



La Société du Pont sur le Saguenay
à Tadoussac, Québec

Mémoire de la Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac

Présenté à la Commission d'enquête du BAPE sur
l'implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac
Promoteur: la Société des Traversiers du Québec.

Sommaire

Le promoteur, la Société des Traversiers du Québec souhaite planter un duc d'Albe au bout du quai garage de Tadoussac pour amarrer les nouveaux grands traversiers qui devraient venir consacrer l'isolement de la région Côte Nord du reste du Québec pour les 4 à 5 décennies à venir tout en augmentant les atteintes à la fluidité et à la sécurité routière.

A la lecture de la justification du projet, on constate qu'il n'y a pas eu de planification de cette décision en fonction des réalités et des besoins de la région qui pourtant est présentée comme un fer de lance du Plan Nord et un grenier de richesses déterminant pour l'avenir du Québec. Elle est pourtant encore la seule région du Québec qui ne dispose pas d'une route achevée à ses 3 extrémités, la 138 présente 3 cul de sacs : Tadoussac, à sa porte d'entrée, Kégaska et Old Fort (voir l'annexe 1 p.4 : Combien de routes au Québec... ?). Le projet du promoteur répond à un problème qui ne tient pas compte de l'ensemble des facteurs à considérer pour améliorer la circulation routière sur la route 138 et désenclaver la Côte Nord.

La Société du Pont a fait une analyse sur les solutions aux problèmes reliés à la traverse (www.ponttadoussac.ca). Elle a constaté que le dernier pont planifié en 2009 présentait un coût trois fois supérieur aux coûts de ponts semblables ailleurs dans le monde et que les coûts des traversiers ont été sous évalués au tiers de leur valeur réelle. Les conclusions des dernières études sont biaisées. Les experts mondiaux dans la construction de longs ponts suspendus ont confirmé par lettre qu'un pont peut être construit pour un prix variant entre 250 et 300 M\$. Les coûts des deux traversiers et de leurs installations à quai dépassent à ce jour les 200M\$. Des travaux routiers majeurs devront être faits sur environ 40 km entre La Malbaie et Les Escoumins pour atteindre le ratio provincial de possibilité de dépassement sur une route nationale. Aucune de ces routes n'est dans la situation où des vagues de plus de 100 véhicules surviendront par pulsation régulièrement jour et nuit pour créer des mégapelotons indissolubles sur une route actuellement sans les espaces de dépassements nécessaires.

L'arrivée de deux traversiers plus grands pour remplacer les 3 actuels l'été auront des conséquences négatives dont un accroissement des accidents imputables au syndrome de la traverse, des engorgements plus importants lorsqu'un des traversiers ne sera pas en mesure d'opérer, des départs moins fréquents qu'actuellement et enfin des coûts d'opération par véhicule plus élevés en tout temps et surtout le soir et la nuit.

Les réponses obtenues de la STQ et du MTQ lors des audiences publiques du 8 et 9 novembre dernier sont souvent incomplètes ou inutilisables pour nous permettre de bien mesurer l'ampleur des impacts. C'est pourquoi nous recommandons qu'une analyse objective et complète soit menée pour déterminer les meilleures mesures pour assurer la fluidité et la sécurité de la route 138.



Table des Matières

| | |
|---|-----------|
| Sommaire | 2 |
| Introduction..... | 4 |
| Section 2 - Efficacité et coûts du nouveau service : Justification | 6 |
| Section 3- La Sécurité routière | 9 |
| 1) Le syndrome de la traverse | 9 |
| 2) Les pelotons et les espaces de dépassements (Voir Annexe 2)..... | 10 |
| 3) Les matières dangereuses DQ1.7. VOIR ANNEXE 3 | 11 |
| 4) Les accidents et incidents sur les traversiers et ceux sur la route | 12 |
| Section 4 - Conclusion..... | 14 |
| Section 5 - Recommandations..... | 15 |
| I. Annexe 1 : Commentaires sur les audiences du mardi 8 novembre 2016, (12 pages) | |
| II. Annexe 2 : Questions du 11 novembre 2016 et annexes | |
| III. Annexe 3 : Extraits concernant pelotons et espace de dépassement (9 pages) | |
| IV. Annexe 4 : Extraits concernant les matières dangereuses (6 pages) | |
| V. Annexe 5 : Questions du 13 novembre 2016 et annexes | |



Introduction

Le présent mémoire, préparé par la Société du Pont sur le Saguenay (SPS), est déposé auprès de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée d'entendre les points de vue des diverses personnes ou groupes préoccupés par le Projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac.

