par le coroner Arnaud Samson, md.

Ce constat du docteur Samson est en soi un jugement sévère que la mission du MTQ de fournir un réseau routier fluide et sécuritaire pour les usagers ne peut être atteinte dans le contexte actuel. Faire traverser par bateau en même temps une quinzaine de camions ne fait qu'amplifier le phénomène car les bouchons routiers sont plus denses.

Par ailleurs, l'industrie touristique est émergente en Côte-Nord. Nous avons de nombreux villages pittoresques dont l'histoire et l'environnement sont autant d'attraits pour les touristes. La région a mis l'accent depuis quelques années sur la structuration d'une offre touristique attrayante et qui permettra de retenir nos visiteurs.

Selon toute vraisemblance, il faut anticiper des efforts accrus, à tout le moins une mise à niveau des moyens et des investissements dans le marketing à l'instar des régions avoisinantes. Pour que ces actions légitimes ne soient pas vaines, pour qu'elles portent fruit véritablement, il faut s'assurer que le réseau routier ne soit pas un tue-monde, qu'il n'effraie pas les touristes que ceux-ci et les autres automobilistes n'aient pas à disputer leur place sur la route avec les camions. Ces immenses convois de camions vont demeurer un danger et empêcheront le tourisme de progresser dans notre région tant que nous n'aurons pas solutionné intelligemment la traversée de la rivière Saguenay à la hauteur de Tadoussac.

La construction d'un tel ouvrage d'art serait susceptible en soi, d'attirer aussi des touristes et peut devenir comme le Golden Gate dans la baie de San Francisco, une des plus belles baies du monde, un symbole qui identifie les lieux.

Une telle infrastructure éliminerait une barrière qui, au mieux, retarde la pénétration des touristes en Côte-Nord.

Les autorités responsables du tourisme à l'Île du Prince Édouard et au Nouveau-Brunswick font état d'une hausse sensible de l'achalandage touristique depuis la construction du pont de la confédération. Les craintes toutes légitimes qu'exprimaient les résidents des villages à proximité de ce projet ne se sont pas avérées fondées. Au contraire, ils ont connu un essor phénoménal.

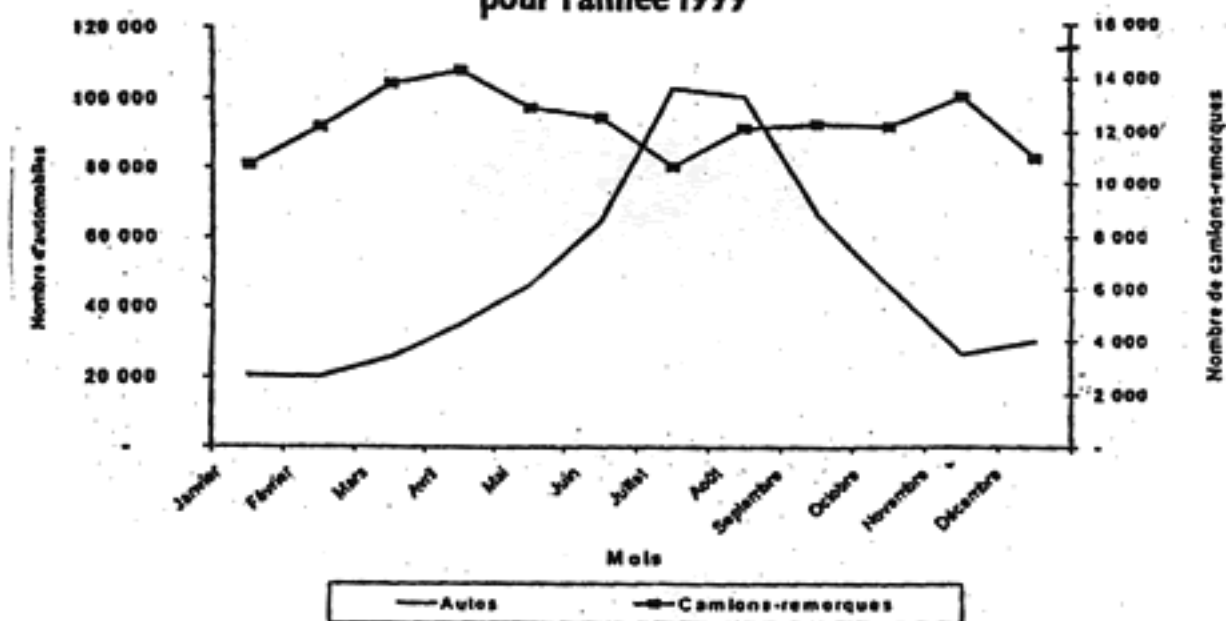
Voyons les chiffres : Avant la mise en opération du pont, il y avait environ 780 000 visiteurs annuellement, générant des retombées annuelles de 175 M\$. Depuis son ouverture, il y a environ 1 270 000 visiteurs suscitant des retombées de 300 M\$.

