

Le 14 décembre 2016

Monsieur Michel Germain
Président de la commission
Projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Droit de rectification

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

V/Réf : 6211-04-061

Monsieur,

Conformément à l'article 29 des Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RLRQ, chapitre Q-2, r.45), la Société des traversiers du Québec (STQ) désire procéder à la rectification des faits relatifs au dossier mentionné en objet à la suite du dépôt et/ou de la présentation de certains mémoires. Afin de faciliter la recherche et le suivi, nous emploierons la codification du BAPE.

De plus, la STQ ne procédera à la rectification des faits que pour quelques éléments essentiels et non pas pour l'ensemble de la documentation déposée.

1. Longueur du duc-d'Albe

Extrait de DM1.2, section 2.1 : « Il est irrecevable que cette extension de 10 mètres ne soit pas pris... »

Rectification STQ : Prendre note que le duc-d'Albe et la passerelle permettront un allongement de 20 mètres (dans l'Anse-à-l'eau).

2. Durée de vie des traversiers et modernisation de la flotte

Extrait de DM1.2, section 2.2 : « ... remplacement des traversiers actuels devait se faire 2026 (2 navires) et en 2034 (dernier navire)... »

Extrait de DM9.1, page 9 : « Les bateaux actuels ont une durée de vie utile jusqu'en 2025... »

Extrait de DM8, page 1 : « ... parce que la STQ, sous la présidence du Monsieur Georges Farrah (ex-député libéral des Iles de la Madeleine) voulait moderniser sa flotte de traversiers et que, pour convaincre le Gouvernement, elle a fait la promotion qu'avec des bateaux plus gros et plus polyvalents, elle pourrait offrir un meilleur service à la traverse de Baie Ste-Catherine-Tadoussac. »

Rectification STQ : La STQ effectue une gestion globale de sa flotte et n'a pas une approche par silo. Pour cette raison, certains navires débutent leurs opérations à une traverse et seront appelés à être transférés ailleurs au cours de leur vie. De plus, malgré le fait que les navires ont une fin de vie utile, tous les navires de la STQ bénéficient d'une modernisation de mi-vie afin d'allonger leur durée de vie. Les données soumises au BAPE sont donc erronées ou inadéquates dans le contexte actuel de la gestion de la flotte.

3. Coût des traversiers

Extrait de DM1.2, section 2.2 : « De plus, selon les médias, il semble que les coûts de ces nouveaux navires augmentent sans fin. »

Rectification STQ : Actuellement, le contrat signé pour la construction des navires au Chantier naval Davie pour les deux traversiers est de 125 millions de dollars.

4. Confirmation d'une réunion avec le PDG et le PM

Extrait de DM5.1, page 8 : «...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. »

Rectification STQ : Le ministre de l'époque, M. Norman MacMillan, a participé aux deux conférences de presse (réf. : documents déposés le 9 novembre 2016).

Extrait de DM8, page 2 : « Les représentants de la STQ ont confirmé que cette rencontre avait effectivement eu lieu, que cette décision avait été précisée au bureau du Premier ministre et que l'annonce de construire de nouveaux traversiers avait été faite quelques jours après (voir communiqués de presse déposés au BAPE). »

Rectification STQ : La STQ n'a pas confirmé la tenue d'une rencontre spécifique et n'a aucun document pouvant confirmer la tenue d'une rencontre. Les représentants ont été uniquement en mesure de déposer les conférences de presse où ont assisté le ministre Norman MacMillan et le PDG de la STQ, M. Georges Farrah.

5. Horaire des traversées

Extrait de DM8, page 4 : « De plus, comble du comble, ladite représentante de la STQ a eu la brillante idée d'inventer une cédule de 19 minute/voyage. Ingérable en termes de planification... »

Extrait de DM9, page 7 : « qu'ils feront des traversées aux 19 minutes... »

Extrait de DM10 : «...chargement de 70 véhicules..., chargement de 110 véhicules...»

