

6211-04-061

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. MICHEL GERMAIN, président**  
**M. JACQUES LOCAT, commissaire**

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN  
DUC-D'ALBE AU QUAI GARAGE DE TADOUSSAC  
PAR LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 8 novembre 2016 à 19 h  
Hôtel Tadoussac, Salle Marie-Clarisse  
165, rue Bord de l'Eau  
Tadoussac

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 8 NOVEMBRE 2016

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
-----------------------	---

### LECTURE DES REQUÊTES

M. PIERRE BRETON.....	10
-----------------------	----

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR.....	16
--------------------------------	----

### PAUSE

### PÉRIODE DE QUESTIONS

M. GUY DESCHÊNES.....	21
-----------------------	----

M. STEEVE ST-GELAIS.....	30
--------------------------	----

M. MARCEL DUFOUR.....	43
-----------------------	----

M. MARC GILBERT.....	49
----------------------	----

M. JEANNOT SIMARD.....	56
------------------------	----

M. PIERRE BRETON.....	65
-----------------------	----

M. CLAUDE DESCHÊNES.....	85
--------------------------	----

M. YANICK MORIN.....	91
----------------------	----

M. MARJORIE DESCHÊNES.....	94
----------------------------	----

M. PIERRE BRISSET.....	98
------------------------	----

MOT DE LA FIN.....	114
--------------------	-----

**SÉANCE AJOURNÉE AU 9 NOVEMBRE 2016 À 13 h 30**

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac par la Société des traversiers du Québec.

10 Je me présente, Michel Germain, et je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur David Heurtel.

Je suis secondé par le commissaire Jacques Locat.

15 Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre, le 12 octobre 2016. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, monsieur Pierre Baril :

20 « *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet d'implantation d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac par la Société des traversiers du Québec et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.* »

25 Et c'est signé « David Heurtel ».

30 Je vous rappelle, concernant le rôle du BAPE, qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

35 Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

De plus, la commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects écologique, social et économique.

40 Dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions de considérer l'ensemble des 16 principes de la loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

45 Par ailleurs, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. À cet égard, il est important que les personnes à qui la commission adresse une question répondent au meilleur de leur connaissance. Le refus de répondre à une question précise de la commission pourra être considéré, par exemple, comme un outrage au tribunal.

50 En outre, mon collègue et moi-même sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

55 Ainsi, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarque désobligeante, de propos diffamatoire ou d'attitude méprisante.

60 Le BAPE a élaboré à cet égard des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document qui est disponible à l'arrière, à l'accueil.

65 Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles. D'ailleurs, respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

70 Parallèlement aux travaux de la commission, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, qui rendra une décision sur le projet. Ainsi nous effectuons l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

75 Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où une documentation pertinente est disponible.

80 Le mandat de la commission a débuté, le 7 novembre, c'est-à-dire hier, et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre au plus tard le 6 mars 2017.

85 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure.

85 Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants qui le désirent sont invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

90 Par la suite, toutes les demandes d'audience publique que nous avons reçues, qui nous ont été transmises par le ministre, seront rendues publiques par le BAPE. Une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet.

95 Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions. Par ailleurs, l'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir.

100 Très important de retenir ceci, c'est que l'objectif de la première partie est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur ainsi que des compléments d'informations ou des réponses de la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

105 Très important, la première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants ou leurs réactions à une réponse donnée par le promoteur ou une personne-ressource, mais bien seulement les questions qu'ils désirent poser.

110 Bien entendu, cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons à la deuxième partie de l'audience publique, c'est-à-dire à compter du 6 décembre 2016. C'est à ce moment-là que les citoyens prendront position sur le projet.

115 Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire *Avis d'intention* qui est disponible à l'accueil, à l'arrière de la salle, et dans le site Web du BAPE.

120

Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à notre coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Caroline Cloutier, qui est à l'arrière de la salle, votre intention de déposer un mémoire. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Faites-le savoir à notre coordonnatrice au plus tard deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, soit le 25 novembre 2016. Donc, les gens qui ont l'intention de déposer un mémoire à la commission et de faire une présentation ou seulement de faire une

125

présentation verbale, on vous demande de nous signifier cela avant, pour le 25 novembre 2016.

De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture appropriée, attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires cinq jours, donc cinq jours calendrier, avant le début de la deuxième partie de l'audience publique, soit au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre 2016.

