

## Annexe 1 du mémoire de La Société du Pont sur le Saguenay

Commentaires sur les questions et réponses fournies à la Commission d'enquête du BAPE sur l'implantation d'un duc d'Albe près du quai garage de Tadoussac .

### La demande

LIGNE 400 À 534 : Lettre de demande d'audience de La Société du Pont sur le Saguenay

Nous ne savons pas qui est à l'origine de la demande de construire 2 traversiers plus grands pour remplacer les 3 traversiers actuels dont la vie utile se prolonge jusqu'en 2025 selon l'étude d'impact de 2009. En fait, nous avons compris des échanges que personne à la STQ ou au MTQ ne dispose des justificatifs pour expliquer cette décision. Donc, nous comprenons qu'il n'y a pas de base pour affirmer à la page 2 de l'étude d'impact ;

*« L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie-Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »*

En fait, cette décision est essentiellement politique, sans consultation de la STQ ou des divisions territoriales du MTQ. De plus, le remplacement de 3 bateaux par 2 bateaux plus grands avec diminution de fréquence de traversée (aux 20 minutes plutôt qu'aux 13.5 minutes en période d'affluence) et augmentation des coûts par véhicules et des coûts totaux des traversées avec des navires mastodontes qui opéreront à plus grands frais pour traverser le soir et la nuit une poignée de véhicules que les bateaux traversent actuellement à moindre frais.

Dans les efforts faits par le président de la commission pour tenter de comprendre la justification du projet, celui-ci a dû mettre les mots dans la bouche de la représentante de la STQ pour obtenir une réponse, réponse à laquelle elle a acquiescé ( LIGNES 969 À 979):

De fait, de nombreux usagers ont mis en doute la possibilité que le service de traversiers soit plus efficace, en fait le service actuel à 3 bateaux est nettement plus efficace avec ses traversées aux 13.5 minutes en période d'achalandage, ses coûts réduits le soir et la nuit et sa flexibilité lors de problèmes à l'un des bateaux.

## La décision

À LA LIGNE 935, nous apprenons que la décision de construire les traversiers a été prise au printemps 2009. Pour votre information, (1589 À 1598) au mois d'août 2009, le Ministre délégué aux Transports, Norman Mc Millan, rend publique l'Étude d'impact de SNC-Lavalin/Génivar sur le pont et en septembre 2009, environ 3 semaines plus tard, M. McMillan annonce la construction des bateaux. Nous avons été à la Société du Pont très attentifs à ces annonces et sommes intervenus publiquement pour demander des explications sur la justification d'une telle décision. En septembre 2009, lorsque le Ministre McMillan a annoncé la construction des 2 grands traversiers, nous n'avons pas compris la logique de cette décision, nous ne la comprenons toujours pas.

## La sécurité routière

À LA LIGNE 1300, ET 3120 À 3130, Monsieur le président souhaite comparer la route 138 aux autres routes nationales au Québec. Cependant aucune route au Québec ne cumule autant de particularités qui influent sur la sécurité routière et ne permettent pas de normaliser cette route en la comparant à d'autres routes normales, sur terrain plutôt plat, sans courbes et pentes hors normes du au sous-investissement chronique sur ce segment routier La Malbaie au quai du traversier particulièrement. À LA LIGNE 1328, l'ingénieur Vézina du MTQ veut comparer cette route à des endroits similaires. Parlons plus spécifiquement du tronçon défini par le Dr. Arnaud Samson, coroner, d'environ 110 km entre La Malbaie et Les Escoumins. Vous pourrez lire plus loin quelques particularités de cette route qui font qu'elle peut très difficilement être comparée à des routes nationales qui ont en moyenne 60% d'espace pour dépasser, qui sont généralement dans la plaine du Saint-Laurent etc... À vouloir comparer l'incomparable, on risque d'oublier l'essentiel.