La Société du Pont sur le Saguenay, organisme sans but lucratif, fut créé en Juin 2000 par les milieux nord côtiers, élus, gens d'affaires, milieux syndicaux et communautés autochtones. Son premier président fut l'ex maire de Sept Iles, M. Jean-Marc Dion. Depuis 16 ans ses membres s'intéressent à la question de la traverse du Saguenay à Tadoussac. Une équipe d'analystes a revu l'ensemble des études disponibles sur cette question et fait part de ses constats sur le nouveau site www.ponttadoussac.ca.

Nous comprenons que le promoteur, la Société des Traversiers du Québec, agit comme partenaire du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports en fournissant des services de traversiers pour relier des tronçons d'une route nationale, dans ce cas-ci, la route 138 pour traverser la rivière Saguenay.

Tant dans l'Avis de projet qu'à la section 1.3 (page 2) de l'étude d'impact (EIE), la STQ prétend que « le principal objectif poursuivi par le projet d'implantation du duc-d'Albe est celui de pouvoir accoster de plus gros traversiers afin de répondre à la mission de la STQ, soit d'assurer des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables ». L'ÉIE va un peu plus loin alors que la STQ y justifie son projet par une augmentation vers la Côte Nord de la circulation transitaire et touristique augmentant du même coup les temps d'attente et générant des atteintes à la sécurité routière et des problèmes importants de circulation aux approches des traversiers. Ces problèmes ont été nommés « syndrome de la traverse ». En effet, la présence de la traverse amène des comportements dangereux ; la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente de conducteurs autrement reconnus comme prudents sur les routes, des dépassements des vitesses permises et des dépassements interdits ou dangereux près de la traverse (Consortium SNC-Lavalin – Genivar, 2009). Ainsi, ce syndrome amène comme principal impact une augmentation des accidents à l'approche et à la sortie de la traverse. Près de 30 % des accidents survenus sur la route 138 entre La Malbaie et Les Escoumins peuvent être liés à la présence de la traverse (Consortium SNC-Lavalin – Genivar, 2009).

On peut lire que l'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Sainte-Catherine est à la base de la justification du présent projet dans l'Avis de projet et l'Étude d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, le principal objectif poursuivi par le projet d'implantation du duc-d'Albe est celui de pouvoir accoster de plus gros traversiers afin de répondre à la mission de la STQ, soit d'assurer des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables. Deux nouveaux traversiers sont prévus, plus longs et plus larges que ceux présentement en service. Ces deux nouveaux traversiers permettront d'augmenter la capacité d'embarquement des passagers de 17 % et des véhicules de 52 %. Ils permettront aussi d'augmenter la vitesse de traverse. La STQ affirme que la réalisation du



projet constituera une amélioration par rapport à la problématique actuelle quant à la sécurité.

La Société du Pont sur le Saguenay (SPS) questionne la justification du projet alors qu'il nous semble que le projet ne pourra qu'accroître les problèmes de sécurité routière tout en transportant d'une rive à l'autre que peu de véhicules supplémentaires par comparaison à la situation actuelle. En effet, comment 2 bateaux qui traversent 115 équivalents autos aux 20 minutes peuvent-ils augmenter le nombre de traversées par rapport aux 3 bateaux actuels d'environ 72 places chacun qui traversent aux 13.5 minutes l'été?

Ainsi le projet de la STQ n'assurera pas un lien routier continu. Il n'améliorera ni la sécurité routière sur la rive nord du fleuve, ni ne diminuera le phénomène de « syndrome de la traverse », au contraire il l'accentuera. De plus il ne facilitera pas l'accès à la région Côte-Nord et au Labrador. La STQ dépose un projet qui ne répond pas à la problématique réelle. Le projet de la STQ ne devrait pas aller de l'avant et le MTQ avec son partenaire, la STQ, devrait revoir l'énoncé de problématique et envisager d'autres solutions pour répondre aux besoins.

Notre groupe La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac remet en question ;

- 1) la justification du projet
- 2) l'identification et l'évaluation de plusieurs impacts indirects du projet.
- 3) souhaite que les promoteurs (STQ & MTQ) redéfinissent la problématique de l'amélioration de la circulation routière le long de la route 138, en particulier à la traversée de la rivière Saguenay et sur les tronçons à l'approche de la traversée à l'aide des utilisateurs de la traverse et des citoyens avertis.

La position de la Société du Pont sur le Saguenay (SPS) est partagée par plusieurs partenaires. Ces partenaires, actifs dans le développement de la Côte Nord, soutiennent que le désenclavement de la région, la mise en valeur des ressources naturelles et le développement social sur le territoire dépendent en priorité de la construction d'un lien routier continu et sécuritaire. Depuis près de 40 ans, les gouvernements se sont interrogés sur la construction d'un pont sur le Saguenay. Mais trop souvent les études furent bâclées ou faussées et sans suivi (Voir le site www.ponttadoussac.ca sous l'onglet « les études »). Alors que le gouvernement prépare le Plan Nord, il devient impératif que la construction d'un pont sur le Saguenay soit considérée comme une solution de rechange plus performante et plus économique (Voir étude 2015 sur le site) que la mise en service de 2 nouveaux traversiers. D'autant que la Société des Traversiers nous confirme que les nouveaux traversiers peuvent être transférés en tout temps vers d'autres traverses sans problème. De plus, les experts nous confirment que ce pont peut être construit pour le tiers du prix proposé en 2009 par le Consortium SNC-Lavalin/Génivar.



