

Projet de construction d'un duc-d'Albe au
quai garage de Tadoussac

6211-04-061



Deposé le 09 Novembre 2016

Le 19 août 2016

Monsieur Stéphane Lafaut
Sous-ministre associé
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports du Québec
700, boulevard René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**Objet : Rencontre de mise à niveau, dossier du pont sur le Saguenay
pour relier la Côte-Nord à la région de Charlevoix**

Monsieur le Sous-Ministre,

Il y a maintenant près de trois ans que j'occupe le poste de maire à la Ville de Sept-Îles et depuis, je m'efforce de comprendre les enjeux auxquels fait face notre région, mais surtout, j'essaie de réunir les différents acteurs qui, dans un dossier ou un autre, peuvent faire la différence. Un de ces enjeux, je ne pense pas me tromper en disant qu'il est dans le top 3, sinon le premier, est le désenclavement de notre région.

Vous n'êtes pas sans savoir que les deux éléments clés de ce désenclavement consistent au prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon et la construction d'un pont sur le Saguenay reliant la Côte-Nord à Charlevoix. Ces deux projets impliquent des investissements importants, nous en sommes tous conscients, et c'est pourquoi les acteurs du milieu ont dû prioriser. Il y avait consensus autour de la table de l'ancienne CRÉ, à savoir que la priorité ultime était de terminer la route 138 et considérant que nous étions informés que le coût d'un pont avoisinait le milliard de dollars.

Comme nous avons un gouvernement qui, depuis qu'il est au pouvoir, dit ouvertement que sa priorité est l'économie, nous avons développé le réflexe d'aborder les dossiers d'abord sous un angle économique, espérant du même coup qu'ils recevraient une plus grande attention. Ce fut le cas pour le prolongement de la 138 où nous avons commandé une première étude qui suggère non seulement le désenclavement des communautés pour ses impacts sociaux, mais également économiques. En effet, on peut penser voir se redessiner le réseau de transport de l'Est du Canada, donc, ouvrir la porte à des échanges commerciaux, tout en donnant accès à un vaste territoire où il y a très certainement un potentiel à développer comme l'exploitation des ressources naturelles. Tout cela en contribuant positivement à l'occupation du territoire, un enjeu de taille pour tous les gouvernements.

...2

Pour ce qui est du pont, la même logique économique devrait s'appliquer. Du moins, un minimum d'effort devrait être consacré afin de comparer les deux scénarios, soit la poursuite d'une desserte par traversiers ou la construction d'un pont sur le Saguenay. Ne pas produire cette épreuve des faits, en chiffrant les avantages et les inconvénients à court, moyen et long termes, ressemblerait à de l'aveuglement volontaire et serait incohérent de cette logique économique qu'on nous demande d'appliquer à toutes les sauces.

Il y a quelques mois, je m'adressais au bureau du ministre des Transports pour demander une rencontre au cours de laquelle je souhaitais voir tous les arguments et les faits mis sur la table et ainsi convenir d'une même réalité. On m'avait bien fait comprendre que ce dossier était hautement politique, mais surtout on m'avait convaincu que cela ne pourrait en rien nuire au prolongement de la 138. En effet, ce qu'on nous présente comme une folle dépense avoisinant le milliard de dollars (pont) pourrait plutôt s'avérer pour la province être une économie substantielle à moyen et long termes.

Comme je suis, moi aussi, préoccupé par une économie forte pour ma région, mais aussi pour la province, j'ai relancé le bureau du ministre au retour des vacances estivales. Voilà que je reçois, à ma grande surprise, une correspondance de votre part datée du 10 août 2016 me renvoyant au bureau régional.

J'aimerais apporter les faits suivants, qu'on m'a relayés et qui, peut-être, contribueront à votre réflexion :

Il y a 43 ans, en 1973, T.A. Monti, PhD ing. et deux firmes d'ingénierie dont Freeman, Fox and Partners de Londres qui a supervisé la construction de plusieurs longs ponts suspendus dont celui sur le Bosphore à Istanbul, présentent au MTQ une étude qui confirme la faisabilité d'un pont à Tadoussac et à des coûts qui rendent le maintien de la traverse non avantageux.

