

LE PONT SUR LE SAGUENAY À TADOUSSAC

POUR UNE VISION DURABLE DU DÉVELOPPEMENT
CRÉ CÔTE-NORD 2011



LA SOCIÉTÉ DU
PONT SUR LE SAGUENAY

LES DEUX DERNIERS PROJETS

1999 Buckland and Taylor



2004 SNC-Lavalin



L'ÉTUDE D'IMPACT DE 2009

CONCLUSION DE L'ÉTUDE

Un pont à Tadoussac **réalisable et souhaitable...**
Particulièrement si construction de 2 gros bateaux
considérée.

(170M\$ Vs -89M\$)

« La solution du pont, en l'absence de toute autre solution faisable pertinente, est donc recommandée dans une optique de long terme, de transport durable et de développement durable. »

Étude d'impact, page 5-16.



LE LIEN ROUTIER VERS LE NORD DU 49IÈME



Y a-t-il un lien entre le Pont sur le Saguenay
et les objectifs du Plan Nord ?



LE TOURISME

- Fin du goulot d'étranglement à Tadoussac.
- Fin de concentration de l'activité touristique dans le 1^{er} kilomètre d'une région côtière de 1,200 km.
- Transformation de l'image de la région.
- Proposition d'une offre « agrandie et diversifiée avec le Labrador et la Basse-Côte.
- Une nouvelle destination touristique nord-américaine de calibre mondial; boucle de 3,000 km , temps de rétention allongé des visiteurs.
- Un pont : Augmentation de l'achalandage prévu de 22% ou plus.



LA SOCIÉTÉ DU
PONT SUR LE SAGUENAY

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

INTERRUPTION DE LA ROUTE AMÈNE:

- Pelotons à la sortie des bateaux indissolubles.
- Absence de voies de dépassement (Charlevoix 100% nord-côtiers y passent).
- Le syndrome de la traverse.
- La route la plus dangereuse au Québec mais la seule pour desservir la région.



Bilan routier de 2000 à 2004

(J.E. NOV. 2005)

	ROUTE	TRONÇON DE LA ROUTE	NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS
1	La 138	Québec à Sept-îles	114
2	La 117	Montréal à l'Abitibi	83
3	La 132	Rivière du loup à Gaspésie	81
4	La 40	Montréal à Québec (325 km)	59
5	La 20	Ontario à Cacouna (525 km)	53



LA SÉCURITÉ MARITIME

Extrait du Rapport d'analyse environnementale: Prolongement du quai de Tadoussac , Ministère de l'environnement du Québec, 12 juin 2001, page 3.

- *« La configuration de l'embouchure (du Saguenay) n'en fait pas seulement un site visuellement magnifique, mais aussi un endroit extrêmement délicat pour la navigation. La conjonction, des courants du fleuve St Laurent et du fjord du Saguenay, combinée à ceux provoqués par le phénomène de la marée qui se renverse totalement quatre fois par jour en font un des points les plus difficiles à naviguer au monde.(...) »*
- *(...)L'addition des glaces flottantes en hiver et au début du printemps est une menace supplémentaire qui rend les manœuvres d'accostage très délicates et parfois même périlleuses.(...) »*



NOUVEAUX TRAVERSIERS

JOUE-T-ON AVEC LE FEU? QUESTIONS SANS RÉPONSES.

- Le temps de traversée
- La capacité de traversée
- Le syndrome de la traverse
- Les risques liés à la navigation de bateaux plus gros
- Les coûts liés à ce projet vs étude d'impact.
- Étude comparative entre situation actuelle à 3 bateaux et les 2 bateaux plus gros.
- Pourquoi le besoin est à Sorel et les bateaux à Tadoussac?
- D'où absence de préparation, d'étude comparative?



LES RENCONTRES DE LA SOCIÉTÉ DU PONT

DEPUIS AOÛT 2009

Suite à la publication de l'étude d'impact et à l'annonce quelques jours plus tard de la construction de 2 traversiers pour remplacer les 3 existants et dans un contexte de paralysie politique due aux élections municipales et à la période de familiarisation des nouveaux élus, les représentants de la Société ont rencontré les décideurs pour tenter d'obtenir des réponses.