Section 2 - Efficacité et coûts du nouveau service : Justification

Comme indiqué précédemment, la justification du projet d'amarrer de nouveaux grands traversiers au duc d'Albe ne tient pas compte de la route 138 et ne tient pas la route non plus en matière d'amélioration de l'efficacité du service et de l'optimisation des coûts pour les contribuables.

Nous avons compris qu'il est inutile d'aborder en détail cette question puisque le mandat porte sur le poteau d'amarrage seulement. Nous soumettons toutefois à la commission que les intervenants du Ministère des Transports et de la Société des Traversiers ont fait preuve d'une méconnaissance de l'ensemble de la problématique des utilisateurs de la traverse. Ceux-ci doivent traverser 3 juridictions sur la route 138 qui ne se concertent pas et qui chacune observe le seul segment qui la concerne avec ses œillères, sa myopie, sans se préoccuper de la vue d'ensemble et des conséquences que les décisions des uns peuvent avoir sur les autres et surtout sur les citoyens utilisateurs, qui eux n'ont pas eu voix au chapitre à ce jour. Ils sont pourtant ceux qui subissent les aléas, les impacts reliés aux traversiers, dont une sécurité routière déficiente et des temps de déplacement imprévisibles. Nous souhaitons sensibiliser les commissaires à la nécessité de bien écouter et idéalement de bien entendre et comprendre les utilisateurs qui vivent toutes les facettes de la problématique autant que les experts en analyse qui ont préparé entre autres le DOCUMENT DA4 qui eux analysent étroitement la problématique. Nous comprenons cependant que vous êtes aussi assujetti à un mandat extrêmement restrictif ; un duc d'Albe, loin en aval des décisions d'importances.

Efficacité et efficience

- On justifie dans l'étude d'impact la construction de nouveaux bateaux par l'augmentation de la demande de traversées. Or en remplaçant, en période d'achalandage, les 3 bateaux actuels qui traversent aux 13.5 minutes par 2 bateaux qui traverseront aux 20 minutes on diminue le nombre de traversées alors qu'on justifie le projet par une demande d'augmentation de traversées. Finalement, on a appris dans les minutes des audiences que personne n'a demandé ces traversiers, personne n'a eu à les justifier, puisque la décision a été prise au bureau du Premier Ministre Charest qui a convoqué son ex-collègue député et PDG de la STQ M. Georges Farrah pour l'informer que le PM souhaitait aider la Davie, sur le bord de la faillite en profitant d'un programme d'infrastructure fédéral provincial de 40 milliards de dollars qui s'achevait dans les mois suivants. Le MTQ, la STQ et autres organismes ont assumé la décision sans s'interroger sur la pertinence et les conséquences d'une telle décision dont nous discutons dans les annexes 1 et 2 : Commentaires sur les audiences.
- La STQ ne semble pas maîtriser la notion de ratio Capacité/Fréquence. Elle s'est appliquée à tenter de nous démontrer que l'efficacité du service serait améliorée puisque qu'elle croyait qu'elle allait transporter 440 véhicules à l'heure par navire plutôt que les 320 actuellement avec les 3 bateaux. Cette démonstration n'est pas concluante,

6



on faisait partir 4 bateaux de 110 véhicules à l'heure à tous les 20 minutes. Il n'y a pourtant que 3 fois 20 minutes par heure. On doublait le départ à l'heure 0 ou 60 minutes. Comme un départ de 110 véhicules. Le premier de l'heure à 13:00H puis un à 13:20H, un à 13:40H et un à 13:60H. Nous avons expliqué aux experts de la STQ que le départ de 13:60 était celui qui devait être comptabilisé dans l'heure suivante soit 14:00. Après avoir considéré cette réalité, la STQ est revenue le lendemain matin (lignes 490 à 505) pour expliquer qu'ils feront les traversées aux 19 minutes pour pouvoir partir 4 fois l'heure. Une explication qui ne tient pas la route non plus. Comment faire un horaire avec départ aux 19 minutes ? Qui peut assurer qu'en période de pointe, embarquer, traverser et débarquer 110 véhicules pourra se réaliser en 20 minutes ou 19 minutes ? De toute façon, un simple calcul mathématique démontre que même aux 19 minutes on n'ajoute que 16 véhicules (110 véhicules X 3min/20min de parcours) aux 330 évoqués.

