



- ❖ L'étude d'impact a été déposée au Ministère de l'Environnement.
- ❖ L'acquisition des terrains et le déplacement des utilités doivent ce faire d'ici juin 2001.

La traversée de la rivière Saguenay à la hauteur de Tadoussac et Baie-Sainte – Catherine constitue le lien de transport de loin le plus utilisé pour les mouvements routiers interrégionaux impliquant la Côte-Nord.

La route 138 et la traverse de Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine constitue le seul lien de transport routier reliant la Côte-Nord directement aux grandes villes du Québec et au continent. La traversée du Saguenay revêt donc une importance stratégique et économique de premier plan pour la Côte-Nord.

L'achalandage sur la traverse représente 729,000 véhicules en 1997-1998. De ce nombre 18% sont des camions-remorques et donc 82% des automobiles. En 1997-1998, chaque jour une moyenne de 430 camions-remorques et 1600 automobiles ont utilisé la traverse. Bien que la population résidant sur la Côte-Nord soit demeurée à peu près stable depuis 10 ans, l'utilisation de la traverse n'a cessé de connaître une croissance pendant cette même période (environ 400,000 véhicules en 1984).

Habituellement deux navires sont en service à cette traverse. La capacité de chaque navire est de 75 automobiles ou 18 camions-remorques. Chaque camion-remorque utilise l'espace de 4 automobiles.

La route 138 sert d'aire d'attente pour les véhicules sur les deux rives du Saguenay. Les véhicules sur le bord des quais doivent attendre que le navire se vide avant de procéder à l'embarquement. Lors de la sortie, les préposés font habituellement mais non systématiquement, sortir les automobilistes puis les camions-remorques, ce qui évite aux automobilistes de devoir patienter derrière les camions-remorques.

La traversée dure une dizaine de minutes, à cela s'ajoute les temps d'opération d'embarquement et de débarquement qui peut varier entre 4,5 et 10 minutes. À ce temps de traversée s'ajoute le temps d'attente qui varie selon l'horaire et l'achalandage. La grille horaire diffère selon la période de l'année, de la semaine et de la journée.

La route 138, est une chaussée unique à deux voies contiguës. À proximité de la traverse elle est située en terrain montagneux, dont 50% du parcours sur les deux rives en pente critique ; on retrouve également de nombreuses courbes limitant sérieusement les possibilités de dépassement.

La vitesse moyenne des automobilistes utilisant la route 138 s'approche de la vitesse affichée (90km/h) pour les deux directions. Celle des camions-remorques est inférieure à la vitesse affichée avec des vitesses de 74 km/h en direction ouest et 88 km/h vers l'est. La faible possibilité de dépassement, associée à la réduction de la vitesse à 50 km/h de certaines zones et les vitesses des camions-remorques parfois inférieures à 60 km/h favorisent la formation de peloton.

Plus de 80% des usagers vont et proviennent de la région de Québec ou d'une région plus éloignée et plus de la moitié de ces automobilistes proviennent ou vont à Baie-Comeau ...ou plus loin.

Le temps de parcours de la route 138 et les retards à la traverse doivent être mis en perspective de ces longs trajets.

IDENTIFICATION DU CORONER		
Prénom du coroner Arnaud	Nom du coroner Samson	Numéro du coroner 76067
Mention de Mineurs <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001		
<small>JOUR MOIS ANNÉE SIGNATURE</small>		



Cet accident où monsieur Turbis vient de quitter le traversier, soulève toute la problématique de ce que ce qui doit être identifié sous le vocable :

« Syndrome de la traverse de Tadoussac Baie Ste-Catherine »

Bien qu'il n'a jamais fait l'objet d'une étude approfondie, le coroner Claudette Viens en fait mention sans le détailler dans ses rapports d'investigation du décès de Dominique Tifani le 25 mai 1995 (A-63227), du décès de Donatelli Léonard le 1er novembre 1993 (A-63228) et du décès de Rachelle Gagnon le 17 décembre 1996 (A-107218).

C'est donc l'objet de ce rapport de décrire les différents éléments de cette entité.

Le « Syndrome de la traverse de Tadoussac Baie Ste-Catherine » comporte une ou plusieurs des trois phases:

1. Avant d'arriver à la rivière
2. Au moment de la traversée
3. En quittant la traverse

1. Avant d'arriver à la rivière

Le fait de devoir emprunter le traversier à heures fixes, afin de poursuivre un voyage sur la route 138, provoque à l'approche de la rivière, chez certains conducteurs, un **changement psychosociologique** particulièrement au niveau de la perception de la vitesse de conduite et des règles de sécurité habituellement respectées, en fonction de l'infrastructure routière.