RENCONTRES:

- ✓ *Norman Mc Millan, ministre délégué aux Transports (16 décembre 2009)*
- ✓ *Georges Farrah, directeur Général de la Société des Traversiers(8 fév. 2010)*
- ✓ *Mme Nathalie Normandeau , vice-première ministre et responsable du Plan Nord(2 mars 2010)*
- ✓ *M. Lalonde, ingénieur chez Kiewit(21 décembre 2010)*
- ✓ *MRC de la Haute Côte Nord(16 mars 2010)*
- ✓ *Commission des Transports de la CRÉ Côte-Nord(20 mai 2010)*
- ✓ *Maires et mairesses de communautés nord-côtières.*
- ✓ *M. Réginald Moreau, président du Conseil Tribal Mamuitun .*



LA SOCIÉTÉ DU
PONT SUR LE SAGUENAY

LES RISQUES DE L'INACTION

- Atteintes accrues à la sécurité routière
- Atteintes accrues à la sécurité maritime
- Diminution de la fluidité de la circulation en période d'achalandage.
- Accroissement des engorgements en période d'affluence (été, longs week end, etc...)
- Augmentation des détours vers ville de Saguenay (105km);
- Sous-régionalisation et marginalisation de la région. (172)



LES DÉFIS À RELEVER

- Sensibiliser Tadoussac à l'intérêt collectif et aux bienfaits pour le village de ce projet.
- Faire connaître aux décideurs des régions limitrophes le plan d'action nord-côtier s'il y a lieu.
- Achever l'amélioration de la route des lacs entre Bergeronnes et Tadoussac.
- Création d'un comité de liaison avec la sous-région de Charlevoix (100% des nord-côtiers utilisent cette route).
- Questionner la priorisation actuelle par le ministre McMillan d'une étude sur un tunnel évalué en 2005 à \$2.5 milliards entre Blanc Sablon et Ste Barbe à Terre-Neuve.



RAPPORT GENIVAR (DÉC 2010)

Étude rendue publique par les députés fédéraux de Montmorency-Charlevoix-Haute Côte-Nord et de Saguenay-le Fjord (janvier 2011).



Vise à obtenir l'intégration de la route 172 et un nouveau pont sur le Saguenay à Ville de Saguenay au RRN via la 175 .



EXTRAIT DU RAPPORT GENIVAR

« Le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay propose ce qui suit à la page 3-79:

« Compléter et améliorer les voies de communications interrégionales depuis la Côte-Nord en particulier, incluant un nouveau pont sur le Saguenay de même que l'achèvement de l'autoroute 70 liant les centres d'activités majeurs de la région dans une perspective d'assumer son rôle de capitale régionale et de centre majeur de service pour le Nord et le Moyen-Nord du Québec. »

Rapport Génivar, RRN du Canada; Desserte entre la route 172 et la route 175; page 15; Décembre 2010.



À LA CROISÉE DES CHEMINS

A) ATTENDRE

- Laisser se refermer une fenêtre d'opportunité.
- 2 bateaux au lieu de 3.
- Engorgement et accidents accrus sur la 138 près des traversiers
- Maintenir statut de région-ressource - économie de chantiers
- Seul le maritime pour expédier (ferroviaire, aérien, routier déficients)
- Perte de compétitivité par rapport aux régions limitrophe
- Région perdante



À LA CROISÉE DES CHEMINS

B) CONSTRUIRE UN PONT À TADOUSSAC

- Une route fluide et plus sécuritaire d'ici 15 ans
- Fin des déplacements aléatoires (Just in time)
- Temps de déplacement diminué
- Ouvrir le nord-est canadien au tourisme
- Permettre l'installation de PME et d'industries de transformation de nos ressources (Re Louisiana-Pacifique, 200 vs 300))
- Rendre la Côte Nord compétitive et gagnante



PISTES D'ACTION

- Programme d'information et de sensibilisation de la population régionale et extra régionale sur le dossier du pont.
- Représentations auprès des décideurs extra régionaux pour réactiver le dossier.
- Demander au MTQ de transmettre le dernier feuillet d'information qui était prévu dans l'étude d'impact.
- Construire un pont à Tadoussac dans le cadre du projet d'achèvement de la route .
- Consolider la solidarité nord-côtière par la priorisation du projet Pavons la voie jusqu'à ce que complété entièrement.



Questions ?

