

ANNEXE 1

Mémoire présenté à la Commission d'enquête du BAPE concernant l'implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac proposé par la Société des traversiers du Québec.

Par Pierre Breton, ex-président de la Chambre de Commerce Régionale de la Côte-Nord et citoyen averti au sujet de la traverse de Tadoussac et analyste depuis 16 ans à La Société du Pont sur le Saguenay.

Recherche et commentaires sur les missions du Ministère des Transports du Québec et de la Société des Traversiers du Québec, sur la loi sur le développement durable et la décision de construire 2 grands traversiers pour remplacer les 3 traversiers actuels encore opérationnels pour une décade et la décision de construire un duc d'Albe pour amarrer les nouveaux traversiers.

LES 16 PRINCIPES DE LA LOI SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Nous faisons cet exercice en gardant en mémoire la mission des 2 principaux intervenants dans la problématique de la traversée de la rivière Saguenay par traversiers sur la route 138 près de Tadoussac.

MISSION DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC

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 mobilité durable repose sur des systèmes de transport bien aménagés ainsi que des technologies efficaces et intégrées au milieu. En prenant en compte le caractère indissociable des dimensions sociale, économique et environnementale, elle :

- permet aux individus, aux entreprises et aux communautés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations actuelles et futures;

- offre un choix de modes de transport abordables, qui fonctionnent efficacement, qui soutiennent une économie dynamique et qui contribuent au développement des communautés sur tout le territoire;
- limite les émissions polluantes et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et le bruit.

VISION

Être un leader de la mobilité durable dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont au service de la population. (Extrait du site internet du MTQ)

MISSION DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

La mission de la STQ est de contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transports maritime de qualité, **sécuritaires, fiables et durables**, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec. (Extrait de Prévisions d'achalandage 2010-2025, Urbanex et Roche, p.1)

Sachant que le développement durable est une notion omniprésente en matière d'environnement et de transports, nous avons voulu revoir chacun des principes évoqués par la loi sur le développement durable à la lumière de la problématique du « Rectangle du Saguenay ». Ce concept repris par le journaliste du Montreal Gazette en 2001, Donald Johnston, sous le nom « Ferry Fever » se rapporte à la publication d'un rapport du coroner Dr Arnaud Samson en 2001 qui a défini le Syndrome de la Traverse et les atteintes à la sécurité routière qui y sont reliés.

Nous faisons cet exercice en gardant en mémoire la mission des 2 principaux intervenants dans la problématique de la traversée de la rivière Saguenay par traversiers sur la route 138 près de Tadoussac.

Tel qu'indiqué dans l'Étude d'impact sur l'implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac, au point 1.1, dans la présentation de l'initiateur du projet : **La STQ adhère à la Loi sur le Développement durable et ses 16 principes.**

Nous avons donc voulu revoir ces principes à la lumière de la problématique soulevée par la traversée de Tadoussac et ses impacts sur l'environnement, sur l'économie de la région Côte Nord et de l'est du pays et particulièrement sur les routes d'approche entre La Malbaie et Forestville.

Voici donc la liste des 16 principes de développement durable tirés de la Loi sur de Développement durable du Québec ainsi que quelques commentaires concernant la décision de construire 2 grands traversiers pour remplacer les 3 traversiers actuels qui ont pourtant une vie utile d'encore 10 ans et donc commentaires aussi sur la pertinence de construire un duc d'Albe à Tadoussac.

PRINCIPE 1

« SANTE ET QUALITE DE VIE » : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature.

Le segment pose des risques d'accidents routiers élevés selon le coroner Samson, selon une enquête de l'émission JE en novembre 2005 qui considérait la route 138 entre Québec et Sept-Îles comme la plus meurtrière au Québec et selon le rapport de la SAAQ qui démontrait que dans les 3 dernières années, la région Côte-Nord était celle où l'augmentation des décès était la plus importante parmi les régions du Québec : 12%. Bien que des « ratios ou taux d'accidents » présentés par la SAAQ semblent banaliser cette problématique. De ce fait, l'utilisation de ce segment a un effet **dissuasif** sur les déplacements entre la région et les grands centres. Concrètement, les usagers de la route peuvent être emprisonnés dans des pelotons en approchant de la traverse et sur des dizaines de kilomètres de part et d'autre à la sortie de la traverse sur une route sans espaces de dépassements pour permettre de dissoudre les pelotons. Une circulation par pulsation de pelotons survenant aux 13 minutes ou aux 20, 40 ou 60 minutes selon la période du jour ou de l'année. D'où l'incidence accrue du Syndrome de la traverse et des atteintes à la sécurité routière.

La forte proportion de camionnage, près de 20% des véhicules, incommode les gens vivant à proximité de la route 138 le long de la côte du traversier à Tadoussac et dans les 8 kilomètres dans le village de Baie-Ste Catherine. Jour et nuit, le freinage à la descente et la montée à faible vitesse génèrent bruits, vibrations et poussières qui portent atteinte à la qualité de vie des gens et à leur sécurité.

Alors une formule qui maintiendrait pour encore 45 ans le service de traversiers ne rencontre pas ce principe de développement durable.

PRINCIPE 2

« ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ SOCIALES » : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelles ainsi que d'éthique et de solidarité sociales.