Rectification STQ : La fréquence de 19 minutes déterminée par la traverse de Tadoussac est basée sur une étude externe qui a réalisé différentes simulations et scénarios. La firme a ensuite recommandé différentes améliorations à prendre en compte afin d'optimiser le cycle des traversées, notamment la modification des voies d'attente, l'élargissement des rampes, l'ajustement des rampes, l'embarquement des piétons et cyclistes sur une rampe séparée ainsi que la formation des préposés.

De plus, selon les plages horaires, le pire scénario prévoit une capacité équivalente de 330 UEA ou, au mieux, de 440 UEA. À titre d'exemple :

Tadoussac	13 h 04	NM Jos-Deschênes II	110	3 traversées dans l'heure
Tadoussac	13 h 23	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	13 h 42	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	14 h 01	NM Jos-Deschênes II	110	4 traversées dans l'heure
Tadoussac	14 h 20	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	14 h 39	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	14 h 58	NM Jos-Deschênes II	110	3 traversées dans l'heure
Tadoussac	15 h 17	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	15 h 36	NM Jos-Deschênes II	110	
Tadoussac	15 h 55	NM Jos-Deschênes II	110	

C'est ainsi que nous arrivons à une augmentation de 46 % (UEA Effectif) avec des navires aux 19 minutes - voir référence DA4, déposée le 9 novembre 2016.

On doit également se rappeler que ce n'est pas 110 véhicules mais 110 **UEA**, sachant qu'un autobus correspond à 3 UEA. Il ne faut donc pas calculer 110 véhicules lors du temps de chargement. Pour les scénarios, on se doit d'utiliser des profils de chargement avec une mixité de véhicules.

De plus, l'augmentation de capacité nous permettra de réduire le nombre de véhicules laissés à quai. Entre avril et septembre 2016, 10,25 % des traversées avaient au moins un véhicule laissé à quai. La STQ est confiante que l'augmentation de capacité à 110 UEA permettra de réduire cette problématique.

6. Mission de la STQ

Extrait de DM9, page 8 : « Sa mission, d'assurer la continuité de la route n'est pas remplie. »

Extrait de DM10, page 1, par. 1 : « La S.T.Q. : donner le service de traversier d'une rive à l'autre de manière sécuritaire à tous les 20 minutes. »

Rectification STQ : La mission de la STQ est d'assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises par des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi le développement du Québec.

7. Syndrome de la traverse

Extrait de DM9, page 9 : « Jamais la STQ n'est intervenue publiquement concernant le Syndrome de la Traverse. Si nous faisons erreur, merci de nous en aviser. »

Rectification STQ : La STQ s'est impliquée, en collaboration avec le ministère des Transports, dans une campagne de sensibilisation: « *Traversier? Stressé? Raleeentissez* ». Cette campagne comprenait notamment des panneaux, des campagnes radios et des dépliants distribués aux abords de la traverse et à bord de nos traversiers.

8. Informations concernant les marchandises dangereuses

Extrait de DM9, page 11 : « ... puisqu'elle nous dit ne pas avoir ces rapports. »

Rectification STQ : À la suite à des modifications réglementaires et au permis du Bureau d'Examen Technique en Matière Maritime (BETMM), actuellement la STQ n'a plus à colliger cette information. C'est pourquoi elle ne détient plus cette information.

De plus, la STQ se doit de vérifier les placards sur les camions transportant les marchandises dangereuses. Le personnel connaît donc en tout temps ce qui est à bord et les mesures d'intervention à mettre en place en cas d'urgence.

9. Réduction de vitesse sécuritaire obligatoire pour la protection du béluga

Extrait de DM10, page 2, 2^e puce : « La S.T.Q. devra aussi tenir compte de la future loi fédérale qui devrait limiter la vitesse des bateaux dans l'aire protégée des bélugas et autres mammifères marins ».

Rectification STQ : Il existe déjà une obligation de réduction de vitesse dans l'habitat essentiel du béluga. Cette réduction de vitesse est respectée par les navires de la STQ.

Veuillez agréer, Monsieur, nos sincères salutations.

La directrice de la sécurité et de l'environnement,



Isabelle Beaudoin, B.A., SEAC