## La Côte Nord , une région enrichissante et appauvrie.

La région Côte Nord vue par l'institut de la statistique du Québec dans son document : *Panorama des régions du Québec, Édition 2015.*

**Croissance économique :** La Côte Nord encore la région la plus rapide. *P.51*

Elle est la première région au Québec concernant son PIB par habitant : 81 184 alors que la moyenne du Québec est de 41 631, en 2013, par exemple ; *p. 55*. On comprend selon ces chiffres que chacun des nord-côtiers participe à l'enrichissement collectif à hauteur de 2 fois le québécois moyen. Les investissements en matière de transport ne se traduisent pas ainsi et le manque d'infrastructures, dont un pont sur la rivière Saguenay, freinent de plus en plus l'économie régionale. Le revenu disponible par habitant est le plus élevé des régions du Québec en 2013. *p.60*



Des routes non comparables, cache une toute autre réalité. Par exemple, on retrouve en région Côte Nord les plus grandes inégalités au Québec, des citoyens de deuxième ou de troisième classe en matière d'infrastructures de transports, de service de santé, de services d'éducation etc.

Deux des MRC les plus pauvres du Québec sont situées aux extrémités : Basse Côte Nord ou Golfe du St Laurent avec un RDH (revenu disponible par habitant) de \$23 421 en 2013 et Haute Côte Nord un RDH de \$23 890. La même année, le RDH pour l'ensemble du Québec était de \$26 774.

La MRC la plus riche au Québec en 2013, Caniapiscau avec un RDH de \$41,631 est aussi en Côte Nord. Pour se déplacer d'une extrémité à l'autre de la région il faut parcourir de Fermont à Kégaska environ 1210 km. Si on veut rejoindre Blanc Sablon et les villages de long des 75 km de la route entre Blanc Sablon et Old Fort, il faut parcourir à partir de Tadoussac, par la route via le Labrador, près de 2000 kilomètres. Il n'y a pas de route pour desservir plus de 4000 personnes dans des villages isolés entre Old Fort et Kégaska.

Toutes ces réalités, tous ces contrastes ne peuvent pas être standardisés. On ne peut pas comparer les mineurs de Fermont, leurs hauts salaires et leur communauté qui est en fait d'abord un chantier minier où il n'était pas possible encore tout récemment d'être enterré faute de cimetière. On ne peut pas comparer donc avec le village de pêcheur de la Tabatière, où seule une pêche anémique permet la survie et où les gens préfèrent mourir sans soins spécialisés de leur cancer plutôt que de faire hypothéquer les maisons des proches pour payer les transports aériens vers les hôpitaux spécialisés. Même chose pour l'accès des enfants aux études supérieures. Des villages qui se dévitalisent à la vitesse grand V par les choix d'une société qui promeut les inégalités régions-centres.

Bref, la Côte Nord est une région très paradoxale qui nécessite au moins les outils de base pour se développer plutôt que de se limiter à extraire et expédier des ressources souvent non renouvelables. Une route achevée par un pont à Tadoussac et la route 138 vers Blanc Sablon.

**Combien de régions** au Québec dépendent d'une route nationale qui est interrompue par un service de traversier qui lui-même peut être interrompu par les grèves des différents syndicats du service de traversée, par les glaces, par les bris aux bateaux ou aux installations à quai, par les engorgements en période d'affluence, par les véhicules prioritaires, etc. ?

Combien de régions disposent d'une route nationale interrompue à 3 endroits, Old Fort, Kégaska et Tadoussac ?

Combien de régions continentales du Québec ne sont accessibles que par un service à horaire variable selon l'heure du jour, selon le jour de la semaine et selon la saison ?

Combien de régions sont considérées historiquement comme un fer de lance de l'économie québécoise via le Plan Nord et pourtant ne disposent pas d'un lien ferroviaire continu avec le réseau nord-américain ?

Combien de régions accepteraient que leur potentiel touristique soit amputé par l'incapacité des traversiers de satisfaire la demande en période d'affluence ?

Combien de région ont vu leurs instances de rencontre et de concertation abolies, rendant ainsi les enjeux fondamentaux de la région sans représentation ?

Combien de régions sont captives du monopole de transport aérien et à ce titre sont surtarifiées simplement parce qu'elles sont désorganisées politiquement ?

Combien ? Combien ? Combien?, la liste est encore bien longue. Autant la Côte Nord enrichit le Québec autant le Québec l'appauvrit, la désorganise.

.