À LA LIGNE 1300, le président semble comprendre que dans la première heure il y a 4 traversées pour un bateau et que cela expliquerait le 440 et le 4 départ. La réalité c'est qu'il y a toujours 3 départs par heure, quelle que soit l'heure : Par exemple départ à 8h, 8h20 et 8h40. Le départ suivant est à 9 heure dans l'heure suivante.

Finalement, pour nous convaincre qu'il y aura amélioration de l'efficacité on nous présente le document sur la capacité théorique et effective.

L'explication de la STQ : DOCUMENT DA4

- On a beaucoup plus de places qui seront disponibles sur 24 heures avec 2 bateaux de 110 places plutôt qu'avec 3 bateaux de 72 places actuellement.
- On nous présente l'augmentation du nombre de places inutilisées et utilisées sur 24 heures.
- On rend disponible beaucoup plus de places disponibles le soir et la nuit.

Oui mais la demande de pointe est le jour, pas le soir ou la nuit.

C'est là précisément une autre démonstration de l'inefficacité ou de la diminution de l'efficacité de ces nouveaux navires. En effet, lorsque les nouveaux traversiers plus massifs traverseront quelques rares véhicules le soir et la nuit, toutes ces places inutiles, non occupées, sont des pertes nettes. Faire une traversée avec 5 véhicules à bord la nuit et 110 espaces libres, ça coûte cher par véhicules (carburant, équipage etc.) et cela démontre que la situation actuelle avec des traversiers de 72 véhicules est plus efficace et diminue les coûts d'opération.

De plus, lorsqu'un employé clé ne se présente pas au travail, lors de bris aux bateaux ou aux installations à quai, lorsqu'un véhicule prioritaire annule une traversée, on peut énumérer ici tous les aléas qui mènent à l'arrêt d'un des bateaux, dans ces cas-là, le service à un seul traversier est aussi moins efficace puisque la traverse à 2 bateaux perd 50% de sa capacité alors qu'avec la formule actuelle à 3 traversiers si un ne peut pas opérer, il y a diminution de seulement 33% de la capacité en période de pointe.



Répondre à la période de pointe

Soulignons ici que la période de pointe est une notion déterminante de la problématique à la traverse. Si les traversiers ne satisfont pas la demande comme c'est le cas régulièrement à l'année, les fins de semaines, les congés fériés, à Noël, Pâques, etc. ils interfèrent directement avec la qualité de vie d'une région artificiellement insularisée, le mot français serait plutôt *isolée*. Les travailleurs circulent en grand nombre au début et à la fin des congés ou des fins de semaines et arrivent aussi par vagues auxquelles le service de traversier doit répondre. En limitant le service, la Société des Traversiers crée des situations chaotiques et dangereuses en interrompant le flux normal de la circulation et en générant des engorgements. Sa mission, d'assurer la continuité de la route n'est pas remplie.

Il n'est pas logique de maintenir un service de traversier sur une route interrégionale, interprovinciale et transcanadienne qui est non sécuritaire et non fluide, alors qu'une solution plus économique existe depuis des décennies : un pont.

Nous nous voyons donc dans l'obligation de **contredire fermement** l'affirmation de la Société des Traversiers dans le DOCUMENT DQ7.3 :

« Nous ne croyons pas que l'arrivée des nouveaux navires engendrera automatiquement un problème de circulation routière. Au contraire, le fait d'avoir une augmentation de l'offre de service, tel que démontré lors de l'audience publique du 9 novembre dernier, devrait avoir l'effet contraire aux abords de la traverse », La Société des Traversiers du Québec. VOIR DOCUMENTATION BAPE 334 DQ 7

D'abord, l'augmentation de l'offre de service n'a pas été démontrée, au contraire. Nous avons à La Société du Pont sur le Saguenay la conviction que les nouveaux bateaux engendreront un problème de circulation routière « automatiquement ». Cette affirmation de la STQ signifierait que des études et des consultations auraient été faites auprès des usagers, ce qui n'est pas le cas. Nous avons expliqué précédemment que ces nouveaux navires, même après plus de 200 millions investis, seront moins efficaces et plus dangereux pour les utilisateurs de la route aux abords de la traverse. Ils coûteront aussi plus cher que les navires actuels à l'État en se promenant presque à vide les trois-quarts du temps chaque jour.

Une note concernant ce Comité consultatif de la STQ - RE : DOCUMENT 334 DQ 7.3

Ce comité est une création de la Société des Traversiers et on y discute des sujets qui intéressent la STQ. Or, la STQ reconnaît qu'elle n'a aucune autorité ou compétence sur la sécurité routière, comme nous l'avait expliqué le PDG Farrah lors de notre rencontre de



février 2010. De plus, les représentants sélectionnés représentent des municipalités, des ministères, des croisiéristes. Quels types d'usagers réguliers sont représentés effectivement, une seule personne que nous ne connaissons pas. Nous ne savons pas qui elle représente.