Dans les villages de Tadoussac (819 personnes) et Baie-Ste Catherine (199 personnes) les traversiers génèrent quelques dizaines d'emplois. 74 emplois à temps plein qui peuvent se répartir dans les villages de Haute Côte-Nord et de Charlevoix. De plus certains de ces emplois à terre sont saisonniers et visent à gérer les files d'attente.

La question d'éthique et de solidarité sociale se pose ici comme elle s'est posée à Québec, Montréal, San Francisco ou ailleurs lorsque la construction d'un pont a été considérée pour remplacer un service de traversier. La traverse de Tadoussac est le principal employeur de Tadoussac sur une base d'emplois permanents. La solidarité sociale commande-t-elle la protection des emplois contre-productifs aux traversiers sans autres considérants. Un service de traversier saturé pour accéder à une région provinciale (Côte-Nord) aussi vaste que la Norvège ou encore une région canadienne aussi vaste que la France (Côte-Nord et Labrador) commande-t-il une solidarité sociale pour permettre l'essor de l'est du pays ?

Voilà un dilemme auquel de tout temps les hommes ont été confrontés. Combien de vies doivent s'achever ou être brisées par les atteintes à la sécurité routière ? Combien de communautés doivent demeurer confinées à une économie de développement temporaire, à une économie de chantier, à une économie d'extraction-expédition plutôt que de participer à un développement durable de leur économie par un équilibre entre extraction et transformation pour assurer, au moins, une pérennité de l'environnement socio-économique de ces communautés.

On devra, advenant un changement de paradigmes à la traverse de Tadoussac, porter une attention particulière aux mesures de mitigation à mettre en place pour relocaliser ces emplois. On sait déjà que des emplois additionnels seront nécessaires pour entretenir les nouvelles structures fixes nécessaires à la traversée du Saguenay : un pont.

PRINCIPE 3

« PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT » : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement.

La croissance du trafic lourd en attente aux abords de la traverse, le doublement du nombre de camions transportant des matières dangereuses entre 1991 ET 2003, l'absence de données récentes sur cette croissance, la croissance prévisible du nombre d'accidents suite à l'augmentation de l'achalandage et à l'incidence de pulsations de véhicules moins fréquentes et plus importantes (75 places-autos aux 13 minutes vs 115 places autos aux 20 minutes). Les temps d'attente aux traversiers, sur les traversiers et dans les pelotons à la sortie, le temps et les émissions de gaz à effet de serre lors des détours forcés vers ville de Saguenay sont autant d'éléments qui accroissent les émissions de gaz à effets de serre.

Le bruit constant du va et vient des traversiers dans l'estuaire qui menace la survie des bélugas et autres mammifères marins. Les constats des spécialistes, dont la Dr Valéria Vergara de l'aquarium de Vancouver qui affirme que le bruit des bateaux nuit à la survie des bélugas.

On nous propose 45 ans additionnels de bruit permanent. Pourtant, si la survie des bélugas est menacée, le principe de précaution devrait prévaloir. De plus, il est bien connu que dans le doute, pour ceux qui doutent encore, on s'abstient de faire du bruit. Un pont protégerait les bélugas de façon permanente

PRINCIPE 4

« EFFICACITE ECONOMIQUE » : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement.

Le service de traversiers est saturé de plus en plus fréquemment, il porte atteinte à la sécurité routière et à la fluidité de la route 138, la seule route nationale qui desserve l'est du pays dont la région Côte-Nord et le Labrador.

La région Côte-Nord, contrairement aux régions avoisinantes, est la seule qui ne possède pas de réseau ferroviaire bien qu'on la considère comme un fer de lance de l'économie québécoise depuis plusieurs années. Elle n'a qu'une route pour la desservir tout au long de ses 1 200 km de littoral. Cette

route se termine en cul de sac à Kégaska, dissuadant d'office les touristes à s'y rendre et débutant par un cul de sac à Tadoussac. Le MTQ étudie actuellement la possibilité d'achever la route vers Blanc Sablon. Cependant, comme dans le cas de la rivière Saguenay, on a doublé les coûts d'un pont sur la rivière à Saint Augustin, rendant trop onéreuse la construction. On a donc conservé les emplois de la Société des Traversiers sur l'aéroglysseur qui relie les deux parties du village sans que ne soient connus clairement les coûts réels du service de la Société des Traversiers.

De plus l'utilisation de bateaux plus grands et plus massifs pour traverser des véhicules en dehors des périodes de pointe, les soirs, les nuits et certaines périodes de jour, augmenteront les coûts d'opération à l'année. Déplacer de tels mastodontes pour 3 ou 4 véhicules la nuit est moins efficace que de le faire avec les bateaux actuels, moins massifs et toujours fonctionnels pour au moins la prochaine décennie. Les traversées aux 20 minutes au lieu de 13.5 minutes en période d'achalandage augmenteront le temps d'attente moyen sur les quais même si chaque traversier peut embarquer plus de véhicules.

Enfin, lors de bris, de grève ou d'absence d'employés clés, le service sera amputé de 50% de sa capacité de traverser alors que, actuellement, dans une telle situation, on ampute seulement 33% de la capacité l'été.