Plus près de nous, à Tadoussac même, il y a plus de 25 ans lorsque le MTQ avait décidé de relocaliser la route à l'extérieur du village, des craintes analogues avaient été exprimées et le village a affirmé depuis son caractère touristique.

La construction d'un tel pont est donc une opportunité pour le milieu touristique nord-côtier pour résoudre un problème de fluidité et de sécurité des usagers de la route ce qui intéresse au premier chef le touriste.

Lorsqu'on analyse la répartition mensuelle des trafics automobiles et camions-remorques dans le tableau qui suit, on constate que lors de la haute saison touristique, il y a collision entre le flux d'automobiles et les camions-remorques durant les mois de mai à octobre en particulier.

### Répartition mensuelle des trafics automobiles et camions-remorques pour l'année 1999



Source : Société des traversiers du Québec.

Par ailleurs, il faut constater que les prévisions d'achalandage faites par Naturam Genivar pour la période 1999-2017 seront complètement chamboulées par la mise en opération de Louisiana Pacific. Le trafic anticipé pour 2017 sera atteint dès 2005. Des études indépendantes démontrent cet accroissement qui aura un effet dévastateur pour l'industrie touristique en raison de la sursaturation de camionnage qui occupera davantage les traversiers.

À qui profite la situation actuelle? Qui a intérêt à ce que la clientèle touristique ne fréquente pas la Côte-Nord? Pourquoi devrions-nous nous satisfaire du tourisme résiduel?

Résoudre la problématique de la traverse de la rivière Saguenay, c'est une valeur ajoutée pour le tourisme et l'économie nord-côtière.

Un projet à construire.

Au XI siècle, à Londres, Paris, Rome s'était développée une pratique particulière, celle de construire des ponts habités. En s'inspirant de cette tradition pourrait-on imaginer un ouvrage qui intégrerait d'autres fonctions tel qu'un centre d'observation sous-marin permettant des activités de recherches sur la faune et la flore aquatique particulière au milieu exceptionnel que l'on retrouve à la jonction du Saguenay et du St-Laurent?

Le pont doit être un élément rassembleur pour nous tous et devenir un moteur additionnel à l'économie régionale et notre participation au progrès du pays. Il doit être une source de fierté.

C'est avec ouverture que nous devons accueillir les opinions contraires et nous devons nous assurer qu'elles soient prises en compte afin que les préoccupations légitimes soient satisfaites.

La mise en place de modes alternatifs de transport économiques maritimes ou ferroviaires ne fera pas régresser l'industrie du camionnage; il diminuera la croissance du camionnage.

La problématique sur l'incompatibilité touristique entre les automobiles et les convois de camions demeurera présente parce qu'il ne pourra y avoir de lois ou de règlements pour obliger l'utilisation d'un mode particulier de transport, au contraire, on assiste plutôt à la déréglementation des transports.

Il nous semble que le milieu touristique nord-côtier devrait saisir l'opportunité de l'étude socio-économique et environnementale pour favoriser un afflux touristique dans un contexte sécuritaire et la construction d'un pont dans ce contexte devrait être un élément de la stratégie de développement touristique.

GYG/sg

Le 20 novembre 2001