

Assemblée Générale Annuelle de La Société du Pont sur le Saguenay

Hôtel de ville de Baie-Comeau
Jeudi 24 novembre 2005 à 19 h 00

Rapport du président

Bonjour à tous.

Je vous remercie sincèrement au nom de La Société pour votre présence ici ce soir. La dernière année a permis de mieux positionner La Société pour les étapes à venir vers la construction du pont, et ce, malgré les retards répétés dans l'avancement de l'étude d'impact.

Ouverture du site internet de La Société du Pont

Depuis la dernière assemblée générale, en mai 2004, nous avons pu rendre public un site internet sur lequel les nord-côtiers et tous les gens intéressés par la région peuvent prendre connaissance des grands enjeux liés à la construction d'un pont sur la rivière Saguenay.

Déjà plus de 10,000 visiteurs se sont rendus sur le site www.pontsaguenay.com, dont une version anglaise est disponible au www.saguenaybridge.com. Nous sommes très heureux de la réponse obtenue. Déjà, via ce site, plus de 220 personnes se sont inscrites comme membre de La Société.

Vous pouvez d'ailleurs y voir depuis peu, dans la section Galerie, des photographies du site de construction du pont sur la rivière Churchill qui permettra de relier la ville de Goose Bay à la nouvelle route de la côte atlantique du Labrador.

Je vous invite à transmettre , à l'aide de ce site, vos commentaires ou questions en vous rendant dans la section « Bloc Note ».

L'étude d'impact de la construction du Pont: une imminence prolongée

Depuis le 27 novembre 2003, aucune rencontre du Comité consultatif sur l'étude d'impact n'a eu lieu. L'échéancier de l'étude prévoyait la 6^e et dernière rencontre du Comité consultatif en mai 2004. Depuis ce temps, la rencontre a été remise de mois en mois. Nous en sommes actuellement à 18 mois de retard sur l'échéancier prévu.

Nous constatons aussi que ces délais successifs s'ajoutent aux difficultés croissantes occasionnées par les négociations actuelles entre les employés de l'État et le gouvernement ou ses sociétés publiques dont la Société des Traversiers du Québec.

Le service de traversiers de Tadoussac, un service essentiel en attendant le pont.

Dans le cadre du conflit de travail opposant cette Société avec ses travailleurs, le service de traversier a déjà été interrompu à 2 reprises ;une première grève de 4 heures à la traverse de Tadoussac, suivi d'une grève de 8 heures il y a quelques semaines, et une grève annoncée de 12 heures dans les prochains jours nous font craindre une grève prolongée à ce service et surtout les conséquences pour la santé des utilisateurs de la seule route entre la région et les grands centres. Dans le cadre de ce conflit de travail , nous estimons que La Société des traversiers n'a pas pris les moyens nécessaires pour faire reconnaître la nature essentielle du service de bateaux-passeurs de Tadoussac. Rien ne devrait permettre qu'un conflit de travail vienne interrompre complètement le seul lien routier vers les grands centres et oblige les utilisateurs qui généralement ont déjà dû conduire plusieurs heures sur « la route la plus meurtrière du Québec » à s'imposer un détour additionnel de 110 km à 250 km , par des routes secondaires. Cette attitude démontre l' incompréhension de cet organisme envers les réalités de la région et l'ignorance de ses responsabilités véritables envers la population nord-côtière et québécoise. Nous souhaitons sincèrement qu'une telle attitude n'est pas l'effet d'un intérêt partagé par les deux parties au conflit à démontrer faussement une certaine nature « contournable et non-essentielle » du service de traversier et partant du pont à venir. Quoiqu'il en soit, les acteurs au conflit, en choisissant d' accroître dangereusement les risques pour la vie des utilisateurs de la route et en éloignant une région éloignée de l'activité économique continentale, participent à nouveau à la déstructuration économique de la région Côte-Nord et Labrador. Une société

publique responsable, pas plus qu'un groupe de travailleur , ne doit « jouer avec la vie des gens » et la survie d'une région au nom d'intérêts particuliers.