Plus on approche du traversier, le conducteur perçoit le Saguenay comme une ligne d'arrivée qui lui permet de raccourcir la durée d'un voyage lorsqu'il l'atteint rapidement ou de rallonger le voyage de façon significative « s'il a manqué la traverse ».

Le conducteur, pour obtenir la meilleure place dans la file d'attente du traversier

- en direction Ouest, à partir environ du village des Escoumins
- en direction Est, à partir environ de La Malbaie

...double un nombre maximal de véhicules et de tracteurs routiers.

Ceci lui permet de mieux se positionner dans la file d'attente, réduire la durée du voyage et diminuer le risque d'attendre la prochaine traverse.

Plus on approche du Saguenay, plus cette perception semble s'amplifier. Si lors de cette approche le conducteur suit un automobiliste très prudent, qui roule en deçà de la vitesse permise ou un peloton de véhicules, comme il lui est difficile de dépasser à cause de la géométrie routière, ce conducteur ressent de l'agressivité.

Du côté de Tadoussac, certains conducteurs recourent à un stratagème lors de la rencontre d'une très longue file d'attente en haut de la côte : Ils rentrent par la route d'en haut dans le village de Tadoussac et ressortent par la route d'en bas comme si c'était le début de leur voyage et se fauillent à l'intérieur du bas de la file, ceci leur permettant de sauver l'attente d'une ou deux traverses.

Il est à noter que lors de discussions informelles, les corps policiers m'ont rapporté avoir noté au Québec (à la suite de plaintes des résidents des abords de

IDENTIFICATION DU CORONER		
Prénom du coroner Arnaud	Nom du coroner Samson	Numéro du coroner 76067
Mention de Mineurs <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001		



traverses) des phénomènes similaires à l'approche d'autres zones où il y a un traversier.

2. Au moment de la traversée

❖ Le conducteur peut ressentir un **sentiment de bien-être intense** :

- ✓ Lors de l'embarquement
 - S'il croit avoir été chanceux d'avoir réussi à embarquer parmi les derniers.
 - S'il croit avoir été avantagé par l'homme de pont de la traverse en ayant été positionné dans la file qui risque de quitter le bateau en premier.
 - S'il réussit, malgré ses signaux, à imposer à l'homme de pont le choix de la file qui habituellement sort en premier.
- ✓ Avant le débarquement
 - S'il est dirigé vers la sortie par l'homme de pont de la traverse, avant son tour.
 - S'il est dirigé vers la sortie par l'homme de pont de la traverse, en avant de tracteurs routiers; ceux-ci auraient pu, à cause de l'infrastructure routière, le forcer à rouler plus lentement et rallonger la durée de son voyage.

❖ Le conducteur peut ressentir de l'**agressivité mal contenue** :

- ✓ S'il croit avoir été malchanceux malgré tous les efforts de conduite qu'il a déployés, de n'avoir pas réussi à embarquer parmi les derniers véhicules.
- ✓ S'il croit avoir été désavantagé par l'homme de pont de la traverse en ayant été dirigé dans une file qui risque de quitter le bateau en dernier.
- ✓ S'il n'arrive pas à imposer à l'homme de pont de la traverse, le choix de la file qui habituellement sort en premier et dans laquelle il tente de s'engager.
- ✓ S'il n'est pas dirigé vers la sortie par l'homme de pont de la traverse, selon l'ordre qui aurait dû avoir lieu.
- ✓ S'il est dirigé vers la sortie par l'homme de pont de la traverse, en arrière de tracteurs routiers; ceux-ci risquent, à cause de l'infrastructure routière, de le forcer à rouler plus lentement et rallonger la durée du voyage.

3. En quittant la traverse

Lors de l'approche du Saguenay, le fait d'avoir ressenti les changements psychosociologiques du « **syndrome de la traverse** », particulièrement au niveau de la perception de la vitesse de conduite et des règles de sécurité (habituellement respectées, en fonction de l'infrastructure routière) implique que ces changements vont toujours être ressentis en quittant la traverse :

La sortie du traversier devient alors l'équivalent d'un départ de formule 1 :

IDENTIFICATION DU CORONER

Prénom du coroner Arnaud		Nom du coroner Samson	Numéro du coroner 76067
Mention de Mineurs	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001			
JOUR		MOIS	ANNÉE
SIGNATURE			



NUMÉRO DE L'AVIS **A- 132643**

Le conducteur va changer d'allée sur le bateau pour se placer dans la file qui sort en premier.