130

Au moment de la présentation de votre mémoire, nous pourrions échanger avec vous afin de bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire, donc un mémoire écrit, sans le présenter ou, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet, il y a donc trois options qui sont disponibles.

135

Après les séances de l'audience publique, donc après la deuxième partie, la commission pourrait poser des questions par écrit au promoteur, notamment en fonction du contenu des mémoires -- excusez-moi -- et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet et son analyse.

140

La commission compte recevoir les réponses dans un délai de 48 heures. Donc, on demande aux gens de nous répondre rapidement. S'il y a un problème, à ce moment-là, ou la question est complexe à répondre, bien là on peut accepter un délai plus long, mais

145

normalement on veut que les réponses rentrent rapidement.

Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics. Donc, toute question écrite et qui obtient une réponse, c'est rendu public. Elles deviendront accessibles par Internet, dans les centres de consultation, dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle, et également dans le site Web du BAPE. Dans ce cas-ci aussi, on déposerait papier, parce qu'on veut s'assurer que toute la documentation est disponible parce qu'il y a un des centres qui n'a pas d'accès Internet, puis même si les deux centres sont un à côté de l'autre, c'est parce qu'ils n'ont pas les mêmes heures d'ouverture, donc pour maximaliser l'accès aux documents, nous allons également transmettre des copies papier dans les centres.

150

155

De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, sur le site Web du BAPE. Donc, nonobstant les questions, tout le dossier qui a été déposé à ce jour

peut être consulté de la même façon.

160

Par ailleurs, ce qui est dit en audience publique est enregistré, donc par sténotypie, et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Ces transcriptions seront également disponibles par Internet, dans les centres de consultation régionaux et sur le site du BAPE.

165

Nous avons aussi également ce soir une web diffusion audio des séances publiques sur le site Web et... sur le site Web, et qui sont disponibles également en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport. Donc, normalement, le ministre a un délai maximal de 60 jours après que le BAPE a remis son rapport pour le rendre public, donc les transcriptions pour... l'enregistrement audio vont être disponibles jusqu'au printemps.

170

Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique. Tout d'abord, voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, bien entendu vous avez la commission d'enquête; à ma gauche, la table des analystes du BAPE; plus loin à gauche, celle des personnes-ressources ainsi que la table de la sténotypiste qui s'occupe des inscriptions. À l'arrière, la table de l'équipe, donc qui est à l'accueil, l'équipe de la commission qui est à l'accueil; à ma droite, vous avez la table des représentants du promoteur et, devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

175

180

L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière. Ce soir le registre sera ouvert à la première pause. Deux questions sont admises par intervention sans sous-question. Cette règle permettra au plus grand nombre possible de participants de poser leurs questions. Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée. Bien entendu, pour les questions posées par mon collègue, le commissaire, les porte-parole sont invités à lui répondre directement.

185

190

Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules que nous allons accepter sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question, une mise en contexte, quelqu'un qui dit : « Bien, je demeure à tel endroit », pour bien comprendre l'origine de sa question. Donc, il ne sera également pas permis de commenter la réponse obtenue. Donc, les gens peuvent être satisfaits d'une réponse, les gens peuvent être insatisfaits d'une réponse. À ce moment-là, les gens en parleront dans leur mémoire.

195

200 C'est sûr, si la question n'est pas claire puis ils n'ont pas compris, bien qu'ils n'hésitent pas à nous dire : « Je voudrais être sûr de bien comprendre ». Quand je dis de ne pas commenter, ce n'est pas ça, mais c'est donner son opinion ou réagir en disant : « Ah, la question ne me satisfait pas »; bien, vous nous expliquerez ça dans votre mémoire.

205 Par ailleurs, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée d'une question qui est posée par un participant.

210 Vous êtes bien sûr les bienvenus pour vous réinscrire au registre pour d'autres questions concernant le projet. Par ailleurs, les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures, c'est comme les questions qu'on envoyait par écrit, afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement. Notamment, c'est important pour permettre aux gens de produire leur mémoire.

215 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document confidentiel était rendu public. Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision sera bien entendu rendue publique. Si le document rendu non public est toutefois considéré par la commission comme essentiel à ses  
220 travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat.