La présence des personnes du MTQ de la Capitale Nationale y sont-ils représentés toujours lorsqu'il siège ?

Quelle sorte d'autorité la STQ peut exercer sur les entités du MTQ si elles sont présentes ?

Ce comité a-t-il été consulté avant l'annonce des nouveaux traversiers ?

Quelqu'un peut-il intervenir publiquement pour entendre et représenter les citoyens ?

Qui préside ce comité, est-ce le président de la STQ ?

Ce comité consulte et informe les membres de certaines orientations de la traverse. Il ne représente pas les usagers et ne traite pas de la problématique de la traverse de Tadoussac dans son ensemble mais strictement des besoins immédiats de la traverse. Il consulte et informe : c'est le mandat que la STQ a donné au comité. Alors affirmer qu'on y discute du syndrome de la traverse et qu'on y cherche des solutions semblerait incongru. Jamais la STQ n'est intervenue publiquement concernant le Syndrome de la Traverse. Si nous faisons erreur, merci de nous en aviser.

On doit noter aussi que la formulation de la question de la Commission évoque toute nouvelle situation bien que la situation actuelle soit déjà nettement problématique malgré les statistiques fournies par la SAAQ.

Les nouveaux traversiers seront moins efficaces en période de pointe et coûteront plus cher à l'état hors des périodes de pointe. Un coup d'œil à l'achalandage de nuit ou à l'achalandage mensuel démontre les grandes variations et aussi parfois l'imprévisibilité des afflux de véhicules.

Section 3- La Sécurité routière

1) Le syndrome de la traverse

Une réalité que tous les usagers réguliers pourront vous décrire. Nous avons décrit et discuté ce phénomène sur notre site internet www.ponttadoussac.ca. Nous voulons souligner un point cependant. La SAAQ, une Société d'état sous la responsabilité, elle aussi, du Ministre des Transports, a modifié les paramètres qu'elle utilise concernant les rapports qu'elle émet sur les accidents. Une bonne partie de ces changements aux nouveaux



formulaires à remplir par les policiers lors des accidents ont contribué à une diminution importante des accidents rapportés. Des paramètres urbains qui traitent aussi du taux d'accident par kilomètre plutôt que par utilisateur de la route biaise la réalité au profit des centres urbains où des millions de véhicules peuvent utiliser certaines routes par jour. La nature même des déplacements n'est pas comparable, il y a très peu d'utilisateurs ici qui se déplacent sur une courte distance pour faire l'épicerie par exemple. Un voyage entre la Côte Nord et le reste du Québec est significatif, important et généralement coûteux considérant l'essence, les repas, les couchers qui s'ajoutent au temps perdu à cause de la traverse. L'usager moyen de la traverse parcourt de longues distances et les effets du syndrome de la traverse sur la patience et l'habileté au volant des utilisateurs ne se limite pas au seul tronçon La Malbaie - Les Escoumins.

Aussi nous considérons qu'il faut prendre avec un grain de sel ces statistiques récentes si on veut les comparer par exemple à celles du coroner Samson. Oui, certaines améliorations ont pu améliorer la situation, surtout dans la région Côte Nord, cependant ce serait une erreur de croire que la dangerosité de la route est disparue. Comme utilisateurs réguliers, ce syndrome nous apparaît aussi présent qu'il l'était et surtout, nous savons que l'arrivée des grands bateaux qui déverseront des méga pelotons va accentuer la problématique, ce qui ne réjouit aucun des utilisateurs avertis de la traverse.

2) Les pelotons et les espaces de dépassements (Voir Annexe 2)

Les dangers de la route sont accentués par la présence de pelotons sur une route qui ne dispose pas des espaces de dépassement suffisant pour les dissoudre. Nous plaçons en annexe quelques extraits des études d'opportunité de 1999 et d'impact de 2009 sur le pont pour votre information.

Le rapport du Coroner Samson parle de cette problématique déjà en 2001 et il souligne de plus que les camions remorque circulent sur les segments d'approche de la traverse en moyenne à 74km/h alors que les véhicules circulent à 90 km/h, induisant de facto des pelotons additionnels.

Une remarque : Les gens de la Côte Nord qui utilisent la route 138 ont depuis longtemps sensibilisé leur direction régionale du MTQ et des travaux d'amélioration des voies de dépassements ont été entrepris après l'annonce du Ministre des Transports en 1997. Ils devaient être terminés en 2007 mais ont été retardés depuis 10 ans et on espère voir les travaux terminés avant 2020. Les travaux dans la Côte à Arsène restent à faire. Nous vous invitons à aller constater de visu les travaux effectués entre Grandes Bergeronnes et Tadoussac. Ces travaux sont essentiels et appréciés par les utilisateurs de la route.