Le conducteur atteint du syndrome de la traverse quitte toujours le traversier en essayant de se placer rapidement en tête de la file de véhicules :

...La route est habituellement libre devant et il y se dirige vers un secteur où il est difficile de dépasser les tracteurs routiers.

L'intensité du « **syndrome de la traverse** » est fonction :

- De la distance qu'un conducteur a à parcourir (Plus elle est longue, plus le syndrome de la traverse risque d'être intense et la durée des déplacements des voyageurs peut varier généralement de 3 à 9 heures).
- De la fatigue reliée à la conduite.
- De l'insécurité reliée à l'exiguïté de l'espace disponible entre les rangées de véhicules à bord du traversier et des difficultés rencontrées lors de l'embarquement et du débarquement de son véhicule.
- De l'impatience des conducteurs qui varie selon :
 - la saison (l'engorgement parfois créé par l'afflux touristique de l'été),
 - l'influence psychologique des conditions climatiques sur le conducteur,
 - les périodes de pointes de circulation les longues fins de semaine,
 - les bris que connaissent parfois les traversiers et les délais qui en découlent,
 - la densité camions-remorques en circulation (leur nombre a doublé depuis 1992 (Étude Gennivar 2000)),
 - la formation de pelotons à la sortie d'un bateau qui peut laisser sortir jusqu'à 75 véhicules à la fois.

Ce syndrome, dangereux pour celui qui en est atteint, peut avoir des répercussions diverses sur d'autres automobilistes sous forme d'accidents mortels, de blessés graves, de blessés mineurs ou de dommages matériels. Les automobilistes qui se rencontrent dans chaque sens aux abords de la traverse peuvent en être atteints simultanément et de ce fait, décupler les risques d'accidents.

CONCLUSION :

Mort violente accidentelle.

IDENTIFICATION DU CORONER		
Prénom du coronier Arnaud	Nom du coronier Samson	Numéro du coronier 76067
Mention de Mineurs <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coronier, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001		
<small>JOUR MOIS ANNÉE SIGNATURE</small>		



NUMÉRO DE L'AVIS A- 132643

RECOMMANDATIONS :

Je recommande de réviser la signalisation qui permet d'anticiper cette courbe mortelle en attendant la réalisation des travaux de correction de la courbe du lac Long déjà planifiés.

Je recommande au Ministère des transports en collaboration avec les Municipalités régionales de Comté impliquées des deux cotés de la rivière Saguenay et de la Sûreté du Québec et les organismes du milieu concernés de provoquer une rencontre sur les différents éléments du « **Syndrome de la traverse de Tadoussac Baie Ste-Catherine** ».

Cette rencontre devrait permettre d'intégrer dans un ensemble cohérent, les différentes interventions requises sur cet axe routier pour améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur l'ensemble de l'itinéraire de l'approche de la rivière Saguenay des cotés de Tadoussac et de Baie Ste-Catherine afin de diminuer le nombre de victimes décédées, blessées graves ou mineures, ainsi que le nombre d'accidents avec dommage matériel (Voir les tableaux ci-dessous).

Cette rencontre devrait prendre en considération tous les facteurs risquant d'être impliqués : les infrastructures routières, le contrôle policier et les facteurs psychosociologiques des conducteurs.

IDENTIFICATION DU CORONER			
Prénom du coroner Arnaud		Nom du coroner Samson	
		Numéro du coroner 76067	
Mention de Mineurs	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001			
		SIGNATURE	