225 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour régir à la décision de la commission. Le participant qui désire donner une information ou déposer un document mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle -- si ce n'est pas lui le propriétaire du document, par exemple -- donc quant à la nature confidentielle de cette information peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

230 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document. Tantôt, je faisais allusion aux droits d'auteur, c'est un peu ça le problème que nous avons tous, la commission peut considérer des documents, mais des documents qu'on ne peut pas diffuser sur notre site Internet pour reproduire parce qu'il y a des droits d'auteur dessus, mais ça ne nous empêche pas de l'utiliser, le document, comme document de référence. Vous pouvez aussi seulement, donc, nous communiquer la référence à un document, c'est la raison pourquoi je dis ça, la commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents déposés.  
235 À la différence, ce document-là ne serait pas déposé formellement à cause des droits d'auteur.



240

Je souligne que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. La première question porte sur -- d'ailleurs, on attire l'attention -- la première question porte sur le moyen de transport utilisé pour assister à l'audience publique, afin d'évaluer ce que la participation du public aux séances engendre comme émission de gaz à effet de serre. Il s'agit d'une donnée incontournable qui s'inscrit dans la logique du développement durable. Par ailleurs, plus il y aura de questionnaires remplis par les participants, plus nous aurons un portrait des émissions de GES. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir le remplir et de le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

245

250

J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. Donc, à ma gauche, les analystes, Rafael Carvalho, à l'extrême gauche ici, et plus près de moi, Jonathan Perreault. À l'arrière de la salle, bien entendu, nous avons notre conseillère en communication, Karine Lavoie, et la coordonnatrice, madame Caroline Cloutier. Madame Sangin, Véronique Sangin, assure le travail de sténotypie. Et nous avons également du Centre de services partagés du Québec, monsieur Daniel Moisan, qui est responsable de la logistique, et monsieur Steve Trahan, qui est technicien de son, de même que Pierre Dufour, il n'est pas ici ce soir, c'est lui qui s'assure, par contre à distance, de permettre la web diffusion audio des séances.

255

260

J'invite maintenant la porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Donc, bonsoir madame Beaudoin. Donc, je vous invite à présenter les gens... vous présenter vous et les gens qui vous accompagnent.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

265

Bonsoir, Monsieur le Président, mesdames et messieurs, bonsoir. Donc, je me présente, mon nom est Isabelle Beaudoin, je suis la directrice de l'environnement et de la sécurité à la Société des traversiers. Je suis à la Société des traversiers depuis 2011. Puis je vous présente mon collègue qui est Yan Rochette, gestionnaire de projet pour l'implantation du duc-d'Albe ici à Tadoussac, qui est à la STQ depuis 2009 et ingénieur de formation.

270

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie. Maintenant, nous avons aussi des personnes-ressources. Nous allons... je vais appeler les noms des ministères un par un et les gens pourront se présenter. Tout d'abord, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte comme les changements climatiques.

275

**M. CHARLES-OLIVIER LAPORTE:**

Bonjour, Charles-Olivier Laporte, chargé de projet pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, à la direction de l'évaluation environnementale, les projets hydriques et industriels.

280

**LE PRÉSIDENT:**

Merci. Nous avons également du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

285

**M. DANIEL POIRIER:**

Bonjour, Monsieur le Commissaire, Daniel Poirier, biologiste, à la direction de la gestion de la faune de la Côte-Nord, du ministère Faune, Forêts, Parcs à Baie-Comeau.

290

**LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous êtes accompagné?

295

**Mme MANON CARIGNAN:**

Bonsoir tout le monde, Manon Carignan, je travaille à la direction des parcs nationaux, ministère Forêts, Faune et Parcs aussi.

300

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci. Du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports?

305

**M. MICHEL PELLETIER:**

Oui, bonjour. Moi, c'est Michel Pelletier, je suis ingénieur au service des inventaires et des plans à la direction Côte-Nord à Baie-Comeau.

310

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Et vous êtes accompagné?

315 **M. JOCELYN VÉZINA:**

Accompagné de Jocelyn Vézina, du ministère des Transports, au niveau de la Capitale-Nationale, ingénieur en circulation, sécurité.

320 **LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci. Nous avons également un représentant de la MRC de la Haute-Côte-Nord.

325 **M. KEVIN BÉDARD:**

Oui, bonsoir, Kevin Bédard, je suis responsable du service de l'aménagement du territoire à la MRC.

330 **LE PRÉSIDENT:**

Très bien, bienvenue, donc Kevin Bédard. Municipalité de Tadoussac?

335 **Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

Oui, bonsoir, Marie-Claude Guérin, directrice générale de la municipalité.