En 1974, un ingénieur du MTQ présente un document contredisant les conclusions de l'étude Monti.

En 1976, T.A. Monti présente une thèse de maîtrise en économie à l'Université McGill dans laquelle il prépare une analyse coûts-avantages qui démontre les avantages économiques de la construction d'un pont par rapport au maintien des traversiers.

En 1979, Lucien Lessard commande une étude à des firmes d'ingénieurs montréalaises et new-yorkaises qui conclue que le site optimal pour construire un pont est à La Boule en amont des lignes d'Hydro-Québec. Ils écartent les options dans l'estuaire à cause des coûts trop élevés.

En 1979, un haut fonctionnaire du MTQ ordonne une étude secrète qui sera faite à l'insu du ministre des Transports pour discréditer le projet de pont et encourager la croissance du service de traversiers. Cette étude sera réalisée par une jeune urbaniste et cinq personnes dont les qualités professionnelles ne sont pas identifiées.

Alors que les études de Monti donnent une image qui correspond à la réalité régionale, soit : transports aériens dispendieux, absence de voie ferrée reliée au continent, engorgements et problèmes de saturation à la traverse, été (tourisme), hiver (glaces), il constate que l'économie régionale est freinée par l'absence d'une route fonctionnelle. La jeune urbaniste M.-C. Lévesque, de toute évidence non familière avec la région, estime que les Nord-Côtiers prioriseront dans le futur le transport aérien pour se rendre dans les grands centres, qu'un lien routier fonctionnel n'est pas important et que l'économie nord-côtière a atteint les limites de son développement. Elle ira jusqu'à proposer un tracé de pont dans un lieu près des traversiers qui a été exclu par les ingénieurs-experts quelques mois auparavant. Ce tracé présente, outre les coûts massifs requis, la particularité de rejoindre deux communautés dont le seul employeur d'importance à l'année est le service de traversiers lui-même. Ces deux communautés se sont donc opposées au projet et au remplacement des traversiers même si, à moyen et à long termes, elles seraient les premières bénéficiaires d'un pont. Enfin, la carte sur laquelle le tracé est présenté a été manipulée pour faire croire qu'un pont sur le tracé près des traversiers aurait une portée centrale de 1200 mètres alors que sur une carte non trafiquée, on peut constater que ce tracé approche plutôt les 1300 mètres. L'exercice semblait viser à discréditer l'option retenue dans l'étude officielle à La Boule, qui elle présentait une portée centrale à 1150 mètres.

En 1986, l'architecte Brisset et deux firmes d'ingénierie montréalaises confirment le lieu de La Boule comme le site optimal.

En 1999, l'Étude d'opportunité Naturam-Genivar reprend le tracé proposé par la jeune urbaniste en 1979, après avoir discrédité le tracé optimal en incorporant dans les routes d'accès 6,5 kilomètres de tunnel au coût de 483 M \$ (1999) et en faisant une erreur de calcul de 60 M \$ (1999) en trop dans l'évaluation de la structure du pont lui-même à La Boule.

En 2009, s'achève l'Étude d'impact du consortium SNC-Lavalin/Genivar commandée en 2001. Les deux ingénieurs, le directeur territorial et son adjoint, qui ont préparé en 2001 l'avis de projet et qui soulignent que le service de traversiers est saturé et qu'il est temps d'étudier sérieusement la construction d'un pont, sont mutés dans les mois qui suivent le début de l'étude et seront remplacés plusieurs mois plus tard.