PRINCIPE 5

« PARTICIPATION ET ENGAGEMENT » : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique.

Ces consultations ont été et sont absentes à l'exception des audiences publiques sur l'implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac. Cet exercice de participation et d'engagement des citoyens représente un défi gigantesque, à la dimension de l'étendue du territoire et des distances entre les communautés qui le compose. Les intérêts régionaux ont historiquement cédé le pas aux intérêts locaux simplement parce que les distances ont toujours empêché une concertation efficace. De surcroît, la disparition des organismes de concertations comme la Conférence Régionale des Elus de la Côte Nord, rendent presque impossible cette démarche alors que les régions centrales peuvent facilement poursuivre cette concertation étant donné la proximité des intervenants.

Pourtant, depuis Juin 2000, les nord-côtiers se sont dotés d'un organisme pour les représenter : La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac. Ils ont entrepris une démarche globale nommée « Pavons la voie » pour éliminer les cul-de-sacs aux extrémités de la route qui les dessert et pour ouvrir un accès routier plus fluide et sécuritaire vers Fermont, créant ainsi une destination touristique exceptionnelle : La boucle du Labrador. Une boucle routière qui permet de découvrir la

route des barrages, la 389, la 500 et la 510 au cœur et sur la côte labradorienne et la Basse Côte-Nord via la route 138 achevée. Notre action s'intègre à cette démarche commune de doter le territoire d'une route achevée et fonctionnelle pour pouvoir amorcer une diversification de l'économie régionale vers, entre autres la transformation de nos ressources et une ouverture au monde par l'achèvement d'une boucle routière qui pourra devenir un produit d'appel touristique de niveau international, comme l'est devenue la route de l'Alaska il y a quelques décennies.

PRINCIPE 6

« ACCES AU SAVOIR » : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable.

Voilà sans doute le principe auquel nous adhérons inconditionnellement mais aussi celui qui nous pose le plus de difficultés. Au fil des 16 ans de recherche et d'analyse des études antérieures portant sur les traversiers et les alternatives nous avons constaté que l'essentiel des informations concernant le service de traversier à Tadoussac ne sont pas accessibles ou nécessiteraient des démarches dans le cadre de la loi de l'accès à l'information qui sont inaccessibles à notre organisation. À cause de la distance et du manque de spécialistes du savoir (absence d'université dans la région) certains organismes gouvernementaux n'hésitent pas, pour éviter de répondre à nos questions, à nous déplacer de Caïphe à Pilate pour rapidement nous dissuader de questionner. Chaque déplacement de Baie-Comeau ou Sept-Îles vers Québec représente des coûts importants en argent et en temps, coûts qui ont vite fait de dissuader les chercheurs d'informations en provenance de la région. Par exemple, un déplacement par avion de 2 personnes de Baie-Comeau vers Québec coûtera \$1 300 par personne, plus repas et coucher sur place au besoin. Si le temps de ces personnes n'est pas précieux, elles pourront prendre leur auto et prévoir une journée pour aller, une journée pour revenir, les nuits d'hôtels, repas, etc.

La dynamique de la représentation des nord-côtiers auprès des instances gouvernementales leur laisse le sentiment d'être des citoyens de deuxième classe quant à l'accès au savoir et aux experts familiers avec la région qui soient aptes à faciliter cet accès. **La région se trouve donc sous l'emprise du pouvoir façonnant des autres.**

Ces autres étant aussi partie du 70% des québécois qui ne sont jamais venu dans la région comme des 30% qui y sont venus mais peut-être une seule fois pour voir les bélugas dans le premier kilomètre des 1200 kilomètres de côte de la région. Le savoir régional sur les réalités que nous vivons n'est malheureusement pas pris en considération : **On a ainsi pris des décisions vitales concernant notre avenir. L'accès à la région à Tadoussac sans que les citoyens et utilisateurs ne soient consultés.** Des intérêts particuliers de divers ordres, (Société des Traversiers du Québec, Davie Shipbuilding, Syndicats CSN de Davie et de la STQ etc.) ont complètement effacé les besoins et les

attentes démocratiques des nord-côtiers. Quoi de plus légitime que de souhaiter participer activement à l'essor économique du Québec, quoi de plus fâchant que de constater que des gens s'appliquent à déstructurer la région sur les plans économiques, social et environnemental : Il faut un lien fixe sur le Saguenay. L'industrie du savoir a biaisé l'information stratégique concernant la traverse de Tadoussac parce qu'il n'y a pas dans la région d'Université, ni d'universitaires pour expliquer les réalités régionales. Les nord-côtiers, des bâtisseurs, gros travailleurs, pourtant si facile à « enfirwaper », à éconduire par des gestionnaires du savoir métropolitains à partir de paramètres à géométrie variable selon que l'on soit en métropole ou en région éloignée. En matière de traversiers et de pont à Tadoussac, le savoir est une denrée malléable à laquelle on peut faire dire oui ou non selon la requête du donneur d'ordre. Voilà un principe de développement durable qui fait défaut aussi dans la discussion traversiers/pont.

PRINCIPE 7

« SUBSIDIARITE » : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernées.

Dans le dossier de la traverse de Tadoussac, ce principe n'a pas été respecté. Les deux dernières études sur la traversée du Saguenay à Tadoussac (1999 et 2009) ont été placées sous la responsabilité de la division territoriale Côte-Nord du Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports, à 200 kilomètres du site. Or la traversée de Tadoussac concerne 3 entités distinctes sous la responsabilité du Ministre des Transports du Québec : La Société des Traversiers du Québec, La division territoriale de la Capitale Nationale du MTQ et sa division territoriale de la Côte-Nord. L'entité la moins bien outillée pour parrainer ce type d'étude a été retenue. En effet la direction Capitale Nationale a sur son territoire quelques ponts suspendus en opération dont celui de l'Île d'Orléans et le pont Pierre Laporte. Cette direction est à proximité des principaux intervenants, STQ, les bureaux provinciaux du MTQ, les universités et experts en transports y sont présents.

La région Côte-Nord est en sous-effectif pour desservir un territoire aussi vaste que la Norvège et ne dispose pas d'expertise en matière de longs ponts suspendu, elle n'a pas non plus d'autorité sur la moitié du projet qui se situe dans Charlevoix, ni sur la Société des Traversiers, qui est en quelque sorte un électron libre qui se rapporte directement au Ministre des Transports et qui dans le cas de la traverse de Tadoussac s'est référée directement au bureau du Premier Ministre sans intervention connue auprès du Ministre des Transports. Le PDG de la STQ en 2009 lors de la prise de décision était un ancien politicien qui avait siégé plusieurs années avec le Premier Ministre, à Ottawa. La décision montre bien qu'à la Société des Traversiers, on tisse des liens...

En fait, la traverse de Tadoussac est un lien inter-régional et à ce titre une préoccupation appartenant au Ministère des Transports au niveau provincial.

Nous sommes intervenus à 2 reprises auprès du Ministre des Transports pour demander une rencontre pour lui faire part du résultat de nos analyses sur les études concernant la traverse et lui demander une étude indépendante et objective sur la problématique de la traverse du Saguenay sur la route 138 et nous avons obtenu deux refus de rencontre associés à une recommandation de rencontre avec les fonctionnaires de la division territoriale Côte-Nord. Nous avons déjà rencontré ces personnes et leur avons adressé une lettre avec les questions qui nous préoccupent. Nous avons reçu une réponse un an plus tard, réponse dans laquelle, pour plusieurs questions, on nous réfère à la Société des Traversiers du Québec. De plus ces gens ont dirigé l'étude d'opportunité biaisée de 1999 sur la traverse de Tadoussac et l'étude d'impact biaisée de 2009 sur le pont. Comment, après avoir travaillé de bonne foi pendant 14 ans avec ces gens, croyant qu'ils étaient des partenaires dans l'avancement du projet, comment le ministre peut-il solliciter notre naïveté encore, au point de poursuivre le dialogue de sourd avec des gens qui depuis 16 ans s'acharnent à saboter le projet de pont. Poissons mais pas baleines... il y a une limite à se moquer des citoyens bénévoles qui ne recherchent que l'avancement de leur communauté par l'achèvement de la route interrompue qui les dessert.

Après 16 ans de recherche sur les traversiers, nous avons constaté une résistance soutenue de la part de La Société des Traversiers à fournir les informations concernant les traversiers. De plus, les informations publiques disponibles ne permettent pas de connaître les coûts d'opération, d'immobilisation et d'administration de la traverse de Tadoussac. D'une année à l'autre les paramètres peuvent être modifiés rendant ainsi impossible d'avoir une image juste des coûts totaux du service de traversiers. Une lecture du rapport de La Société du Pont sur les études passées concernant les traversiers et le pont permet de mesurer les efforts faits par le MTQ pour promouvoir le service de traversier trop souvent par des analyses biaisées par des informations incomplètes, absentes ou fausses ou par des requêtes du MTQ aux auteurs de ces études qui empêchent l'analyse des options optimales. Enfin le méli-mélo de juridictions à la traverse commanderait une intervention du Ministre des transport lui-même qui est le seul responsable de toutes les entités concernées.

La Société souhaite avoir accès à toute l'information pertinente pour pouvoir intervenir plus efficacement. C'est un des fondements de notre démocratie que de permettre aux citoyens d'obtenir une information juste et pertinente pour leur permettre d'exercer leur droit de vote de façon éclairée et en l'occurrence de pouvoir intervenir efficacement dans l'optimisation de l'utilisation des fonds publics pour promouvoir les intérêts supérieurs de la nation.

« PARTENARIAT ET COOPERATION INTERGOUVERNEMENTALE » : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci.

En l'occurrence l'implantation d'un duc d'Albe au quai du garage de Tadoussac en prévision de l'arrivée de traversiers plus grands doit prendre en considération l'ensemble des impacts que soulève la justification du projet. La traversée de la rivière Saguenay sur la route 138 présente une problématique complexe et qui s'accroît. Ainsi les segments routiers entre La Malbaie et Forestville ne permettent pas une circulation fluide et sécuritaire. La circulation par vague crée des pelotons de véhicules contenant un important pourcentage de véhicules lourds (près de 20%) et de véhicules lourds transportant des matières dangereuses (environ 6% des véhicules lourds) qui doivent circuler dans une zone à haut risque. Pentes et courbes hors normes, manque d'espace de dépassement sont la conséquence du sous-investissement chronique pour adapter la route à l'évolution de l'économie de la région, particulièrement dans le secteur sous la responsabilité de la Capitale Nationale.

Les décisions d'amélioration de la route dans la région de la Capitale Nationale ne semblent pas considérer que cette route dessert la Côte-Nord et le Labrador. Bien que considérée route nationale, les décideurs de la Capitale Nationale mesurent l'importance de cette route par le nombre de voteurs de la région qu'elle dessert : 199 personnes vivent à Baie-Ste-Catherine. Seul le Ministre des Transports peut faire valoir la vision interrégionale, provinciale et interprovinciale ou transcanadienne de cette route et recommander des travaux d'achèvement de la route 138. Si on n'attend que l'intérêt pour une communauté si faible, il n'y aura jamais d'achèvement de la route.

À ceci doit s'ajouter la somme des aléas (voir sur www.ponttadoussac.ca les annexes K53 à K62 sous « les études »), variations d'horaire et incertitudes générés par les traversiers et une dangerosité croissante créée par l'incidence accrue du syndrome de la traverse et de pelotons plus importants qui surviennent régulièrement à la sortie des traversiers. La croissance des véhicules lourds transportant des matières dangereuses et les conséquences de l'accroissement de ceux-ci dans les prochaines décennies aussi bien que l'accroissement des risques liés au syndrome de la traverse, commandent une analyse plus fine de la problématique sur ce segment routier avant d'y installer des traversiers plus grands. De la même manière, **une concertation et une analyse sérieuse des conséquences prévisibles de l'arrivée de ces grands traversiers devrait être étudiée attentivement en même temps que se tiendrait une analyse objective et indépendante complète sur les coûts totaux réels d'un pont vs les traversiers.** On ne parle pas ici d'un travail de 7 ans comme la dernière étude d'impact, mais plutôt de quelques mois.

Actuellement, il ne semble pas y avoir eu de planification des conséquences possibles de l'arrivée de ces bateaux. Voici une liste de ces conséquences prévisibles :

- Refaire la côte de Tadoussac pour permettre le remplissage et le vidage des véhicules traversés dans un temps acceptable, c'est-à-dire en moins de 20 minutes.
- Construire une aire d'attente pour permettre d'accumuler de 350 à 400 véhicules en retrait de la côte de Tadoussac. Des discussions sont en cours entre le MTQ et la municipalité de Tadoussac. Déjà deux projets ont été refusés et le directeur territorial de la Côte-Nord nous a indiqué que le MTQ a décidé de ne pas faire de travaux dans cette côte. Pourtant, le maire de Tadoussac nous a dit être en discussion encore avec le MTQ régional. Les traversiers ne pourront pas respecter les horaires actuels aux 20 minutes le jour si un des éléments qui leur permette d'emplier et vider rapidement n'est pas présent. C'est la loi du maillon faible qui limitera l'ensemble du service en période de pointe.
- Une étude indépendante nous semble essentielle pour pouvoir mieux mesurer les alternatives, surtout sachant que les nouvelles technologies permettent aujourd'hui de construire un pont sur cette route pour moins du tiers du prix proposé par le Consortium SNC-Lavalin/Génivar, 275M\$ (2015) (Voir lettre Brisset-COWI) au lieu de 860M\$ (2015) Étude 2009.
- Allonger le quai de Tadoussac en eau profonde comme ce fut le cas 4 ans après l'allongement des traversiers, en 2001. (Voir analyse environnementale de 2001 du MEQ sur l'allongement du quai de Tadoussac.)
- Refaire la route 138 de part et d'autre pour la mettre aux normes, du moins en ce qui concerne les espaces de dépassements. La moyenne québécoise des routes nationales à 2 voies permet les dépassements sur plus de 60% de leur longueur. Entre Baie-Ste-Catherine et St-Siméon par exemple, on ne peut dépasser que sur 10% de la longueur à partir de la sortie du traversier. Et plus précisément, sur les 30 kilomètres qui séparent le haut de la côte de la Rivière aux Canards à la sortie de Baie-Ste-Catherine et la fin du village de St-Siméon, on ne peut dépasser que sur 3% de la distance via 6 espaces très réduits de 150 à 200 mètres qui sont pointillés sur une ligne opposée continue. Donc, très mince possibilité de dépasser surtout en période d'affluence. On estime qu'il faudra construire des espaces de dépassements ou voies doubles sur environ 40 kilomètres de part et d'autre du Saguenay simplement pour normaliser la route à la moyenne provinciale de 60%. Et personne ne sait aujourd'hui si ces travaux suffiront à rétablir la fluidité et la sécurité sur ce segment de la route 138. Le MTQ n'a pas déterminé les coûts de cette mise à niveau de la route mais on peut anticiper l'importance de ceux-ci.
- Rendre accessibles et sécuritaires les déplacements des touristes qui se rendent au quai des baleines et à la Pointe Noire.

L'ensemble des coûts de ce projet de grands traversiers n'a pas été considéré même si La Société des Traversiers, et les divisions territoriales Côte-Nord et Capitale Nationale du MTQ sont des entités qui sont toutes sous l'autorité du Ministre des Transports.

De plus, l'utilisation de fonds publics d'un programme d'infrastructure fédéral pour construire ces traversiers à partir d'informations faussées transmises au gouvernement fédéral par les hauts fonctionnaires québécois soulève de sérieuses questions sur la façon dont les fonds publics sont dépensés. **Multiplier par 3 le coût réel du pont et sous-estimer par 3 le coût des traversiers n'ont rien d'anecdotique.**

PRINCIPE 9

« PREVENTION » : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source.

Le Ministère des Transports nous indique que la prévention n'est pas considérée en matière de sécurité routière sur la route 138, particulièrement dans la région de la Capitale Nationale. La politique de cette entité territoriale préfère agir en réaction, suite au fait accompli, comme par exemple dans le cas des travaux dans la côte des Éboulements suite à l'accident d'autobus qui a fait près de 40 morts il y a quelques années.

Dans le cas du duc d'Albe, cet exercice de prévention, d'atténuation et de correction n'a pas été mis en place. En effet, malgré nos demandes répétées, les responsables régionaux du MTQ nous indiquent ne pas avoir d'informations concernant cette planification ou un exercice visant à prévenir **le syndrome de la traverse qui ne manquera pas de surgir plus intensément lorsque les 3 bateaux actuels seront remplacés par 2 bateaux plus grands.**

PRINCIPE 10

« PRECAUTION » : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement.

Dans le cas de la protection de la vie marine, comme pour la prévention des accidents chez les humains. **Il est reconnu que la présence de navires dans l'estuaire du Saguenay représente une menace à la survie des bélugas entre autres.** Les vibrations et le bruit constant des moteurs des traversiers, 24 heures par jour 365 jours par année sont de nature à empêcher les communications entre les bébés bélugas et leur mère, ce qui pourrait selon les experts induire une perte de contact entre la mère et son nourrisson et donc la mort de celui-ci.

L'arrivée de 2 traversiers plus gros qui maintiendront pour encore 45 ans la présence de ces bruits dans l'estuaire suscitent plusieurs questions quant au principe de précaution et de protection d'une espèce menacée d'extinction aussi bien que de protection des utilisateurs de la route.

Dans le cas de la traverse de Tadoussac, rien n'indique que le principe de précaution a été appliqué.

De plus, comme nous l'a indiqué l'ingénieur du MTQ de la région Capitale Nationale, en matière d'accidents routiers, le MTQ n'applique pas le principe de précaution, c'est-à-dire agir en amont pour prévenir les accidents. Ils préfèrent agir en aval, c'est-à-dire attendre la survenue d'un nombre d'accidents et de décès suffisants pour justifier des travaux d'amélioration à la route même si les utilisateurs et les gens du milieu affirment ensemble que la dangerosité de la route sera augmentée anormalement et au-delà de la situation actuelle qui est déjà inacceptable.

PRINCIPE 11

« PROTECTION DU PATRIMOINE CULTUREL » : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent.

Le paysage de l'estuaire du Saguenay représente un paysage et un environnement d'une beauté exceptionnelle. L'arrivée des grands traversiers contribuera à modifier ce paysage.

Plus particulièrement les premières options d'élargissement de la Côte de Tadoussac ont déjà soulevé un tollé puisqu'on y retrouvait la démolition d'une partie du patrimoine bâti historique de Tadoussac. (Voir article de M. Luc Ferrandez). L'installation d'une aire d'attente de 400 véhicules à proximité de la côte, comme l'allongement des quais et le duc d'Albe lui-même sont autant d'éléments qui affecteront le paysage et la qualité de vie des citoyens vivant dans les villages de part et d'autre. De plus, Tadoussac et son histoire sont au cœur de l'histoire du pays et du patrimoine

canadien. **Démolir une partie de ce patrimoine pour perpétuer le service de traversiers pour encore 45 ans ne rencontre pas ce principe de développement durable.**

PRINCIPE 12

« PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE » : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens.

Toute la question des mammifères marins et de l'activité touristique de niveau mondial qui y est reliée est aussi ici remis en question par la présence éventuelle de ces grands traversiers.

Les bélugas de l'estuaire du Saguenay ont récemment été classés par le fédéral comme espèce en voie de disparition.

La circulation de transport lourd et plus particulièrement de ces camions lourds transportant des matières dangereuses nous préoccupe. Les accidents du 23 décembre 2012 sur le traversier lorsqu'un camion remorque a manqué de frein en arrivant sur le bateau, emboutissant 5 véhicules et blessant sérieusement un passager. Quel était l'angle de la rampe d'accès ? Était-ce à marée basse lorsque l'inclinaison de la rampe d'accès est à son maximum ? Quels sont les moyens qui auraient pu être mis en œuvre si ce camion s'était présenté dans une allée libre et qu'il avait terminé sa course dans le Saguenay ? Quel est la procédure si ce camion transportait des matières dangereuses, comme cela arrive régulièrement à la traverse, ou encore de l'acide sulfurique, des produits pétrolier ou autres produits chimiques ?

Les accidents maritimes, bien que peu ou pas documentés par la STQ, ont représenté dans le passé des risques pour l'estuaire. Aucune liste des événements survenus n'a été rendue publique bien qu'il soit connu des gens du milieu que plusieurs fois, les traversiers ont été déroutés par les glaces et entraînés dans le fleuve. Les pilotes et la STQ réfèrent indirectement à ces événements dans l'analyse environnementale de 2001 sur l'allongement du quai de Tadoussac.

Un événement en particulier est survenu il y a quelques années au cours duquel les glaces ont déporté le traversier sur le roc du côté de Tadoussac dans une position précaire et il a dû être secouru quelques heures plus tard par la garde côtière. L'opacité ou l'absence de transparence de la Société des Traversiers en matière de sécurité maritime rend la mise en place de mesures de préservations de la biodiversité plutôt difficile.

PRINCIPE 13

« RESPECT DE LA CAPACITE DE SUPPORT DES ECOSYSTEMES » : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité.

Il est assez simple d'évaluer si le maintien de traversiers plus grands rencontre ce principe. On sait depuis plus de dix ans qu'il y a un risque élevé que le bruit des traversiers empêche les communications des mères bélugas avec leurs bébés. Pourquoi personne n'est intervenu pour mesurer l'effet de maintenir des traversiers encore pour 45 ans au cœur des lieux de reproduction des bélugas et autres mammifères marins. Comme il n'y a pas eu d'étude d'impact de la construction de ces bateaux au coût de plus de 200 M\$, pas d'étude d'impact environnemental des travaux de plusieurs millions aux quais, doit-on comprendre que personne n'est autorisé à se poser la question et que le gouvernement fédéral ne s'intéressera à la question que si le gouvernement provincial lui pose une question ? Qui protège les bélugas lorsqu'on sait que les traversiers sont la principale source de bruit dans l'estuaire du Saguenay. L'écosystème comprend-il le milieu humain et les utilisateurs de la route et du traversier ? Si oui, de nombreuses questions devraient s'ajouter reliées à la sécurité routière, aux aléas et à leurs conséquences, à la fluidité de la route et au maintien d'un environnement harmonieux dans l'estuaire du Saguenay.

PRINCIPE 14

« PRODUCTION ET CONSOMMATION RESPONSABLES » : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'Eco efficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources.

Une analyse objective et indépendante permettrait de mieux définir les avantages d'un pont tant sur le plan économique qu'environnemental par rapport au maintien de traversiers dans l'estuaire. Nous avons fait cette analyse à la Société du Pont et avons souhaités rencontrer les responsables du MTQ pour en discuter, or cette rencontre nous a été refusée à 2 reprises. Les experts nous ont confirmé la faisabilité d'un pont pour le tiers du prix proposé dans l'étude d'impact de 2009. Le tracé imposé par le MTQ dans l'estuaire avait été déjà écarté par les experts de LGL en 1979

précisément à cause des coûts pharaoniques qu'il engendrait. En 1999, les experts mondiaux en construction de longs ponts suspendus recommandaient d'abaisser la hauteur du tablier du pont établi à 88 mètres par le MTQ, pour en réduire les coûts. Le MTQ a exigé en 2009 du consortium SNC-Lavalin/Génivar qu'il élève ce tablier au-dessus de la montagne en rive droite jusqu'à 140 mètres de hauteur rendant le coût de la structure prohibitif.

Si une étude indépendante était menée, elle pourrait préciser ces coûts et permettre de mieux comprendre comment en 2009, le consortium SNC-Lavalin/Génivar a pu doubler en seulement 5 ans les coûts du pont proposé au même endroit dans l'estuaire par Buckland&Taylor /COWI dans l'Étude d'Opportunité de 1999. Ce doublement des coûts survient malgré que l'option de du consortium de SNC-Lavalin/Génivar éliminait un tunnel de 1.2 kilomètres.

Les traversiers représentent une manière archaïque de traverser les rivières qui aujourd'hui n'a plus sa raison d'être dans une économie moderne, surtout si on considère que :

- un pont coûte 275M\$ (2015) et que la traverse coûte actuellement 220M\$ (2015) sans considérer que les bateaux ne sont pas terminés et que des extras sont encore prévisibles.
- ces bateaux devront subir un radoub majeur dans 25 ans et devront être construits à nouveau à tous les 40 ans alors qu'un pont survivrait largement au siècle ou à deux siècle si entretenu adéquatement
- les coûts de réfection de la côte de Tadoussac et de la construction de l'aire d'attente pour 400 véhicules ne sont pas encore connus ou même acceptés par le MTQ.
- la mise à niveau des routes d'approches pour atténuer les risques reliés à la sécurité routière ne sont pas non plus connus.

Entre opérer en plein estuaire 2 bateaux à l'année, jour et nuit avec des produits pétroliers et ou du gaz naturel et la construction d'une structure fixe dont la longévité pourrait s'étendre sur 200 ans selon les experts qu'est ce qui rend une décision si difficile à prendre de façon éclairée. Les hauts fonctionnaires ?

Comment obtenir des études transparentes et rigoureuses avec l'aide du MTQ et de la STQ si depuis 40 ans ceux-ci s'appliquent à saboter le projet en désinformant les élus et les citoyens.

Ajoutons que le président de la STQ en avril 2010, dans les bureaux du député d'alors M. Marjolain Dufour, nous a confirmé que la STQ construisait uniquement des bateaux polyvalents qui soient utiles à toutes les traverses de la STQ et que ces bateaux en aucun temps n'empêcheraient la construction d'un pont puis qu'ils peuvent être déplacés facilement vers d'autres traverses en tout temps.

Enfin, le temps perdu constitue aussi en définitive une source de consommation de produits pétroliers non négligeable.

PRINCIPE 15

« POLLUEUR PAYEUR » : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci.

En l'occurrence, le pollueur-payeur serait la STQ ou le MTQ. Finalement les contribuables eux-mêmes. La STQ devrait-elle payer pour les mesures de protection d'une espèce en voie de disparition, le béluga ? Les hauts fonctionnaires qui prennent les mauvaises décisions ne sont pas imputables, au pire ils pourraient être promus au bureau du Premier Ministre.

Si, on choisit de polluer par le son, par les émissions de gaz à effet de serre de véhicules en attente, par le gaz naturel ; un gaz qui agit puissamment sur l'effet de serre et il est reconnu que le transport de ce gaz génère des pertes d'environ 5% sous forme de fuites diverses. Cette réalité a été rappelée récemment dans la revue *The Economist*. Qui paiera pour ces émissions et cette pollution pendant les 45 prochaines années... Qui paiera pour les touristes déroutés par l'attente, pour les hôteliers privés de clients répétitifs à cause du bruit etc.

PRINCIPE 16

« INTERNALISATION DES COÛTS » : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Cette étude indépendante que nous demandons permettrait de corriger une analyse avantage-coût dans l'Étude d'impact de 2009 qui contient de nombreuses omissions ou des données incomplètes ou faussées. Si les coûts du pont ont été gonflés de près de 600 millions, si dans l'étude d'opportunité de 1999, on a gonflé sans raison le coût des routes d'accès au site optimal pour implanter un pont et on a surévalué « par erreur » le coût du pont implanté au site optimal à La Boule de plus de 80M\$ (2015). Comme il semble que ces pratiques du MTQ soient connues ailleurs (Voir article du maire Labeaume qui demande au MTQ de ne pas faire d'étude pour gonfler les coûts du projet d'élargissement de l'autoroute Laurentienne à Québec), Il y a tout lieu de croire qu'une analyse des coûts transparente et compréhensible par chacun apporterait des réponses claires qui soient dans

l'intérêt des contribuables québécois et canadiens, dans celui des utilisateurs et dans celui aussi des régions desservies par la route 138.

CONCLUSION

Après ce survol des grands principes du développement durable, j'estime que les missions du MTQ et de la STQ ne sont pas remplies en maintenant pour encore plusieurs décennies un service de traversiers dans l'estuaire du Saguenay. Une analyse complète et objective des options disponibles pour assurer la continuité de la route 138 a été faite par la Société du Pont et établit que la solution la plus avantageuse pour le Québec et l'est du pays est de construire un lien fixe qui mettra fin aux atteintes à la fluidité, à la sécurité routière, à l'industrie touristique et aux autres industries de la région que représente le maintien d'un service de traversiers sur la route nationale 138.

Le gros bon sens, c'est un pont pour le premier venu autant que pour des analystes indépendants qui se penchent sur cette question depuis des décennies. Des sommes importantes ont été investies dans des études parfois justes mais aussi parfois contradictoires et biaisées. **Aujourd'hui, nous connaissons, depuis 1979, le lieu optimal, nous savons qu'un pont peut y être construit sans problème avec un tunnel de 600 mètres et que ce pont coûtera entre 250 et 300 M\$ (2015).** N'est-il pas temps de demander une analyse objective, complète et rigoureuse des coûts de la traverse de Tadoussac, coûts directs et indirects, et de comparer ces résultats avec une analyse objective, complète et rigoureuse de la construction d'un pont. Cet exercice ne peut prendre que quelques mois si la STQ et le MTQ collaborent et s'engagent à fournir une information juste et complète.

Les intérêts particuliers de certains groupes doivent céder le pas aux intérêts supérieurs de la nation.

Il n'est pas juste question d'un poteau d'amarrage ici, il est question du bateau qu'il servira à amarrer, de la traverse de Tadoussac et d'un pont. Mais au-delà de ces infrastructures, il faut que le gros bon sens retrouve sa place au-delà des intérêts particuliers des uns et des autres. L'avenir du Québec dépend de hauts fonctionnaires qui donnent l'heure juste au représentant des citoyens, le Ministre des Transports.

Merci Messieurs les commissaires de votre écoute. J'ai bien compris que certains de mes propos dépassent votre mandat. Cependant, j'estime qu'on ne peut pas enquêter sur un duc d'Albe sans réfléchir aux gens et aux raisons qui sous-tendent son implantation. Si votre pouvoir de recommandation permettait une réflexion plus large de la problématique soulevée par l'implantation d'un duc d'Albe dont l'arrivée de grands traversiers pour l'y amarrer, nous espérons que vous partagiez avec moi la nécessité et l'urgence d'aller au-delà du duc d'Albe pour prendre des actions réfléchies dans l'intérêt des citoyens, des contribuables et des utilisateurs de la route.

Pierre Breton, citoyen averti et intéressé par l'avenir de la Côte Nord à l'intérieur du Québec.