La décision du Conseil des services essentiels de refuser de reconnaître le service de traversier comme un service essentiel démontre bien que les destinées de la région sont décidées par des entités extrarégionales : La Société des traversiers qui a demandé de reconnaître la nature de service essentiel de la traverse pour un seul vendredi après-midi et le Conseil lui-même, formé essentiellement d'acteurs montréalais qui ne voient pas l'importance pour la région Côte-Nord, de disposer d'un lien routier ininterrompu, suscitent de lourdes interrogations dans la région. Assistons-nous à nouveau à une démonstration de l'indifférence ou de l'ignorance de nos décideurs gouvernementaux face à un enjeu aussi fondamental que l'accès routier sécuritaire et fluide à notre région ?

Cette indifférence remarquable pour la vie des utilisateurs de la route est-elle le reflet d'un exercice véritable de déstructuration de l'environnement socio-économique d'une région ? En attendant la construction du pont sur le Saguenay, une réponse incontournable à la problématique de la sécurité routière sur la Côte-Nord, la Société doit intervenir vigoureusement pour dénoncer des décisions irresponsables prises en l'absence des premiers concernés ; les utilisateurs de la route , les nord-côtiers et les labradoriens.

D'autre part, les élus nord-côtiers ont choisi d'encourager la prise en main par le milieu de ses destinées . En matière de transport , une coalition de 3 groupes , qui partagent le même intérêt à achever la route vers le nord-est canadien ,ont choisi de s'unir pour faire avancer leur cause commune.

La COPARNEC (COalition Pour l'Achèvement de la Route du Nord-Est Canadien)

La Conférence régionale des élus de la Côte-Nord a tenu au printemps un atelier de travail sur les transports. *La Société du Pont* y a présenté un état de situation, tout comme la *Coalition pour le prolongement de la route 138* vers Blanc Sablon et Terre-Neuve et Labrador, et la *Coalition pour l'amélioration de la route Trans-Québec Labrador (389-500)*.

À la suggestion de M. Georges-Henri Gagné, préfet de Manicouagan et co-président de la Coalition 389-500, il a été convenu que soit formée une Coalition élargie regroupant 1) La Société du Pont sur le Saguenay, 2) La Coalition pour le prolongement de la route 138 et 3) La Coalition pour l'amélioration de la route Trans-Québec Labrador. Cette coalition élargie portera le nom de la COalition Pour l'Achèvement de la Route du Nord-Est Canadien et sera connu sous l'acronyme COPARNEC.

La Conférence régionale des élus a indiqué qu'elle participera activement à l'avancement des objectifs de la Coalition élargie. La Société du Pont a accepté

d'agir comme entité légale de la COPARNEC dans le cadre d'une étude en cours visant à peaufiner l'argumentaire général et à mettre en place une stratégie de communication et d'intervention pour promouvoir les intérêts de la Coalition dans les mois à venir. Les membres de la Coalition se sont déjà rencontrés à 3 reprises. Le maire de Sept-Îles, M. Ghislain Lévesque, ainsi que M. Richmond Monger, administrateur de la Basse Côte-Nord, représentent la *Coalition pour le prolongement de la route 138*; le préfet de Manicouagan, M. Georges-Henri Gagné, ainsi que le préfet de Caniapiscau, M^{me} Lise Pelletier, représentent la *Coalition pour l'amélioration de la route 389-500*; le préfet de la Haute-Côte-Nord et moi-même représentons *La Société du Pont sur le Saguenay*.

Dans le cadre de notre participation à cette coalition élargie, plusieurs projets en cours viendront influencer sur la réduction des délais de construction du pont et nous permettront d'être plus actifs dans nos démarches visant à faire reconnaître la nature interprovinciale et transcanadienne de notre réseau routier. De plus, nous nous assurons un support de toute la région pour chacune des démarches à venir de la COPARNEC et nous ouvrons la porte à une coalition encore plus importante qui rejoindrait le segment labradorien de la route du nord-est canadien.

