

Bref historique des interventions du Ministère des Transports du Québec concernant le Pont de Tadoussac.



(Pour le suivi des références alphanumériques (Ex : A4, I2 ou E9), S.V.P. vous référer au tableau interactif des études du site www.ponttadoussac.ca)

Étude 1975 : Commentaire d'un ingénieur du MTQ pour discréditer un projet de pont à Tadoussac. Ce projet préparé par Thomas Monti PhD en génie civil et diplômé de Harvard et la firme Freeman and Fox de Londres, reconnue comme parmi les meilleurs experts en construction de longs ponts suspendus à l'époque. (I2)

Étude 1979(B) : Étude fantôme dirigée par une jeune urbaniste du MTQ faite à l'insu du Ministre des Transport, Lucien Lessard, pour discréditer le projet de pont présenté au Ministre par LGL et une firme de génie new-yorkaise. (Étude 1979A).

- Dévaluation du potentiel économique de la région Côte-Nord (B7, B8, B9)
- Contradiction par l'urbaniste du tracé optimal reconnu par les ingénieurs experts. (B5)
- Choix d'un tracé reconnu comme inacceptable socialement (E9)
- Affirmations farfelues comme : Route pas nécessaire parce que l'avion est privilégié par la population (B8)
- Préparation d'une carte faussée pour laisser croire à un tracé plus court près des traversiers (B5, B6)

Étude 1999 : Étude dirigée par Naturam, une entreprise de Baie-Comeau spécialisée en Environnement et Génivar, une firme montréalaise de génie.

- Maintien du tracé non-recommandé par les experts en 1979A mais imposé par le MTQ (1979B)
- Lors de la demande de soumission, tracé optimal non présenté par les bureaucrates (E3)
- Gonflement du prix du pont au tracé optimal (E5)
- Gonflement du prix des routes d'approche au site optimal (Autoroutes et 6.5 km de tunnels autoroutiers; 660M\$ (2015) pour les tunnels seulement qui en fait sont inutiles pour l'essentiel) (E5)
- Sous-évaluation des coûts des traversiers
- Omission des coûts de modernisation et de reconstruction (E12)
- On discrédite l'idée même d'un pont sous prétexte que les eaux de la rivière sont profondes et turbulentes. En quoi ces éléments sont retenus puisque le projet de pont qu'ils présentent n'a que deux piliers construits au sec sur le roc de part et d'autre de la rivière? (E21, dernier souligné jaune)
- Omission de toute la problématique de la sécurité routière (syndrome de la traverse) (E10)
- Omission des retombées économiques liées au développement économique induit par la présence du pont (E10)
- Taux d'actualisation gonflé pour ne pas reconnaître les avantages économiques à long terme de la construction d'un pont dont la durée de vie excédera 150 ans. (E11, E12)
- Politique de division du milieu pour empêcher l'avancement des projets routiers en les opposants les uns aux autres à partir de sous-régions distantes et isolées les unes des autres. (E25, 1^{er} souligné)
- Promotion du service de traversier comme un élément nécessaire au dynamisme économique nord-côtier. (E18)

Étude 2009

- Maintien du tracé non-recommandé par les experts mais imposé par le MTQ bien qu'il soit de notoriété publique qu'inacceptable socialement par la communauté riveraine de Tadoussac.
- Déplacement hiérarchique des dirigeants régionaux du Ministère ayant demandé l'étude via l'Avis de projet 2001.
- Demande non fondée d'éliminer le tunnel en rive droite (sud)
- Obligation par le MTQ de faire passer le tablier par-dessus la montagne côté sud d'où contradiction de la principale recommandation de la firme COWI en 1999 d'abaisser le tablier de 88 mètres de hauteur demandé par le MTQ à environ 70 mètres (la norme internationale) pour diminuer sensiblement le coût total du pont.
- Choix d'élever le tablier du pont à 140 mètres au pilier sud et 112 mètres au pilier nord d'où accroissement important des coûts.