**Combien de routes au Québec** ont une de ces caractéristiques ou de surcroît les cumulent ?

Voici donc quelques particularités de ce segment routier qui doivent être gardées à l'esprit :

- 1) Une route nationale à 2 voies interrompue par une rivière qui doit être traversée selon un horaire variable quotidien, hebdomadaire, annuel.
- 2) Une circulation sur cette route composée à près de 20% de camions-remorques qui approvisionnent la Côte-Nord et le Labrador, un taux généralement beaucoup plus élevé que sur les routes ailleurs au Québec certains de ces camions se rendent à Blanc sablon de façon hebdomadaire, à près de 2000 kilomètres de la rivière. Ces camions doivent circuler sur une route pentue et courbée sur laquelle on ne fait pas d'améliorations.
- 3) Les déplacements moyens des véhicules se calculent en centaines de kilomètres, soit environ 400 KM pour un déplacement Baie-Comeau - Québec, ou 900 km pour un déplacement Sept-Îles - Montréal. Alors, lorsqu'on fixe un taux d'accident par kilomètre, la longue distance rend le problème insignifiant mais si on évalue les déplacements par utilisateurs, les chiffres pourraient être très différents. Ces taux d'accidents sont basés sur une conception urbaine des déplacements dans lesquelles on considère au kilomètre en fonction du nombre d'utilisateurs. Cette méthode assure à long terme la dégradation et le sous-investissement dans les réseaux routiers des territoires québécois. Nous avons, par exemple, demandé une description récente des accidents sur ce segment, que nous avons obtenu de la part du MTQ région Côte-Nord, cependant, dans la capitale nationale, les informations sont absentes et on nous présente un tableau non significatif qui ne permet pas la comparaison.
- 4) La formation des pelotons est automatique à la sortie des bateaux et fréquente ou très fréquente pour les pelotons qui se forment avant d'arriver aux traversiers lorsque les usagers de la route doivent suivre des camions remorques qui roulent au ralenti. Le Dr. Samson évalue dans son rapport que les camions remorques maintiennent une vitesse

moyenne de 74Km/h alors que la vitesse moyenne est de 90 km/h. Notez que l'usage des moyennes d'ailleurs est toujours faussé si l'on ne considère pas les particularités de ce segment routier. Notons que dans les pentes, il est fréquent de devoir suivre des camions remorques à 20 km/h en montée et à 40 km/h dans les longues descentes.

Les routes d'approche à la traverse ne disposent pas des espaces de dépassements minimal pour permettre aujourd'hui de libérer les véhicules des pelotons. Les documents soumis expliquent que la moyenne provinciale sur les routes nationales à 2 voies est de plus de 60% de la distance sur laquelle on peut dépasser sur une ligne pointillée ou sur une voie double de dépassement. Entre le haut de la cote de la Rivière-aux-canards à la sortie ouest de B-Ste-Catherine et le village de St-Siméon, on a un segment de 30 km de route sur lequel on ne peut dépasser que sur 3% du parcours. Malheureusement, les délimitations des juridictions dont nous discuterons plus loin rendent les travaux d'amélioration de la route côté Charlevoix à peu près impossible. Les politiciens, comme dans le cas des grands traversiers, prennent des décisions en fonction de leurs électeurs. Les 198 personnes qui habitent Baie-Ste Catherine ne représentent pas un poids significatif pour changer les choses et les 100% des nord-côtiers qui circulent sur ce tronçon n'ont pas voix au chapitre. Nous devons souligner les efforts faits par la direction territoriale C-N du MTQ qui a installé des voies de dépassements en fonction de pelotons de 75 véhicules, il faudra voir comment des pelotons de 115 véhicules pourront se dissoudre. On peut convenir que le MTQ division Capitale Nationale, le MTQ division Côte-Nord, et la Société des traversiers sont tous sous l'autorité du Ministre des Transports. Cependant celui-ci n'a pas les moyens ou la volonté de concerter ces gens avec les utilisateurs et citoyens avertis, du moins beaucoup plus avertis que les experts qui se contentent d'une vision théorique sur des moyennes annuelles alors que la réalité est beaucoup plus complexe. En travaillant en silo, avec des œillères, on peut comprendre que des décisions non justifiables soient prises.