Je dois ici souligner le dynamisme des gens du Labrador. Dès 2009, ils termineront la construction d'une route d'environ 250 km qui achèvera la route entre la région de Blanc sablon et Baie-Comeau, un trajet de près de 1,600 km. L'achèvement de ce lien routier et sa reconnaissance par le gouvernement fédéral comme partie du Réseau Routier National consacre officiellement la nature interprovinciale de la route 138 dont le pont sur le Saguenay sera partie. Notez bien aussi que le gouvernement fédéral reconnaît comme partie du Réseau Routier National un segment de route de plus de 200 km qui n'existe pas et qui sera construit d'ici 2009. Ce qui permettra, si le gouvernement du Québec accepte de cibler les routes de la Côte-Nord comme prioritaires dans le cadre des futurs programmes fédéraux-provinciaux d'investissements dans les infrastructures routières, de relier directement par la route 138 l'île de Terre-Neuve elle-même. Dès lors, deviendra possible la construction d'un tunnel sous le détroit de Belle-Isle (17 km) ou encore le remplacement du service de traversier actuel à Blanc Sablon sur 3 saisons par un service de traversier à l'année avec plusieurs traversées par jour pour permettre aux Terre-Neuviens insulaires d'avoir un accès rapide au réseau routier continental.

La Côte Nord sera alors aux premières loges pour desservir une population de plus de 500 000 insulaires, développer son industrie touristique à un rythme accéléré et offrir à ses PME des débouchés sur la clientèle d'une province qui, après avoir atteint économiquement le creux de la vague, commence à tirer des bénéfices substantiels de ses ressources, dont le nickel et le pétrole. Une province qui sera cette année celle qui jouira de la plus importante croissance de son PIB au Canada.

Le premier ministre de Terre-Neuve et Labrador évoquait lui-même la nécessité d'achever la route 138 lors de la publication d'une étude sur la construction du tunnel sous le détroit de Belle-Isle en février 2005. Les Terre-Neuviens souhaitent utiliser eux-mêmes l'électricité produite à faible coût sur la rivière Churchill. Ils pourraient par la construction de ce tunnel approvisionner l'île par leur propre électricité plutôt que par celle actuellement produite à grand frais par des centrales polluantes au mazout ou au charbon et de surcroît s'assurer un accès routier rapide vers le continent.

En près de 12 ans, le gouvernement de Terre-Neuve aura achevé, pour sa part, la construction d'une route d'environ 1 500 km pour desservir une population de plus de 20 000 personnes. À titre de comparaison, de 1976 à 1997, le gouvernement du Québec a prolongé la route de la Côte-Nord (la 138) de 155 km entre Havre Saint-Pierre et Natashquan, soit la construction de 7 km de route par année en moyenne. Et depuis 1997 jusqu'en 2007, moins de 2 kilomètres par année ont été construits. À ce rythme, dans un siècle, la route vers Blanc Sablon, le Labrador et l'île de Terre-Neuve ne sera pas encore achevée. Au Labrador, le réseau routier a été construit au rythme d'environ 60 kilomètres par année dans la dernière décennie. À ce rythme, au Québec, en 6 ans la route 138 vers Terre-Neuve et Labrador serait achevée.

L'exemple de nos voisins doit nous rappeler l'importance de poursuivre une démarche commune de la région qui vise à asseoir à une même table les gouvernements québécois, terre-neuvien et fédéraux avec les responsables régionaux pour établir conjointement un plan d'action et un échéancier ferme pour l'achèvement de notre réseau routier et plus particulièrement pour la construction du pont.

Nous espérons toujours que nous pourrions prendre connaissance rapidement des grandes lignes de l'étude d'impact et que la collaboration de la CRÉ dans les activités de la COPARNEC permettra d'accélérer la construction du pont et les autres étapes vers l'achèvement de la route du nord-est canadien.

J'aimerais remercier les membres du comité exécutif pour leur disponibilité et leur dynamisme,
la MRC de Manicouagan qui nous héberge et nous offre le support de son service de secrétariat,
la Conférence Régionale des Élus qui nous apporte son support à travers la Coalition élargie et
l'équipe du CLD Manicouagan qui a permis, par son expertise logistique, la tenue de cette assemblée.

Nous devons relever des défis à la dimension de notre immense territoire. Le pont sur le Saguenay n'est pas le moindre de ces défis et il demeure sans

doute le plus enthousiasmant et le plus prometteur pour notre avenir collectif. Je vous invite donc à faire connaître votre intérêt à travailler activement à sa réalisation.

Bienvenue à tous !

Pierre Breton, président
La Société du Pont sur le Saguenay