



Objet : **Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Mémoire BAPE.**

Addenda-1 à la Partie 3: Choix du tracée d'approche aux traversiers:

Suite aux réponses données lors de la période de question le mardi et mercredi 8 et 9 novembre 2016, nous avons certaines précisions à apporter à notre mémoire. En se référant à la carte du début de la partie 3 nous voudrions vous faire remarquer certaines anomalies relatives aux déclarations faites.

1- Côté du MTQ :

- .1 Selon plusieurs experts consultés en matière de capacité routière, du côté de Baie Ste Catherine, la RN138 accommode présentement des vagues de 15 à 20 autos la minute par décharge de navires qui représente des charges ponctuels équivalent de 900 à 1200 véhicules par heure (vph.). On nous dit que la route actuelle longeant le littoral en passant par la pointe Noire et les zones rurbains de Baie Ste Catherine et la Pointe aux Bouleau n'a pas la capacité d'absorber de plus grosses vagues allant de 25 à 30 autos la minute, soit une charge ponctuel de 1500 à 1800 vph. tel que généré par les nouveaux plus gros navires. Ceci nécessiterait donc la construction d'une nouvelle route plus large passant dans les terres et ce jusqu'au nouveau pont à la rivière aux Canards, soit une distance d'environ six kilomètres. (Trait bleu (continue ou pointillé) sur la carte).
- .2 Il va de même du côté de Tadoussac où le segment à une voie au dessus du bassin de la pisciculture devra être élargie à deux voies en direction Est sur une distance d'un demi kilomètre jusqu'au début de la côte exigeant un ouvrage d'art au dessus du bassin. (Trait bleu continue sur la carte).
- .3 La ville de Tadoussac nous a indiqué leur demande de construire une aire d'attente pour les traversiers au sommet de la côte afin de mieux libérer le réseau routier local pour un meilleur roulement de la circulation dans la municipalité.

Nous avons estimés le cout de ces travaux à environ 50M\$ qui doit être rajouté à la facture du nouveau service de traversiers que nous incluons dans nos analyses de couts à la fin du mémoire.

2- Côté de la STQ :

- .1 Extension du quai côté Tadoussac : Il est irrecevable que cette extension de 10 mètres ne soit pas pris au sérieux par les préposés de la STQ considérant l'expérience vécue entre 1997 à 2001 ou, après 4 ans d'exploitation, la STQ fut obligé de prolonger leur quai d'une quinzaine de mètres pour combler aux risques rattachés au prolongement des navires existants pour accommoder 15 autos de plus en 1997.
- .2 Nous ne saisissons pas le raisonnement derrière la commande des nouveaux navires en septembre 2009 sans études d'impacts qui fut fait trois semaines après l'émission du rapport de SNC/Génivar ou ce fut clairement indiqué que l'analyse du pont était faite avec la déclaration du remplacement des traversiers actuels devait se faire 2026 (2 navires) et en 2034 (dernier navire). Cette commande aléatoire est en complet contradiction avec l'esprit des rapports soumis à grand couts aux contribuables. De plus, selon les médias, il semble que les couts de ces nouveaux navires augmentent sans fin.

Il est évident, qu'étant un simple groupe de citoyens, que nous voyons que toute cette exercice cout très cher aux contribuables et exigeons donc une enquête sur ce phénomène surtout en période d'austérité ou le service de santé pour les ainées est coupé drastiquement afin de financer le déficit.