Cependant, la direction du MTQ de la Capitale Nationale ne démontre aucun intérêt à améliorer cette route pourtant si particulière. L'ingénieur routier du MTQ région Capitale Nationale nous dit (LIGNES 1495-1500 DU COMPTE RENDU ECRIT DES AUDIENCES DU 8 NOVEMBRE 2016) que les améliorations faites à la côte de la rivière aux Canards à la sortie ouest de



Baie-Ste-Catherine, une voie double de dépassement longue de 2.3 km , furent réalisées en quelque sorte à contre cœur. Notez bien la norme : « Pourcentage Minimum Acceptable » de voies de dépassements sur une route nationale à 2 voies du Québec. On n'a pas fait ces travaux parce qu'ils sont éminemment nécessaires pour la sécurité des usagers de la route, mais bien parce qu'un responsable des normes quelque part a forcé la division de la Capitale Nationale à agir. On a ici une démonstration de l'indifférence ou de l'ignorance des gens de la Capitale Nationale face à la problématique de la traverse. Ignorants des réalités qui s'y vivent, on normalise une situation anormale en se référant sur chaque élément de la problématique à des normes sur des routes normales.

La route 138 entre la Malbaie et Les Escoumins n'est pas une route normale dont on peut banaliser la dangerosité, c'est un segment soumis à une conjonction d'aléas et de dangers qui accumulés, potentialisent, augmentent les risques à des niveaux inacceptables.

Vous verrez dans l'annexe des commentaires sur les audiences du 8 novembre que cette route n'a rien de commun avec les routes normales du Québec et que donc elle est exceptionnelle et requiert une attention exceptionnelle, ce qui n'est pas du tout le cas actuellement même si on en repave des segments actuellement. Le problème ce n'est pas le pavage, c'est le manque d'espace de dépassement et le sous-investissement chronique par la division Capitale Nationale du MTQ. Notez quand même que si on acceptait d'analyser la meilleure mesure de mitigation possible face à toute cette problématique : un pont, les besoins d'investissements dans des espaces de dépassements seraient réduits.

3) Les matières dangereuses DQ1.7. VOIR ANNEXE 3

Nous avons demandé lors des audiences la liste des matières dangereuses transportées sur les traversiers. On nous a répondu ne pas avoir ces rapports. Pourtant nous avons en main plusieurs de ces rapports pour la période du 14 au 20 février 2002. Comme nous avons demandé ces rapports pour l'année 2000, 2005, 2010 et 2015, nous devons donc nous limiter à l'information disponible à ce sujet.

En ne nous remettant pas ces informations, la STQ ne nous a pas permis de préciser et de valider les informations des rapports très partiels que nous avons en main, puisqu'elle dit ne pas avoir ces rapports. Nous vous présentons donc le résultat d'une analyse que nous avons faite à partir d'un rapport sur le transport des matières dangereuses que nous a transmis la directrice pour la STQ de la traverse de Tadoussac, Mme Gréta Bédard.

Entre le 15 et le 20 février 2002, 60 camions remorques de matières dangereuses ont été traversés par jour sur semaine et 15 camions-remorques par jour les fins de semaine. Donc entre le 14 et le 20 février inclus, on obtient une moyenne de 47 camions remorque transportant des matières dangereuses quotidiennement, dont des produits pétroliers, des produits radioactifs, des explosifs, de l'acide sulfurique. Nous aurions souhaité valider ces informations.

Rappelons que le mois de février est le mois le moins achalandé de l'année avec environ le quart des véhicules traversés dans les mois d'été.



Du 5 au 24 juillet 1991, on estimait que 11 camions de matières dangereuses par jour transitaient à la traverse. (Voir p.116 de l'Étude d'opportunité, traversée du Saguenay du Consortium Naturam-Genivar)

En 2009, dans l'étude d'impact sur le pont de 2009, on estimait qu'en 2003-2004, il y avait 26 véhicules lourds par jour transportant des matières dangereuses. (Voir p. 2-37 de l'Étude d'Impact du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay)

Enfin la Société des Traversiers nous dit qu'elle ne tient plus compte des véhicules transportant des matières dangereuses depuis un certain temps et semble ne plus disposer des rapports sur cette question qui étaient remplis par le personnel de pont. Pourtant, ces camions sont stationnés à proximité des usagers sur le bateau pendant toute la traversée, certains transportent des produits radioactifs, d'autres des produits toxiques ou inflammables. (Sur demande, nous pourrions remettre ce rapport à la Commission). Considérant qu'ici encore, la situation est exceptionnelle et différente du transport de matières dangereuses sur une route normale plutôt que dans un endroit confiné, la Société des Traversiers ne devrait-elle pas porter une attention toute particulière à cette problématique, en étant informé des risques sur ses traversiers si un bateau est déporté par les glaces, comme cela arrive, s'il est arraché de ses amarres par les glaces et les courants et s'échoue sur les rochers, comme cela est arrivé ou si un camion remorque manque de frein et emboutit d'autres véhicules sur le traversier, comme c'est arrivé le 23 décembre 2012 au bas de la côte de Tadoussac. Nous ne voulons pas être alarmiste, cependant, connaître la nature des marchandises dangereuses sur ses navires nous apparaît comme une précaution élémentaire. Si un feu se déclare sur un des navires, comment pourront intervenir les premiers secours s'ils ne connaissent pas la nature des produits dangereux transportés ?

Cette situation est préoccupante, d'autant que le décompte tenu par les employés de la traverse nous semble plus réaliste que celui des experts des études 1999 et 2009.

Entre 47 véhicules par jour en 2002, et 11 véhicules par jour en 1999 et 26 véhicules par jour en 2003-2004 il y a des incohérences et les risques à gérer sont très différents, passant du simple au quadruple. Il nous semble que si la croissance de camions transportant des matières dangereuses a quadruplé entre 1991 et 2002, il faudrait savoir quelle a été cette croissance entre 2002 et 2006.

C'est pourquoi nous demandons l'information à la STQ. Une autre question sans réponse.

4) Les accidents et incidents sur les traversiers et ceux sur la route

Les traversiers

Nous avons demandé un rapport détaillé des accidents et incidents survenus sur les traversiers de Tadoussac au cours de la dernière année et au cours des cinq dernières années. Nous avons reçu un tableau synthétique vague qui ne permet pas une analyse détaillée de ceux-ci.



Nous disposions cependant d'un rapport obtenu directement de la directrice de la traverse de Tadoussac Mme Bédard en 2002 qui a été remis à la Commission. Les accidents qui surviennent sur les bateaux pendant les traversées ne semblent pas comptabilisés ou rapportés à la SAAQ. Pourtant la STQ définit elle-même son service comme étant dans la continuité de la route 138. Voilà ici aussi une valse de juridictions qui complique encore la problématique à la traverse et qui explique qu'on ait dépensé près de 200 millions de dollars de fonds publics sans que jamais la population ou le BAPE n'aient été consultés et qu'aujourd'hui on en soit réduit à discuter d'un poteau d'amarrage dans un cadre hautement restrictif. Ceci explique aussi pourquoi nous demandons une analyse complète et objective et informée de la problématique de la traverse et des avenues de solutions par des personnes qui utilisent régulièrement ce service. Plusieurs informations circulent sur différents événements et incidents survenus sur les traversiers, il aurait été souhaitable que cet enjeu ait été discuté. Il s'ajoute et « potentialise » le risque des usagers qui traversent chacune des juridictions qui elles ne s'intéressent qu'à « leur risque propre » sans vue d'ensemble.

Les accidents routiers

Nous avons reçu un rapport des événements de la part de la division Côte Nord du MTQ qui était satisfaisant. Cependant du côté de la direction de la Capitale Nationale du MTQ nous n'avons reçu qu'une feuille sous forme synthétique et sous forme de taux d'accidents basé sur des paramètres non compatibles avec une route nationale comme la route 138. (Voir l'Annexe 1 Commentaires sur les audiences du 8 novembre 2016). Nous n'avons donc pas pu mener l'analyse souhaitée. Une situation semblable est survenue lors de la publication d'un résumé de la version préliminaire de l'Étude d'impact sur un pont à Tadoussac faite par le consortium SNC-Lavalin/Génivar (2009). Les gestionnaires de la région de la capitale nationale avaient omis de transmettre les accidents survenus sur son territoire entre La Malbaie et le quai des traversiers, le segment le plus dangereux. Les experts n'avaient donc pas dollarisé ces accidents dans l'analyse avantage-coût. Il semble que ce segment routier soit considéré comme un rang de campagne à Québec et que personne ne juge utile de s'y intéresser autrement que lorsque les responsables des normes forcent le Ministère à faire un espace de dépassement parce que cette route est sous les normes minimales acceptables pour une route nationale. Et ce sans considérer la nature par vague ou par pulsation des arrivées de pelotons dans les deux directions, l'une principalement à cause du haut taux de camions-remorque et l'autre à laquelle on doit ajouter les pelotons de sortie de bateau.

Le sous-investissement chronique dans l'amélioration de cette route nous mène à un autre cul de sac en matière de sécurité routière celui-là. Plusieurs lieux sur ce segment auraient pu être améliorés depuis des décennies : Port aux quilles, Baie des rochers entre autres.

L'Annexe 1 présente nos commentaires sur les audiences du 8 novembre, ils précisent la problématique en matière de sécurité. On entendra, le débit journalier moyen



annuel(DJMA)n'est pas assez élevé mais on oublie de noter qu'entre février et août ce DJM mensuel passe du simple au quadruple.