Il serait de la responsabilité du ministre qui chapeaute la STQ et les 2 directions régionale du MTQ de prendre la responsabilité de ce segment routier interrégional sur une route interprovinciale plutôt que de laisser les intérêts particuliers des uns et des autres monter de toutes pièces des projets qui ne profiteront en définitive qu'aux intérêts particuliers des hauts fonctionnaires et de certains acteurs de l'industrie maritime et ce au détriment des contribuables et des usagers de la route.

En utilisant des paramètres urbains, en comparant une route normale avec une route interrompue, sans espace de dépassement. Lorsqu'on entend l'ingénieur routier de la direction Capitale Nationale du MTQ indiquer que la voie de dépassement de la côte de la rivière aux canards a été construite parce que le taux d'espaces de dépassement était « en deçà du pourcentage minimum acceptable », on comprend que seules les normes ont permis cette amélioration (1492-1500).

De toutes évidences les experts de la région de la capitale nationale n'ont pas la moindre idée des particularités de cette route. S'ils n'y sont jamais passé, comment leur faire comprendre la réalité.

## Invitation aux commissaires,

Messieurs les commissaires, vous avez circulé au moins 3 fois sur cette route si vous êtes venu de Québec. Nous sommes dans une des périodes les moins achalandées de l'année. Lorsque vous suivrez un véhicule ou lorsque vous voudrez dépasser un camion remorque sur un espace restreint, merci de vous rappeler qu'en période d'été le nombre de véhicules est multiplié par 3 ou 4 et les possibilités de dépassements fondent rapidement. L'ampleur des pelotons ne se compare pas à ce que vous percevez en ce début décembre. Rappelons qu'avec les pelotons agrandis, les 6 courts espaces de dépassements disponibles entre le haut de la côte de la Rivière aux Canards et Saint Siméon, soit plus de 30 kilomètres, seront saturés par les premiers 50 véhicules sortant du bateau et les 60 véhicules additionnels seront emprisonnés dans les pelotons sur plusieurs dizaines de kilomètres additionnels.

La venue périodique aléatoire (Voir annexes K53 à K62 sur le site [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca)), souvent imprévisible, de vagues de véhicules en provenance des traversiers varie beaucoup selon le mois de l'année (Voir Annexe K11, sur [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca) onglet « les études », tableau interactif des études.)

Il y a, par exemple, 4 fois plus de véhicules dans les mois d'été à la traverse que dans les mois d'hiver. Il y a aussi 5 fois plus de passagers en août 2013 qu'en février 2014 (Comparer fév. 2014 avec Août 2013). Aussi lorsque les experts analysent le DJMA pour discuter de cette route, ils faussent la réalité. Une analyse sur les pelotons par exemple n'aura rien de comparable en février ou en août de la même année. L'incidence des accidents sera aussi très différente selon la période de l'année. Les statistiques mur à mur ne tiennent donc pas la route.

### LIGNES 485 À 490 : Les pelotons

Le segment routier d'approche des traversiers du côté de la Côte-Nord a connu des améliorations depuis les 20 dernières années. Si Messieurs les commissaires, vous avez la chance de vous rendre à Grandes-Bergeronnes pour voir la nature des travaux, vous serez alors en mesure de comparer ce segment avec celui entre B-Ste-Catherine et St-Siméon et au-delà jusqu'à La Malbaie. Comment les bureaucrates qui ne comprennent pas la problématique sur leur partie du territoire ont-ils pu être obligé par les normes, plutôt que par le bon sens, de construire la voie de dépassement de la Côte de Rivière aux Canards ? Diminuer la dangerosité de ce segment pour sauver des vies, rendre la route plus fluide, plus sécuritaire n'a pas été pour eux une évidence ils ont agi parce que les règlements disent que les espaces de dépassements sur ce segment routiers sont « sous la norme minimale prescrite ». (1492-1500). Ces commentaires commandent une réflexion sur l'intérêt de la capitale Nationale pour sa région voisine, la Côte Nord.

## DOCUMENT DA4 remis par la STQ

La pertinence de traversiers plus grands : Plus efficaces : Vraiment ???

Le document cache une réalité, celle de la période principale où les traversiers sont utilisés. Appelons-la la période de pointe de jour. Ce document vient confirmer que finalement l'efficacité du service de traversiers sera moindre en période d'achalandage et moindre en période peu achalandée la nuit ou le soir.

Il faudrait d'abord comparer combien cela va coûter de plus le soir et la nuit de faire circuler ces mastodontes avec à peine quelques véhicules et parfois aucun, plutôt que les bateaux actuels qui sont plus petits et donc moins énergivores et mieux adaptés à la grande variabilité de l'achalandage selon les périodes de l'année.

La STQ présente comme une amélioration ce qui en fait est une détérioration du service le jour parce que départs moins fréquents en période d'achalandage et un gaspille de fonds publics la nuit et le soir se conjuguent. Avec 50% plus de places vides et une masse accrue des bateaux de 33% (considérant aussi la double motorisation) les coûts de carburant et d'usure des bateaux vont aussi augmenter. Le coût de traversée par véhicule va aussi augmenter inévitablement. La STQ a-t-elle fait des études pour valider les coûts par véhicules des nouveaux bateaux

## Des enquêtes de satisfaction jovialistes à la STQ

Les enquêtes de satisfaction que la STQ fait à chaque année et qu'elle intègre à son rapport annuel qu'elle remet au Ministre des Transport qui lui-même le remet aux élus de l'Assemblée Nationale soulèvent une observation. À chaque année, ce rapport laisse croire que 90% des usagers de la traverse sont satisfaits. Cependant, les sondés du mois d'août sont des touristes ou des vacanciers principalement. 1 voyageur sur 5 peut être considéré comme un passager récurrent et averti (Voir K11 sur [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca) ). LA STQ devrait faire ce sondage en février, au moment où la majorité des utilisateurs sont des passagers récurrents et plus familiers avec les problématiques. Elle pourrait alors présenter une image plus réaliste du taux de satisfaction des usagers. D'ailleurs, ce sondage devrait être parrainé par des représentants du milieu et non pas par La STQ elle-même. Le risque de conflit d'intérêt pourrait ainsi être atténué.

## Novembre et sécurité routière

- 5) À la LIGNE 1380, l'ingénieur du MTQ s'étonne que des accidents arrivent plus en novembre qu'en août. Rappelons :
- a) que le mois de novembre est le mois des premières neiges donc adaptation des utilisateurs aux nouvelles conditions de routes,
  - b) que ce mois a un faible achalandage, que les véhicules sont donc moins emprisonnés dans de longs pelotons,
  - c) que le sous-investissement chronique a maintenu un niveau élevé de pentes et de courbes hors-normes,
  - d) qu'on peut comprendre que la vitesse moyenne des véhicules est plus élevée lorsqu'il y a des pelotons plus courts. Enfin, le syndrome de la traverse et ses conséquences ne se limitent pas à ce segment routier. Le segment La Malbaie-Les Escoumins n'est qu'un échantillon des lieux où s'exerce ce syndrome.

(1366 A 1386) Les longues distances parcourues par les usagers et la somme ou la conjonction des aléas qui rendent imprévisible le temps de passage induisent, installent le germe du syndrome, qui au fil des centaines de kilomètres additionnels à parcourir sera aussi présent que sur le segment d'induction du syndrome défini par le coroner Samson. Les conséquences des détours vers la route de Saguenay, des routes de seconde classe, sur fond de neige pour la route 170 l'hiver lors de problèmes à la traverse (environ 250 kilomètres additionnels) ou via la route 172 (environ 105 km additionnels) ne sont pas comptabilisés mais sont pourtant bien réels. Le Dr. Samson a bien défini la problématique, le groupe TVA en novembre 2005 a aussi classé la route 138 entre Québec et Sept-Îles comme la route la plus meurtrière au Québec. Enfin, la SAAQ dans son dernier rapport indique que dans les 3 dernières années, la route 138, sur la Côte-Nord seulement a connu la plus grande augmentation de décès parmi les régions du Québec (12%) alors que toutes les régions à l'exception d'une ont connu des baisses du nombre de décès dans cette période. Combien de routes ?

- 6) La topographie du terrain jumelée au sous-investissement chronique en rive droite. Combien de routes... ?

Nous pourrions parler longtemps des aléas et risques sur cette route, les interventions de la SAAQ dans son dernier rapport, de l'émission enquête de TVA en novembre 2005, du Coroner Dr Arnaud Samson en 2001 et notre expérience de plusieurs décennies d'utilisation de cette traverse nous confirment que le syndrome de la traverse n'est pas disparu au contraire et que la survenue de grands traversiers brisera le fragile équilibre qui permet de nous réjouir que dans une récente période, les résultats aient été encourageants s'ils ne sont pas dus surtout aux modifications de paramètres de la SAAQ. Rien n'est réglé cependant.



### « Un pont prendrait plusieurs années à construire ». ???

Lignes 1651 et 1652. À la Société du pont nous avons eu des discussions, le 18 octobre dernier à Vancouver, dans les bureaux des experts internationaux en construction de longs ponts suspendus : la firme COWI International. Ils nous ont confirmé à nouveau, comme ils l'avaient fait par lettre en août 2015 qu'**un pont peut être construit au site de la Boule pour 250 à 300M\$**. Un pont identique à celui requis, de même portée centrale, est en voie d'achèvement à Narvik en Norvège. Il sera terminé l'an prochain après 4 ans de travaux. Il y aura une ou 2 années à prévoir pour préparer les plans bien qu'on puisse présumer que les plans actuels à Narvik diminueraient les délais de préparation si ces experts étaient retenus pour préparer et superviser le projet. Le pont Hardanger, 1 310 mètres de portée centrale, comparable au projet présenté par SNC Lavalin/Génivar (1 350 mètres) mais avec 2 voies, comme la route 138 et une piste multifonctionnelle, a été achevé en Norvège en 2013 au coût de 250M\$. Rappelons que le projet de l'étude d'impact de 2009 présentait un pont de 860M\$ (2015) de 1 350 mètres de portée centrale. Ce pont Hardanger fut aussi construit en 4 ans au coût soumissionné de 250M\$C.

Les bateaux actuels ont une durée de vie utile jusqu'en 2025 selon les informations fournis par la STQ dans l'étude d'impact de 2009 de SNC-Lavalin/Génivar ce qui donne une plage de 3 ans pour prendre une décision dans l'intérêt des citoyens, des contribuables québécois et des utilisateurs de la route 138. Ou, du moins, pour mettre les vrais chiffres dans une analyse comparative indépendante, complète et rigoureuse des coûts totaux d'un pont et de ses routes d'approche et des coûts totaux des traversiers et des aménagements routiers nécessaire à assurer la sécurité et la fluidité de la route. Si nous ne disposons pas d'informations solides, M. le Président, nous ne serions pas ici pour expliquer que des événements hors de notre contrôle ont faussé l'information fournie. En écoutant la commission Charbonneau et en entendant notre premier Ministre déplorer la contre-culture qui prévaut au Ministère des Transports, nous avons pensé nous adresser à une entreprise danoise. Un récent rapport de Transparency International sur le degré de corruption des pays dans le monde, classe le Danemark au premier rang des pays les plus intègres dans leurs pratiques d'affaires. Outre leur grande compétence, c'est la une des raisons pour laquelle nous nous sommes adressés à eux.

### Procrastination et gabegie

#### Les juridictions qui opèrent en silo

La planification absente, un carnet de chèque ouvert sur l'argent des contribuables. Est-il normal que les gestionnaires de projet procrastinent à ce point la planification du projet ? Depuis plus de 7 ans, on sait que ces traversiers s'en viennent, comment peut-on encore tergiverser. Est-ce l'effet de la gabegie gouvernementale ou simplement le fait que les entités responsables de la continuité de la route 138 sont incapable d'une planification cohérente. Il y a un vrai problème là quand on sait que la fluidité de la route et la sécurité



routière dépendent de tous les éléments du projet sans exceptions. Ainsi, si d'un côté les traversiers n'ont pas un entonnoir routier pour vider rapidement le traversier, tout le service est retardé et on pourra terminer avec des traversées aux 30 minutes, par exemple plutôt qu'aux 20 minutes. Est-ce cela un service de traversier plus efficace comme semble vouloir le dire la représentante de la STQ. Si les routes ne sont pas prêtes à recevoir ces megapelotons, et entendons-nous, elles ne le seront pas. Comme nous l'a expliqué l'ingénieur du MTQ pour Charlevoix, on attendra d'abord les accidents et après que leur décompte satisferont les bureaucrates, on pourra envisager des améliorations.

### La myopie des juridictions.

Les différentes entités gouvernementales concernées ont regardé la problématique avec des œillères : les véhicules laissés à quai, si le bateau est plus gros on va en embarquer plus et on va en laisser moins à quai nous disent-ils. Mais si les bateaux partent aux 20 minutes (et ce n'est même pas certain, dépendant du type d'entente qui surviendra et des dépenses qui devront être encourus pour adapter la route) au lieu d'aux 13.5 minutes, il y aura autant de véhicules laissés à quai et quand un véhicule prioritaire, ou une grève ou autre événement surviendra avec un des 2 bateaux, ils perdront 50% de leur capacité au lieu de 33% actuellement avec les 3 bateaux en période d'été. Ici on perd des deux côtés : moins de flexibilité et d'efficacité le jour et des frais plus élevés la nuit. C'est pourquoi nous avons recommandé à Mme Normandeau, la vice première ministre, en mars 2010, de maintenir les traversiers actuels jusqu'à la construction du pont. Une économie de 500 millions de fonds publics. Le gouvernement devrait commander une analyse sérieuse et complète des coûts réels et complets de ces nouveaux traversiers et les comparer à un pont, la mesure de mitigation première à considérer normalement. On pourrait ainsi mettre fin à l'hémorragie de fonds publics qui s'annonce.

### Comment cheminent les grands projets ?

2770 À 2820 : Comment cheminent les grands projets ? Voilà une question à laquelle nous cherchons une réponse depuis près de 15 ans. La seule réponse que l'on ait trouvée, c'est que la division grands projets du MTQ est situé à Montréal et que lorsqu'il est question de grands projets, elle fait ses analyses dans le cadre des grandes orientations du modèle québécois. En matière de développement du territoire, l'étude Higgins Martin Raynaud de 1970 fait loi. Cette étude recommandait d'orienter les grands investissements publics à Montréal. Ainsi, la métropole canadienne d'alors deviendrait une locomotive économique à laquelle pourraient ensuite s'accrocher les wagons des régions. Force est de constater qu'après plus de 40 ans de cette approche, les résultats ne sont pas concluant comme le remarquaient d'ailleurs Messieurs Polèse et Shéamur dans un texte intitulé *RIP HMR1970*. En fait, on a déstructuré toutes les régions périphériques, elles sont devenues exsangues, même la Côte Nord, pourtant reconnue pour son dynamisme et sa capacité à enrichir le Québec s'étrangle sur une route qui à son entrée ne permet pas la « libre » circulation des personnes et des biens malgré que l'on vante ses richesses à travers le Plan Nord.

## La SAAQ et les rapports d'accidents modifiés

SUITE 3030 À 3035,

Nous demandons la liste des accidents si possible formatée sur le modèle du coroner Samson dans son rapport sur le syndrome de la traverse de 2001. Ce rapport existe, non formaté mais il existe à la direction régionale Côte-Nord et est inexistant à la direction régionale de la Capitale Nationale. Ce manque d'information ou d'intérêt de cette division pour la 138 pourrait expliquer l'absence d'espaces de dépassements entre le quai de baie Ste Catherine et La Malbaie. Ceci expliquerait aussi cette étonnante affirmation de M. Vézina du MTQ à l'effet que la région de la Capitale Nationale a été « obligée » de faire les travaux pour ajouter une voie de dépassement montante sur 2.3 km dans la côte de la rivière aux Canards

« parce que ce segment routier ne rencontrait pas la norme minimale acceptable en matière d'espaces de dépassement. »

. Les améliorations faites à contre-cœur sont-ils le reflet de la grande indifférence que ce segment routier suscite dans la région de la Capitale Nationale ?

