

SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

Le pétrole sera acheminé par bateau pour diminuer le trafic lourd de 7 %

MICHEL CORBEIL

MCorbeil@lesoleil.com

■ Tout porte à croire qu'un projet pour débarrasser la route traversant le parc des Laurentides de 7% de son trafic lourd verra le jour avant que les gouvernements s'entendent pour financer son élargissement en une autoroute à quatre voies.

Selon les ministres engagés directement dans ce dossier, Ottawa et Québec pourraient verser 21 millions \$ pour que le pétrole destiné au Saguenay et au Lac-Saint-Jean soit acheminé par bateau plutôt que par camions-citernes. Par ailleurs, les négociations iraient bon train pour que les pétrolières acceptent ce changement.

Joint récemment, André Tremblay, le président de la société de Port-Saguenay, dans la ville du même nom, a indiqué que les pourparlers avec les deux paliers visent à obtenir le financement par le programme fédéral-provincial sur les infrastructures.

La proposition consiste à aménager un quai pouvant servir au transbordement de produits pétroliers et à ériger des citernes. M. Tremblay a soutenu que « le dénouement se produira d'ici septembre ».

Si tel est le cas, les réservoirs pourraient recevoir à compter de l'automne 2003 le pétrole amené temporairement aux installations portuaires déjà existantes, a poursuivi le président de la société relevant du fédéral. Du coup, a-t-il avancé, les camions-citernes pour ces produits disparaîtraient de la route du parc. Ils

représentent au moins 7% du trafic sur les routes 175 et 169, affirme une étude remise au ministère québécois des Transports, en septembre 2001.

Le secrétaire d'État fédéral aux Transports et député de Chicoutimi, André Harvey, a indiqué au SOLEIL que « nous poussons très fort sur ce dossier ». Il a rappelé que « les vans dans le parc, c'est quelque chose. Le projet correspond aussi à des exigences environnementales, ce qui est un objectif majeur. Et il y a aussi la création d'emplois. »

Selon le rapport remis en 2001, éliminer ces lourds fardiers couperait des deux tiers la facture associée aux rejets de gaz à effet de serre. Pour ce qui est des emplois, le transport maritime en crée moins que le transport rou-

tier, mais ceux-ci seraient situés au Saguenay, une région qui en a davantage besoin que Québec.

Le vis-à-vis de M. Harvey à Québec, le ministre Jacques Baril, a fait valoir qu'il endosse un projet qui s'inscrit dans sa politique sur le transport maritime. Il n'a pas manqué de rappeler que réduire le trafic lourd, c'est aussi diminuer l'usure des routes.

L'étude avance que sur 20 ans, les camions-citernes pour le pétrole causent pour 15 millions \$ de dommages. Les auteurs ajoutent que les calculs actuariels font état d'une probable et faible diminution des risques d'accidents routiers.

Le ministre québécois Jacques Baril a insisté sur le fait que « s'il n'y a pas d'entente entre les compagnies pétrolières et un transporteur maritime, cela ne peut marcher ».

Porte-parole d'Ultramar, Louis Forget a mentionné que la firme a de l'intérêt pour le projet. Mais, a-t-il nuancé, même si une lettre d'intention entre les pétrolières circule, tout n'est pas attaché.

« L'efficacité économique (du changement dans le mode de transport) n'est pas démontrée, a-t-il dit. Nous devons négocier entre raffineurs. Il reste à plusieurs instances à se mettre d'accord pour que se matérialise le projet.

Par ailleurs, Québec et Ottawa semblent cheminer en parallèle avec le dossier de l'élargissement de la route du parc des Laurentides pour en faire une route à quatre voies. À Québec, les estimations font état d'une facture de 700 millions \$, à partager à parts égales avec le fédéral.

À Ottawa, la rumeur veut que le gouvernement Chrétien ait statué en faveur d'une aide maximale de 50 millions \$ par an pendant cinq années. Le même bruit laisse entendre que l'annonce sera faite en août, lors de la tenue d'un caucus du gouvernement Chrétien au Saguenay. Les autorités canadiennes estiment que les aménagements prévus coûteront entre 400 et 500 millions \$, plutôt qu'700 millions \$.



André Harvey