- Valeur de la vie humaine : 5M\$ pour un saguenéen et 3.6M\$ pour un nord-côtier quand on sait que le PIB régional par habitant sur la Côte-Nord est près du double du PIB par habitant moyen de la province de Québec.
- Taux d'actualisation 6%, quémandé à 5 % alors qu'à Montréal, tel taux pour les projets va de 3.3% à 2.6%. Le pont à 1 milliard serait apparu comme avantageux de 100M\$ dans l'analyse avantage coût en corrigeant ce seul facteur.
- Sous-évaluation du coûts des traversiers : 27M\$ chacun selon STQ, 35M\$ selon les ingénieurs du consortium, 42M\$ selon « négociations » de Soc. du Pont en 2004 *N.B. : Valeur selon ingénieur du MTQ en 1997 : 50M\$ chacun (F52) Valeur actuelle en janvier 2018 : plus de 125M\$.
- Omission de coûts de radoub de demi-vie
- Omission des coûts de mise à niveau des quais.
- Gonflement du coût du pont aux sites P1 et P4.
- Gonflement des coûts des routes d'approche au pont à La Boule au site optimal : 430M\$ pour 5.5 km de différents viaducs autoroutiers; 11 viaducs dont un de 1.4 km de long au cout de 100M\$. Ces longs viaducs autoroutiers sont inutiles pour la plupart et n'auront servi qu'à gonfler le prix du projet.
- Une autoroute à 4 voies au lieu d'une route à 2 ou 3 voies comme le reste de la route 138 Est.
- Négociations ardues avec déplacement à Québec « nécessaire »et délais de plusieurs mois pour tenter de corriger certains biais avec succès partiel (F15 à F28)

Cette liste partielle des techniques utilisées par le Ministère des Transports pour empêcher la réalisation de projets d'infrastructures routières en Côte-Nord s'est probablement aussi appliquée à la tentative de prolongement de la route de la Basse-Côte-Nord où, comme à Tadoussac, la Société des Traversiers et le gouvernement du Québec opèrent une traverse avec hydroglisseur à Saint Augustin et financent un service d'approvisionnement et de transport entre les villages isolés de la Basse-Côte. Ces emplois sont sous la responsabilité des hauts fonctionnaires du Ministère des Transports et leur volonté de gérer pour protéger les emplois plutôt que pour servir la population de façon efficiente au moindre coût explique en partie la somme des attitudes défavorables à la région.

À la lumière de cette culture anti-régionale, la seule manière, selon nous, de mener à bien un bureau de projet serait d'exiger du Ministère qu'il soit mené par un ingénieur familier avec les grands projets et reconnu pour sa capacité à gérer avec succès en respectant budget, échéancier et qualité du travail.

De plus, les professionnels non familiers avec la construction de ces grandes infrastructures, urbaniste, statisticiens etc. ne devraient pas faire partie du bureau sauf sur demande express pour des questions particulières. Ces professionnels ont eu amplement le temps et l'opportunité de s'exprimer depuis plus de 40 ans et leur intervention ne pourraient être que redondantes. Surtout si on considère leur incapacité à traiter les différentes problématiques, sécurité routière et autres, autrement qu'en

silo. Pourtant les utilisateurs savent que ce ne sont pas de silos dont on parle mais bien de leur sécurité et de leur avenir.

Il est important d'éviter de retomber dans les ornières du passé et donc, seule une étude technique pour optimiser la construction du pont et de ses approches à l'aide des techniques modernes est nécessaire. Une évaluation des coûts et d'un échéancier doit suivre. Enfin, à la lumière des coûts connus des traversiers et de leur opération sur 50 ans il sera possible pour le gouvernement de prendre la décision qui d'emblée nous apparaît claire : Construire le pont de Tadoussac en procédant à des soumissions au niveau international et en retenant **les seuls experts aptes à concevoir un tel pont** et le tunnel d'accès à prix raisonnable : COWI International.

Les citoyens et leurs élus devront être vigilants pour éviter que des intermédiaires inutiles se glissent parmi les constructeurs et fassent gonfler inutilement les prix. On doit retenir des erreurs du passé. Rappelez-vous qu'en 1979, Lucien Lessard député en Haute-Côte-Nord et Ministre des Transports a tenté de faire construire le pont mais n'a pas obtenu le support nécessaire des citoyens. (Voir Annexe B10). On doit quand même rappeler que M.Lessard n'a pris connaissance que très récemment de l'étude fantôme de 1979B que les fonctionnaires ont du faire circuler sous cape pour discréditer le projet. De toute façon, seule la pression citoyenne permettra aux élus d'exiger que le pont qui aurait dû être construit il y a 40 ans, le soit dès maintenant. Ce n'est pas un luxe, c'est une question de vie et de survie d'autant que ce pont permettra d'économiser des fonds publics en mettant fin au service de traversiers. Il rétablira une route efficace et sécuritaire en respectant la mission même du Ministère des Transports du Québec :

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac.