

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN DUC-D'ALBE AU QUAI GARAGE DE TADOUSSAC PAR LA SOCIÉTÉ
DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Les requêtes de l'audience publique

Cote	Requête
CR3.1	Madame Marjolaine Gagnon
CR3.2	La Société du Pont sur le Saguenay Madame Micheline Anctil
CR3.3	Transporteurs en vrac de Charlevoix inc. Monsieur Marcel Dufour
CR3.4	Monsieur Tommy Gauthier
CR3.5	Monsieur Pierre Breton
CR3.6	Monsieur Pierre Brisset
CR3.7	Gesco et Boisaco Monsieur Steeve St-Gelais
CR3.8	Madame Marie-Pierre Breton

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

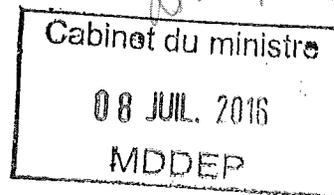
6211-04-061

Date : 30 juin 2016

Monsieur David Heurtel, Ministre,

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques.

Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30^{ème} étage
Québec, (Québec) G1R 5V7



**Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande
d'Audience publique.**

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que :
« L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13,5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13,5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « *La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« *Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de*

la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?
5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.

Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

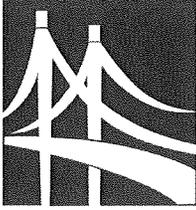
Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,

Signature: Marjolaine Gagnon

Nom : MARJOLAINE GAGNON

Adresse:

SACRE-COEUR-SUR-LE-FJORD-DU-SAGUENAY



334

CR3.2

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

6211-04-061

MD email
Cabinet du ministre

21 JUIN 2016

MDDEP

Forestville, le 13 juin 2016

Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est 30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

La Société du Pont sur le Saguenay à Tadoussac s'intéresse depuis plusieurs années à toute la problématique entourant la traversée du Saguenay à Tadoussac dans la continuité de la route 138.

- Considérant que la justification du projet est basée sur l'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie-Ste-Catherine et l'arrivée éventuelle de plus grands traversiers afin de remplir la mission de la Société des traversiers du Québec (STQ) soit d'assurer des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables;
- Considérant que la démonstration que l'arrivée de nouveaux traversiers plus grands, et pouvant atteindre une plus grande vitesse, augmenterait la qualité, la fiabilité et la sécurité des services n'a pas été faite auprès des utilisateurs et des citoyens;
- Considérant l'impact environnemental irréversible de la construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac sans avoir une assurance certaine de l'amélioration des services, de sa fiabilité et de sa sécurité;
- Considérant que des traversiers plus gros et moins nombreux auront des conséquences sur la fréquence des traversées et donc sur le temps d'attente, le temps d'embarquement et de débarquement, le temps perdu dans les pelotons à la sortie des bateaux, sur l'incidence du Syndrome de la traverse et sur le

- nombre de voyages additionnels via ville de Saguenay (105 kilomètres) pour relier les grands centres et l'Est canadien et donc considérant l'effet des éléments précités sur l'émission de gaz à effets de serre;
- Considérant que l'empreinte environnementale de la Société des Traversiers ne se limite pas à l'émission des gaz à effet de serre par les navires;
- Considérant le morcellement actuel du projet et l'absence d'une vue d'ensemble par les citoyens de ses conséquences en tant qu'éléments de la continuité de la route 138;
- Considérant notre besoin d'obtenir des réponses et notre volonté de proposer des moyens de mitigation à mettre en place pour atténuer les effets prévisibles de ce projet;

La Société du Pont sur le Saguenay demande une audience publique du Bureau d'audience public en environnement (BAPE) concernant le Projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac.

La Société du Pont sur le Saguenay est un organisme qui a pour mission de *promouvoir l'achèvement du lien routier entre la région du nord-est canadien (Côte-Nord du Québec et Labrador) et le reste du continent par la construction d'un pont reliant la route 138 à la hauteur de la rivière Saguenay entre les villages de Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac.* La Société du pont s'intéresse aux enjeux de sécurité et de fluidité de la route 138 et la traverse Tadoussac – Baie-Ste-Catherine depuis plus de 16 années.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées.

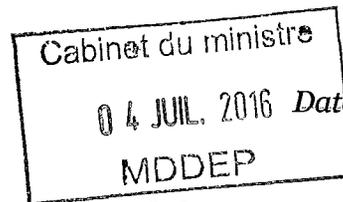


Micheline Anctil, présidente
La Société du Pont sur le Saguenay

1, 2e Avenue
Forestville, Qc
G0T 1E0

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

6211-04-061



Monsieur David Heurtel, Ministre,

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques.

Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30^{ième} étage
Québec, (Québec) G1R 5V7

**Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande
d'Audience publique.**

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que :
« L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « *La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« *Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de*

la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?
5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.

Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,

Signature: 
pour: MARCEL DUFOUR, PRESIDENT

Nom : TRANSPORTEURS EN VRAC DE CHARLEVOIX INC

Adresse: 2445, BOUL. DE COMPORTÉ
LA MALBAIE, QC G54 1N5
TEL: 418-439-3976

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

6211-04-061

Date : 30 juin 2016

Monsieur David Heurtel, Ministre,

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques.

Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30^{ième} étage
Québec, (Québec) G1R 5V7

**Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande
d'Audience publique.**

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que :
« L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « *La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« *Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de*

la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?
5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

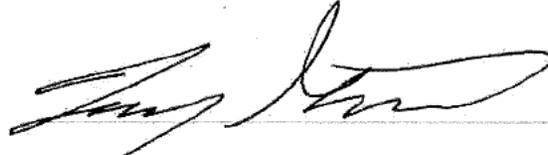
Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.

Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,

Signature:



Nom :

TOMMY GAUTHIER

Adresse:

GAUTHIER TRANSPORT

Sacré-Coeur

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

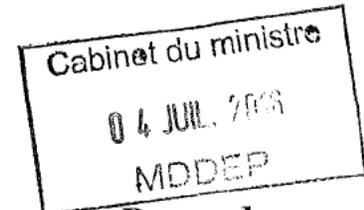
6211-04-061

Date : le 27 juin 2016

Monsieur David Heurtel, Ministre,

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques.

Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30^{ème} étage
Québec, (Québec) G1R 5V7



**Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande
d'Audience publique.**

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que :
« L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « *La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« *Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de*

la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?
5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.

Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,

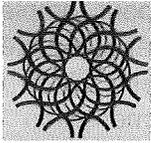
Signature: Pierre Breyon

Nom : PIERRE BREYON

Adresse: STE PETRONILLE

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

6211-04-061



Pierre Brisset, architecte (exMOAQ)
4346 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Tel (514) 899-5314
Courriel: gruhm@sympatico.ca,
Site Web: www.gruhm.org

Cabinet du ministre

04 JUIL. 2016

MDDEP

Monsieur David Heurtel, Ministre,

Le 20 juin 2016

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30^{ième} étage
Québec, (Québec) G1R 5V7

Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande d'Audience publique.

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers, ou l'on citait une amélioration de la qualité des traversées en augmentant le nombre et qu'on diminuait la dangerosité de ces pelotons formés au sortie lié au syndrome du traversier.

Au contraire, selon nous, des traversiers plus gros et moins nombreux auront des conséquences sur l'augmentation du temps d'attente, le temps perdu dans les pelotons à la sortie des bateaux, sur l'incidence du Syndrome de la traverse et donc sur la sécurité et la fluidité de la route 138 dont ces traversiers seront une forme de continuité.

À la séance d'information du BAPE du 24 mai 2016 à Tadoussac concernant le sujet en titre est la première opportunité que les utilisateurs des traversiers ont d'obtenir des réponses concernant la venue éventuelle de nouveaux traversiers et les conséquences environnementales qui y sont reliée.

Le promoteur du projet estime que ces traversiers agrandis auront un effet bénéfique sur les éléments cités dans le paragraphe précédent mais nous ne comprenons pas la logique de ces déclarations.

Premièrement; Dans votre document de justification du projet de l'ajout d'un duc d'Albe, vous cité que ceci est nécessaire pour sécurisé les nouveaux navires allongés et élargies lors qu'ils sont stationnés au garage la nuit à cause des risques d'avarie si il ne sont pas ancrés adéquatement aux extrémités. Par contre, le promoteur a omis d'inclure le prolongement du quai comme il a du le faire en 2001 avec l'ajout de 15 mètres de longueur des navires existants. Il est inconcevable que cet élément soit oublié considérant les grands risques avec les forts courants et concentrations de glaces à cet endroit provoquant l'urgence d'agir à cette époque, le tout ajoutant des coûts considérables au projet considérant l'extension du quai dans des eaux profondes.

Deuxièmement; Ces 2 traversiers plus massifs (2X110 véhicules=220 véhicules)) pour remplacer les 3 traversiers actuels (2X75 véhicules et 1 fois 70 véhicules=220 véhicules) en période d'été ne pourront pas maintenir la fréquence de traversées actuelle alors que les documents citent une demande des usagers d'augmenter la fréquence des traversées devant l'augmentation des utilisateurs de la traverse. Ainsi le choix de 2 gros traversiers qui traversent aux 20 minutes pour remplacer 3 traversiers plus petits qui peuvent offrir un départ aux 13.5 minutes soulève un besoin d'explications du promoteur.

Troisièmement; déjà en 1999, dans plusieurs études, on évoquait les atteintes à la fluidité occasionnées par les pelotons à la sortie des traversiers qui sont indissolubles avant plusieurs dizaines de kilomètres et que les traversiers à l'époque avaient une capacité de 70 véhicules. En effet, les espaces de dépassements sont déjà saturés sur plusieurs kilomètres à la sortie du bateau. D'ailleurs, comme indiqué par le promoteur dans les documents justificatifs, et comme indiqué dans l'Etude d'impact de 2009, qu'actuellement, les traversiers sont responsables de 30% des morts, blessés graves, légers et des accidents matériels qui surviennent sur la route 138 sur un segment s'étendant de La Malbaie à Les Escoumins de part et d'autre de la traverse et que rien dans le projet ne semble de nature à diminuer l'incidence des accidents et que maintenant, avec les pelotons qui passeront de 70 à 114 équivalents autos, nous ne voyons pas d'amélioration à la sécurité routière.

Considérant le morcellement actuel du projet, et l'absence d'une vue d'ensemble par les citoyens de ses conséquences et coûts en tant qu'éléments de la continuité de la route 138 et considérant que les traversiers actuels ont une vie utile résiduelle d'environ 10 ans

Nous demandons que le BAPE

- 1) Tienne une audience publique sur le projet d'installation d'un duc d'Albe pour amarrer de nouveaux traversiers allongés et élargis à Tadoussac
- 2) Que le BAPE considère la possibilité d'élargir son intervention pour mesurer l'ensemble des conséquences de ces nouveaux traversiers sur les utilisateurs de la route, dans les communautés le long du segment routier situé de part et d'autre du Saguenay et sur les impacts environnementaux du détournement des véhicules et camions via les routes 170, 172 et 175 advenant la diminution de la fréquence des départs.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,



Pierre Brisset

Rapport d'analyse environnementale

Prolongement du quai de Tadoussac

Dossier 3211-04-28

Le 12 juin 2001

SCHEIFELE, Peter et Robert, Michaud. *Évaluation du bruit sous-marin généré par les opérations de sciage de roc au quai de Baie-Sainte-Catherine et Évaluation des risques pour les mammifères marins de l'embouchure du Saguenay*, Groupe de recherche et d'éducation sur le milieu marin (GREMM), octobre 1999, 16 p.

4. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

La desserte maritime Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine fait partie intégrante de la route 138. Cette route est la seule artère desservant la population de la rive nord du Saint-Laurent. Cette desserte maritime évite aussi aux véhicules qui veulent se rendre à Baie-Comeau, Sept-Îles ou Natashquan à partir de Québec de faire un détour de plus de 100 kilomètres en passant par Chicoutimi au Saguenay.

L'achalandage annuel de la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine a connu une augmentation annuelle moyenne de 4,5 % entre 1967 et 1994 passant d'un peu plus de 200 000 à 679 220 véhicules. Au début des années 90, les fins de semaine de grand congé, le temps d'attente pour le traversier atteignait deux heures. L'allongement des traversiers s'est donc avéré, à ce moment, la meilleure solution pour contrer cet engorgement.

À la suite de leur mise en service, après leur allongement en 1996, les traversiers N.M. ARMAND-IMBEAU et N.M. JOS-DESCHÊNES de la desserte Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine, ont vécu plusieurs situations problématiques potentiellement dangereuses. L'allongement des traversiers les a rendus beaucoup plus vulnérables aux courants du Saguenay et aux intempéries caractéristiques de son embouchure, principalement durant les manœuvres d'accostage. La configuration de l'embouchure n'en fait pas seulement un site visuellement magnifique, mais aussi un endroit extrêmement délicat pour la navigation. La conjonction des courants du fleuve Saint-Laurent et du fjord du Saguenay, combinée à ceux provoqués par le phénomène de la marée qui se renverse totalement quatre fois par jour, en font un des points les plus difficiles à naviguer au monde. L'addition de glaces flottantes en hiver et au début du printemps est une menace supplémentaire qui rend les manœuvres d'accostage très délicates et parfois même périlleuses.

En ce qui concerne les traversiers de la desserte Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine, les capitaines sont obligés, lorsqu'ils rencontrent des conditions difficiles, d'exécuter des manœuvres très délicates qui comportent un certain niveau de risques d'accident. À plusieurs occasions, ils ont dû augmenter la vitesse d'approche pour éviter de se faire déporter sur les rochers près du quai de Tadoussac. Ce dernier, maintenant plus court que les traversiers, ne permet plus de dévier suffisamment le courant pour permettre à l'arrière du bateau d'être hors de sa zone d'influence avant d'atteindre sa position d'accostage. De plus, l'amarrage de l'arrière du bateau est devenu plus difficile et doit être exécuté plus rapidement ne laissant que très peu de marge de manœuvre pour corriger une erreur. Également, l'arrière des navires, demeurant exposé au courant pendant toute la période d'embarquement et de débarquement des véhicules et des passagers, représente un risque évident d'être frappé par les glaces lors de la débâcle printanière. Jusqu'à présent, aucun accident majeur n'est survenu. Cependant, quelques incidents mineurs se sont produits. À quelques reprises, le choc avec le quai a déplacé des véhicules sur le pont d'embarquement, mais aucun dommage aux navires ni aux véhicules n'a résulté de ces incidents.

Aucune personne n'a été blessée ou incommodée par ces incidents. Considérant cela, il est donc important de procéder au prolongement du quai de Tadoussac le plus rapidement possible afin d'éliminer ces risques pouvant affecter la sécurité des personnes et des biens.

5. DESCRIPTION DU PROJET

Le prolongement du quai de Tadoussac occupera une superficie très réduite dans le milieu marin. Le projet est confiné dans un secteur d'environ 20 mètres sur 20 mètres. Le quai comme tel sera allongé de 20 mètres tandis que le mur déflecteur de glaces mesurera également 20 mètres. La mise en place de cette structure n'empiètera pas hors de ce périmètre. Les figures ci-contre illustrent la localisation et l'ampleur du projet.

Figure 1 : Localisation du projet

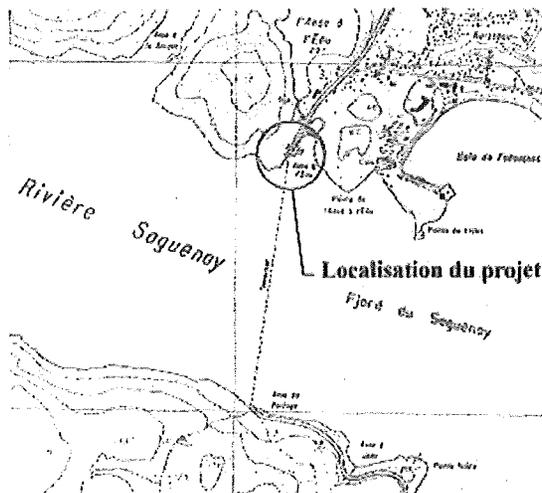
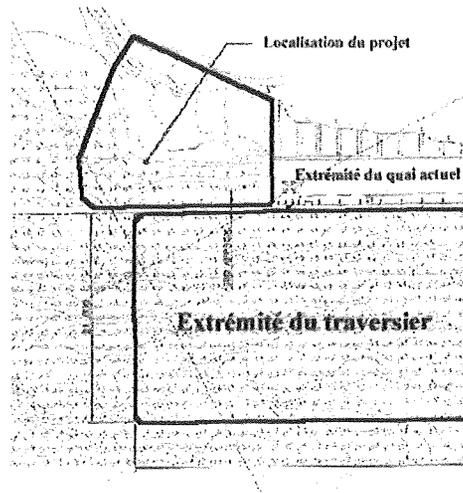


Figure 2 : Localisation des travaux



Ce projet comprend deux parties distinctes comportant deux méthodes de travail différentes : le prolongement du mur du quai, construit sur piles (piliers) ancrées au fond et le mur déflecteur de glaces construit sur toute sa longueur directement sur le fond marin et ancré, lui aussi, au fond.

La Société des traversiers a choisi la construction d'un quai appuyé sur des piles fixées au fond par des tiges d'ancrages de préférence à des pieux insérés dans des réceptacles forés dans le roc et à l'excavation d'une tablette creusée à même le roc par dynamitage pour asseoir la base du mur du quai. La technique des pieux, qui nécessitait des forages de grandes dimensions, provoque un fort niveau de bruit dans les fréquences néfastes pour les mammifères marins. De plus, le dynamitage qui aurait été requis aurait provoqué des ondes de choc beaucoup plus difficiles à contenir et un niveau de bruit beaucoup plus fort dans les fréquences néfastes pour ces mammifères. Par conséquent, le projet fut reconsidéré pour trouver une solution moins agressive pour le milieu.

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

6211-04-061



Le 30 juin 2016

Monsieur David Heurtel, Ministre,
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^{ème} étage
Québec, (Québec)
G1R 5V7

Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande d'Audience publique

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts.

Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que : « L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : **« La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route ».

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :
« Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?
5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138,

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay,

Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,



Steeve St-Gelais,
président

change.org

Destinataire: Monsieur David Heurtel, Ministre, Jacques Daoust, Ministre des Transports et Pierre Arcand, Ministre responsable de la région de la Côte-Nord

Lettre: Bonjour,

Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande d'Audience publique.

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants,

dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que : « L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?

2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?

3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, 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/Génivar

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. »
Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?

5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138

comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.
Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,

Signatures

Nom	Lieu	Date
Marie-Pierre Breton	Espagne	2016-06-12
Steeve Gagné	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Isabelle Girard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Christine Girard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Diane Dugas	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Eric Bouchard	Clermont, Canada	2016-06-12
bouchard bouchard	Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Canada	2016-06-12
Jacques Labrecque	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Sylvie Caron	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Karine Bujold	Québec, Canada	2016-06-12
Claudette St-Pierre	Les Escoumins, Canada	2016-06-12
francois pineau	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Yvan Caron	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Lise Lachance	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Eric Leclerc	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Viviane Richard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Jean Grondin	Sept-Iles, Canada	2016-06-12
Jude Gagnon	Les Escoumins, Canada	2016-06-12
Alain Jean	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Claudine Morneau	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Louiselle Lapointe	Gatineau, Canada	2016-06-12
Dominic Brousseau	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Claudine Bouillon	Sacré-Coeur, Canada	2016-06-12
Gilles Therriault	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
girardremi@hotmail.com Girard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
patrice maltais	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Francois Poulin	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Claude Marmen	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Serge Lessard	Grandes-Bergeronnes, Canada	2016-06-12
Manon Morin	Port-Cartier, Canada	2016-06-12

Nom	Lieu	Date
Charles Morin	Colombier, Canada	2016-06-12
Linda Plourde	Les Escoumins, Canada	2016-06-12
Carl Beaulieu	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
morel ouellet	Ville de Québec, Canada	2016-06-12
Adrien Boucher	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Michael Maltais	Forestville, Canada	2016-06-12
Frédéric Leblanc	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Françoise Marquis	Pointe-Lebel, Canada	2016-06-12
johanne st-pierre	forestville, Canada	2016-06-12
Philippe Brisebois	Ville de Québec, Canada	2016-06-12
Bernard Chamberland	Les Escoumins, Canada	2016-06-12
Jean-Rock Gasse	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Josée Gonthier	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Benoit Marmen	Ville de Québec, Canada	2016-06-12
Daniel Morin	Ville de Québec, Canada	2016-06-12
david tremblay	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
Claude Tremblay	Saint-Jérôme, Canada	2016-06-12
Francois Tremblay	Sept-Îles, Canada	2016-06-12
Robin Gagne	Baie-Comeau, Canada	2016-06-12
JACQUES KIROUAC	baie comeau, Canada	2016-06-12
Francis Tremblay	Forestville, Canada	2016-06-13
Jean Dugas	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Serge Foster	Ville de Québec, Canada	2016-06-13
Alain Comtois	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Denis Bacon	Godbout, Canada	2016-06-13
Claude Harvey	Sept-Îles, Canada	2016-06-13
Maude Tremblay	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Jacques Veillette	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Yolande Miller	Colombier, Canada	2016-06-13
Mariette Gagnon	Pointe-Lebel, Canada	2016-06-13
Claude Lapointe	Ville de Québec, Canada	2016-06-13
Patrick Harbour	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13

Nom	Lieu	Date
Yves Levesque	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Jacinthe Gaudreau	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
eric st-gelais	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
André Drapeau	Forestville, Canada	2016-06-13
pierre-olivier gagnon	Beaupré, Canada	2016-06-13
Michelle Fournier	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Jonathan St-Laurent	Chambly, Canada	2016-06-13
Rachel Rioux	Ragueneau, Canada	2016-06-13
Dany Larouche	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Fernand Morin	Montréal, Canada	2016-06-13
Yoan Soucy	Saint-Ambroise-de-Kildare, Canada	2016-06-13
Joannie Tremblay	Montréal, Canada	2016-06-13
François Leblond	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Sophie Levesque	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Alain Chouinard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Luc Gauthier	Grandes-Bergeronnes, Canada	2016-06-13
Marie-Claude Pelletier	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Vincent Bouchard	Sept-Îles, Canada	2016-06-13
Josée Levasseur	Pointe-Lebel, Canada	2016-06-13
Manon Rioux	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Denis Babin	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
michel therrien	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Raymond Duchesne	Saint-Hilarion, Canada	2016-06-13
Dyane Dastous	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Étienne Gagné	La Malbaie, Canada	2016-06-13
Charlotte Larochelle	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Alain Larouche	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
jennifer caron	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Sophie Tremblay	Colombier, Canada	2016-06-13
Martin Larouche	Bergeronnes, Canada	2016-06-13
Nathanielle Dupont	Sept-Îles, Canada	2016-06-13
Henri-Paul Côté	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13

Nom	Lieu	Date
Claude Brassard	Grandes-Bergeronnes, Canada	2016-06-13
Marc René Maltais	Les Escoumins, Canada	2016-06-13
Marc Bacon	Betsiamites, Canada	2016-06-13
Tony St-Pierre	Ville de Québec, Canada	2016-06-13
Michel Tremblay	Baie-Comeau, Canada	2016-06-13
Serge Morneau	Fermont, Canada	2016-06-14
Steeve Gauthier	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Raymond Lavoie	Les Buissons, Canada	2016-06-14
Steeve Trudel	Saint-Nicolas, Canada	2016-06-14
Claude Beaulieu	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Linda Bouchard	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Guy Lanteigne	Ville de Québec, Canada	2016-06-14
Sylvie Deschenes	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Yves Lanteigne	Montréal, Canada	2016-06-14
Joël Fortin	Pont-Rouge, Canada	2016-06-14
Alain Poirier	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Carole Deschenes	Baie-Comeau, Canada	2016-06-14
Jessica Bouchard	Les Escoumins, Canada	2016-06-14
Lise Duchesne	Sacré-Coeur, Canada	2016-06-15
Bruno Cousin	Baie-Comeau, Canada	2016-06-16
Yves GRISONI	Tadoussac, Canada	2016-06-16
tony farcy	Baie-Comeau, Canada	2016-06-16
Denise Bouchard	L'Ancienne-Lorette, Canada	2016-06-17
Mario Dechamplain	Baie-Comeau, Canada	2016-06-18
Alain Laroche	La Malbaie, Canada	2016-06-18
Germaine Dufour	Grandes-Bergeronnes, Canada	2016-06-20
Jean St-arnaud	Victoriaville, Canada	2016-06-20
Chambre de commerce CFPL	Forestville, Canada	2016-06-28