**Accidents
Bilan routier**

Route 138	Accidents		Accidents		Accidents		Dommages matériels	TOTAL Accidents
	Mortels	Nombre de victimes DCD	blessés graves	Nombre de victimes blessées graves	blessés mineurs	Nombre de victimes blessées mineures		
1995 ⇒		4		5		39		80
Tadoussac					9	14	17	26
Sacré-Coeur					4	9	1	5
Gr.-Bergeronnes			1	2	2	3	5	8
Bergeronnes	1	2		1	1	3	7	9
Les Escoumins	1	2	2	2	6	10	23	32
1996 ⇒		1		4		28		77
Tadoussac			2	2	1	1	18	21
Sacré-Coeur	1	1	1	1	2	8	4	8
Gr.-Bergeronnes					5	7	7	12
Bergeronnes			1	1	3	3	5	9
Les Escoumins					5	9	22	27
1997 ⇒		0		11		18		90
Tadoussac			5	7	1	2	19	25
Sacré-Coeur							3	3
Gr.-Bergeronnes					1	1	8	9
Bergeronnes			1	1	4	4	12	17
Les Escoumins			2	3	6	11	28	36
1998 ⇒		1		5		19		71
Tadoussac			1	1	1	1	11	13
Sacré-Coeur	1	1			1	1	1	3
Gr.-Bergeronnes			1	3	2	6	7	10
Bergeronnes			1	1	3	3	11	15
Les Escoumins					7	8	23	30
1999 ⇒		2		6		30		92
Tadoussac	1		2	2	3	9	27	32
Sacré-Coeur	1	1	1	1	1	1	1	4
Gr.-Bergeronnes			1	1	3	6	3	7
Bergeronnes					4	4	6	10
Les Escoumins	1	1	2	2	9	10	27	39
2000 ⇒		1		6		19		85
Tadoussac	1	1	3	8	4	6	21	29
Sacré-Coeur							5	5
Gr.-Bergeronnes			1	1	1	3	15	17
Bergeronnes			1	1	1	3	3	5
Les Escoumins					5	7	24	29
Total =		9		37		153		495

**Figure 1. Tableau statistique des accidents tous types entre
Les Escoumins et Tadoussac
1995 à 2000**

(tiré de Sûreté du Québec «Bureau de la surveillance du territoire district de la Côte-Nord»)

IDENTIFICATION DU CORONER		
Prénom du coroner Arnaud	Nom du coroner Samson	Numéro du coroner 76067
Mention de Mineurs <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001		
JOUR	MOIS	ANNÉE
SIGNATURE		



NUMÉRO DE L'AVIS A- 132643

Accidents Bilan routier		Nombre de victimes DCD		Nombre de victimes blessées graves		Nombre de victimes blessées mineurs		TOTAL	
Accidents	Mortels		Accidents blessés graves	Accidents blessés mineurs		Accidents blessés mineurs	Domages matériels	Accidents	
Route 138									
1995 ⇒			6	6	27			123	
Cap-à l'Aigle			2	2	3	9		13	
Rivière Malbaie	3	3	1	4	5	39		47	
St-Fidèle			1	2	2	18		21	
St-Siméon	2	3	1	2	4	20		25	
Baie-Ste-Catherine				7	13	10		17	
1996 ⇒			1	5	35			101	
Cap-à l'Aigle					2	4		6	
Rivière Malbaie				11	18	15		26	
St-Fidèle	1	1	1	2	2	8		12	
St-Siméon			1	1	4	24		26	
Baie-Ste-Catherine			1	6	9	24		31	
1997 ⇒			4	5	29			115	
Cap-à l'Aigle	1	1		1	3	3		5	
Rivière Malbaie	2	2		3	4	26		31	
St-Fidèle	1	1		8	12	17		26	
St-Siméon				5	5	28		33	
Baie-Ste-Catherine			2	3	5	15		20	
1998 ⇒			1	10	37			82	
Cap-à l'Aigle	1	1		2	4	9		12	
Rivière Malbaie				6	7	11		17	
St-Fidèle			1	5	7	7		13	
St-Siméon			3	3	14	16		22	
Baie-Ste-Catherine				4	5	14		18	
1999 ⇒			2	7	39			97	
Cap-à l'Aigle				1	2	6		7	
Rivière Malbaie			1	3	4	12		16	
St-Fidèle				1	1	12		13	
St-Siméon	2	2	2	7	16	20		31	
Baie-Ste-Catherine			3	5	16	22		30	
2000 ⇒			4 + ?	5 + ?	18 + ?			49 + ?	
Cap-à l'Aigle								?	
Rivière Malbaie								?	
St-Fidèle								?	
St-Siméon	1	2	3	7	12	18		29	
Baie-Ste-Catherine	1	2		4	6	16		20	
Total =			18 + ?	38 + ?	185 + ?			567 + ?	

Figure 2. Tableau statistique des accidents tous types entre Cap-à l'Aigle et Baie-Ste-Catherine 1995 à 2000

(tiré de Sûreté du Québec «Bureau de la surveillance du territoire district de Québec»)

IDENTIFICATION DU CORONER		
Prénom du coroner Arnaud	Nom du coroner Samson	Numéro du coroner 76067
Mention de Mineurs <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Baie-Comeau, ce mercredi, 27 juin, 2001		
JOUR	MOIS	ANNÉE