Bref le traitement de l'information en matière de sécurité routière est traité différemment, avec un regard différent selon que l'on circule dans Charlevoix, sur le 1.5 km de traversier et sur la Côte Nord. Un travail d'écoute, d'harmonisation, de sensibilisation et de mise à niveau des routes d'approche s'impose en attendant la mesure la plus évidente pour régler le problème : un pont.

Section 4 - Conclusion

La décision de construire de grands traversiers n'a pas été justifiée, c'est une décision politique qui origine du bureau du Premier ministre de l'époque. En fait, le promoteur n'est pas parvenu à justifier une telle dépense sur le plan de l'efficacité ou de l'efficience. Les motivations ne sont pas connues clairement mais n'ont certainement pas pris en considération les besoins et les attentes des citoyens de la Côte Nord et des utilisateurs de la traverse. De plus le fait que cette annonce de nouveaux traversiers soit survenue quelques jours après que l'étude d'impact de 2009 eut été rendue publique après 5 ans sur les tablettes du MTQ nous laisse perplexe. Cette décision accroîtra les dangers sur la route, les délais d'embarquement en période d'achalandage, les coûts d'opération pour l'État pour de grands bateaux qui soir et nuit transporteront quasi à vide un petit nombre de véhicules.

Ces bateaux devraient être transférés à une autre traverse et les bateaux actuels conservés pour leur flexibilité et leur longévité en attendant la construction d'un pont qui règlera définitivement les problèmes reliés à la traverse et permettra des économies substantielles de fonds publics.

Nous avons préparé ce mémoire avec les informations dont nous disposons. Nous n'avons pas la prétention que toutes les informations y sont parfaitement traitées ou que nous disposons de l'expertise fine pour faire toutes les analyses. Toutefois, nous avons demandé à plusieurs reprises une rencontre avec le Ministre des Transports précisément pour exposer nos constats, les discuter, les valider et par la même occasion lui transmettre nos remarques sur l'effet potentialisateur des risques qui se conjuguent dans chaque juridiction. Comme les 2 principales entités régionales du MTQ ne se concertent pas, comme la Société des Traversiers agit comme un électron libre, qu'elle peut tisser des liens directement avec le monde politique auquel elle se rapporte sans même consulter le Ministère des Transports, nous estimons encore aujourd'hui, même après avoir essuyé déjà deux refus du Ministre des Transports de nous rencontrer, qu'il est la seule personne apte à discuter avec les utilisateurs de l'ensemble de la problématique de la traverse de Tadoussac. D'autre part, considérant que la traverse opère dans un no man's land inter-régional, nous croyons que ce projet devrait dépendre directement de l'administration provinciales du MTQ, en prenant la précaution de ne pas exposer le projet au Comité de remise en question des grands projets hors métropole.



Il est temps de désenclaver la Côte Nord, une région riche et enrichissante pour le Québec (Voir la page 2 de l'annexe 1 : La Côte Nord) qui doit avoir un accès routier fluide et sécuritaire vers le reste du continent pour faire grandir le Québec. Personne ne demande un investissement, nous demandons une réallocation d'une partie des fonds actuellement versés à La Société des Traversiers du Québec vers la construction d'un pont qui mettra définitivement fin à l'essentiel de la problématique soulevée par des traversiers devenus archaïques. Un Québec qui croît à l'avenir de son territoire, qui croit au Plan Nord, devrait entendre et comprendre qu'un changement de paradigmes s'impose : Un pont sur le Saguenay, en 2016, n'a rien d'une vue de l'esprit

Section 5 - Recommandations

Recommandation 1 : Que le BAPE demande au MTQ de présenter un plan d'action pour améliorer la sécurité et la continuité du lien routier de la route 138, notamment entre Forestville et La Malbaie



Recommandation 2 : Que le BAPE encourage le MTQ à entreprendre une évaluation environnementale stratégique des diverses solutions de rechange pour desservir la Côte-Nord

Recommandation 3 : Qu'une étude indépendante soit menée par des spécialistes expérimentés en longs ponts suspendus, routes et tunnels pour préciser de façon objective les coûts réels de cette alternative.

Recommandation 4 : Qu'une analyse comptable objective, complète et rigoureuse soit demandée pour déterminer l'ensemble des coûts de la traverse avec les grands traversiers versus la construction d'un pont au site optimal connu à la lumière des informations récentes disponibles.

Recommandation 5 : Que le BAPE conseille au Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques d'émettre un certificat d'autorisation à la condition expresse que le MTQ s'engage à réaliser les quatre premières recommandations dans un délai raisonnable.

Recommandation 6 : Que le BAPE suggère au MTQ de s'associer étroitement avec les acteurs économiques et sociaux de la Côte Nord pour mener ses études de planification afin de rechercher le plus large consensus citoyen.

Recommandation 7 : Que les citoyens et utilisateurs réguliers soient partie prenante de cette démarche. Les citoyens avertis devraient participer activement à ces analyses.