L'essentiel de l'étude d'impact était prêt en 2004, en retardant la publication en 2009, le MTQ a rendu l'étude, qui aura coûté plus de 2 M \$, caduque et impossible à présenter à l'Assemblée Nationale. Les fonctionnaires ont exigé d'enlever le tunnel prévu dans l'étude 1999, du côté sud et de passer le tablier au-dessus de la montagne. Ce faisant, le consortium allait directement à l'encontre des experts de l'étude de 1999 qui recommandaient d'abaisser le tablier sous les 88 mètres requis par le MTQ alors, pour diminuer les coûts du pont. Le tablier présenté est donc élevé jusqu'à 140 mètres, induisant ainsi un pont pharaonique évalué en 2004 à 712 M \$. En comparaison, on a pu constater que le prix du pont proposé dépassait de plus de 3 fois le prix des ponts comparables ailleurs dans le monde. Les paramètres utilisés dans l'analyse coûts-avantages étaient aussi faussés pour discréditer le projet de pont et promouvoir le maintien des traversiers.

Bref, tout laisse à croire que les interventions du MTQ répertoriées depuis 1973, sont guidées par une volonté de maintenir à tout prix le service de traversiers, au point de discréditer le travail des différentes firmes d'ingénierie, voire des professionnels reconnus dans le domaine.

Aucun fonctionnaire n'aurait pris sur lui de maintenir pareil raisonnement, à l'encontre de toute logique technique et économique, sans une commande politique, ce qui explique que nous soyons perplexes à l'idée de reprendre les discussions à la base.

Si, comme nous le pensons en région, le dossier est hautement politique, cela ne servira qu'à nous faire dépenser inutilement beaucoup d'énergie et de temps. Si, par contre, le bureau régional a le mandat d'éplucher à fond ce dossier pour assurer que le débat économique ait vraiment lieu, avec les experts en ingénierie, en architecture et en économie, je veux bien traverser cette étape. Après tout, nous avons développé, moi et M. Michel Bérubé, directeur du bureau régional, une bonne communication et, je pense, un respect mutuel. Nous diriger dans une démarche sans issue conduirait à une perte de confiance, ce que je ne souhaite pas.

Je vais donc vous demander deux choses :

- Ce dossier fait couler beaucoup d'encre depuis quelques décennies. Plusieurs études ont été réalisées et plusieurs consensus se dégagent. Des experts mandatés à cet effet auront toute la littérature nécessaire pour aller au fond des choses et pourront au besoin faire leur propre analyse. À notre avis, il n'y a aucune justification pour relancer une autre étude longue et coûteuse et cela donnerait l'impression de vouloir gagner encore plusieurs années. Il est possible de faire la démonstration que, dans la dernière étude, plusieurs choix étaient inadéquats et ont contribué à faire gonfler la facture, rendant le projet démesuré.
- À la sortie de nos échanges régionaux, je sollicite d'emblée une rencontre avec la haute direction du Ministère pour boucler la boucle.

Dans un monde idéal M. Lafaut, je souhaiterais que votre Ministère nous indique à partir de quel montant il évalue qu'un projet comme celui-là devient économiquement viable. À ce jour et jusqu'à preuve du contraire, il ne fait aucun doute, à mon esprit, que les économies seront au rendez-vous si on se livre à un exercice sérieux. Je ne demande qu'à être confondu. Si nos prétentions s'avéraient concluantes, j'aime à penser que c'est tout le Québec qui en bénéficierait.

En passant, les super-traversiers ne régleront absolument rien. Ils contribueront plutôt à augmenter le phénomène d'engorgement à la sortie. Il faut savoir que des entreprises choisissent de faire le détour par le Saguenay pour ne plus avoir à composer avec les incertitudes du traversier.

J'apprécierais que vous me confirmiez vos intentions, à savoir si elles rejoignent mes attentes.

**M. Stéphane Lafaut,
sous-ministre associé**

-5-

Le 19 août 2016

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous porterez à la présente, je vous prie de recevoir, Monsieur le Sous-Ministre, mes cordiales salutations.

Le Maire,



RP/dm

Réjean Porlier

- c. c. M. Jacques Daoust, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- M. Pierre Arcand, ministre responsable de la région Côte-Nord
- Mme Lorraine Richard, députée de Duplessis
- M. Michel Bérubé, directeur, ministère des Transports, direction de la Côte-Nord
- Mme Micheline Anctil, présidente, Société du pont sur le Saguenay
- M. Martin Ouellet, député de René-Lévesque