SUITE 3100 À 3110 : Nous comprenons que le rapport sur les accidents ne peut pas être comparé en 2001 avec celui de 2014 par exemple, à cause de tous les changements faits par la SAAQ, la police ou le MTQ dans la compilation des données. Dès lors la diminution importante du rapport du coroner en 2001 de 928 accidents pour la période 1995-1999 à 303 accidents pour la période 2011-2015 (Voir K80, K81 et K82 sur le site [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca)) peut être attribuable en bonne partie à la façon de comptabiliser les accidents plutôt que strictement sur quelques améliorations routières. Une telle variation du simple au triple du nombre d'accidents entre le rapport de 2001 du coroner Samson et le rapport de la SAAQ laisse croire que des paramètres importants ont été modifiés par la SAAQ ou encore que le coroner a fait erreur en remplissant son rapport, mais dans ce cas une personne du MTQ l'aurait contacté pour qu'il corrige son rapport. Un rappel pour la comparaison de 1.00 dollars en 1997 comparé à 2012, pour comparer les 2 quinquennats cités précédemment, selon l'IPC Canada 1 000 dollars de 1997 vaut 1 341 dollars en 2012 et non pas 2000 dollars.

## Un « syndrome de la traverse » sentimental ?

3160 À 3163 . Nous ne partageons pas le point de vue de M. Pelletier concernant le syndrome de la traverse. Il ne repose pas sur un « sentiment » mais bien sur une réalité très concrète qui s'appelle les traversiers de Tadoussac.

3230 À 3235 **Sécurité routière.** Peut-on savoir quels sont les accidents sur les 2 premiers kilomètres à la sortie des traversiers à Baie Ste Catherine ?



3590 À 3595 L'affirmation que l'on passe de 330 eq-autos à 440 ne tient pas la route d'autant que dans les périodes de pointes, les engorgements vont être plus sévères et les pelotons aussi évidemment. M. Brisset et Gilbert ont bien démontré que ces chiffres sont incohérents.

3710 À 3721 : Nous comprenons que le MTQ de la région de la Capitale Nationale n'agit pas de façon préventive mais préfère agir en réaction, après que l'accident est arrivé. Ceci expliquerait les millions investis dans la côte des Éboulements après que près de 40 personnes soient décédées. Le nombre fait la décision, comme les taux d'accidents où le nombre de personnes et l'unité kilométrique font la décision. Ne serait-il pas plus sage de faire comme sur la Côte-Nord et d'agir de façon préventive en créant des espaces de dépassements plutôt que d'attendre des catastrophes annoncées par les citoyens avertis, les utilisateurs de la traverse dont aucun, semble-t-il n'est consulté pour comprendre la problématique.

**Ne serait-il pas temps de créer un BAPT, un bureau d'audience publique en Transports pour éviter des décisions mal éclairées ?**

### **L'étude d'impact de 2009 sur le pont : non réglementaire**

3740 À 3750 : L'étude d'impact de 2009 n'a pas été faite de façon réglementaire, pourtant elle a circulé pendant 5 ans dans les officines du Ministère des Transports après que le consortium SNC-Lavalin/Génivar l'ait terminée. En 2006, le MTQ a présenté publiquement les résultats d'une version préliminaire. Je comprends qu'en 5 ans, après avoir dépensé 2 millions de dollars, malgré tout ce temps, les personnes qui auraient dû être consultées ne l'ont pas été. Est-ce bien ce qu'on appelle tableter une étude pour s'assurer qu'elle ne soit pas recevable par le Ministre des Transports et par l'Assemblée Nationale. On nous a expliqué qu'une étude qui a duré plus de 5 ans après son début est considérée caduque et non recevable. N'est-ce pas un gaspille de fonds publics ? Heureusement, nos recherches ont permis d'établir que le coût du projet de 2009 était 3 fois plus élevé que nécessaire.

Lorsqu'on introduit de nouveaux traversiers plutôt que de simplement faire un pont sachant que l'argent des contribuables est en cause et la sécurité des usagers de la route et l'avenir de l'économie nord-côtière. Bien qu'étant très circonscrit dans l'enquête actuelle, votre ouverture et votre compréhension de la problématique est essentielle et appréciée. .

Merci !

FIN DES COMMENTAIRES DE LA PARTIE 1