**LE PRÉSIDENT:**

340 Très bien, merci. Nous avons également un représentant de l'Agence Parcs Canada.

**M. PIERRE BEAUFILS:**

345 Oui, bonsoir, Pierre Beaufils, gestionnaire de la conservation au parc marin de Saguenay–Saint-Laurent.

**LE PRÉSIDENT:**

350 Très bien, merci, bonsoir. Également nous avons pris des contacts avec d'autres ministères québécois et fédéraux canadiens. Éventuellement, si nous avons des questions à leur poser, donc nous pouvons leur poser des questions par écrit. Donc, il s'agit d'Environnement Canada, du ministère du Tourisme du Québec, du ministère de la Sécurité publique du Québec, également de Pêches et Océans Canada. Donc, au besoin, nous pourrions envoyer des

355 questions par écrit, donc ça peut être des questions des participants, nos questions, et on va  
envoyer ça à ce moment-là, au besoin, aux ministères, donc nous avons des contacts par écrit.

360 Maintenant, nous avons eu un certain nombre de requêtes qui nous ont été envoyées par  
le ministre lorsqu'il nous a remis le mandat, lorsqu'il a donné le mandat au BAPE de tenir une  
audience publique. Ce que j'ai comme information, au total, nous avons huit requêtes distinctes,  
une des requêtes a été signée par un groupe de citoyens. Bien entendu toutes les requêtes,  
avec les noms des personnes qui ont signé la requête, vont être rendues publiques, mais on  
m'indique... on avait discuté, on a fait des rencontres préparatoires, donc entre autres une  
365 rencontre préparatoire avec un certain nombre de requérants et nous leur avons signifié, à ce  
moment-là, ceux qui désiraient présenter leur requête pouvaient le faire ici séance tenante au  
début de la première partie.

370

---

**LECTURE DES REQUÊTES**  
**M. PIERRE BRETON**

375 **LE PRÉSIDENT:**

On m'informe que monsieur Pierre Breton est dans la salle. Est-ce que monsieur Breton  
désire faire la lecture de la requête, de sa requête?

**M. PIERRE BRETON:**

380 Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

Si c'est le cas, alors je l'invite à s'avancer à la table des intervenants. Alors, bonsoir,  
monsieur Breton.

385

**M. PIERRE BRETON:**

Bonsoir, Monsieur le Président.

390 **LE PRÉSIDENT:**

Alors, à vous la parole pour la lecture de votre requête.

**M. PIERRE BRETON:**

395

Merci. Je vais faire un effort pour pas endormir personne, là, elle est peut-être longue un petit peu, mais... alors :

400

« Monsieur,

405

*La Société des traversiers du Québec souhaite construire un duc-d'Albe 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.*

410

*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.*

415

*À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire deux traversiers plus grands, d'une capacité de 114, 115 équivalentes-auto chacun, pour remplacer les trois traversiers actuellement en service, d'une capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 unités-équivalentes-auto chacun, dont la vie utile -- les traversiers actuels -- dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025.*

420

*Aussi, ce projet de duc-d'Albe est à ce jour la seule occasion que nous avons comme citoyens de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet.*

425

*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.*

430

*Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, la Société des traversiers, nécessite une concertation avec tous les intervenants, dont les responsables de la route 138 de part et d'autre de la rivière, les divisions territoriales du M... du ministère des Transports du*

Québec et bien sûr les utilisateurs du service.

435

À la section 1.3 de la page 2 de l'étude d'impact, on peut lire que: "L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine est à la base de la justification du projet, du présent projet".

440

Question pour le promoteur concernant cette question -- alors... enfin, c'est le document de demande d'audience -- question pour le promoteur concernant cette section :

445

1) Si on demande une augmentation de la fréquence des traversiers, comment la Société des traversiers peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace trois traversiers de 75, 75 et 70 places autos, qui traversent aux 13.5 minutes l'été, par deux bateaux plus grands, de 114 -- je vois qu'il y a une erreur ici, là -- 114 équivalentes-auto 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?

450

Question 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?

455

Question 3) Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits, des Dash 8 de 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 deux fois par jour pour déplacer les mêmes personnes entre ces deux villes en embarquant 500 passagers deux fois par jour. Pourquoi alors avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 -- "plus élevé", enfin, la phrase est inversée, "le rapport capacité/fréquence" ça aurait dû être inscrit -- le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisant pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 unités-équivalentes-auto?

460

465

-- Le point -- Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers.

On peut lire dans la même section de l'étude d'impact:

470

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." -- Là il y a la référence au consortium, à l'étude d'impact finalement de 2009, du consortium SNC-Lavalin Genivar. --

475

*"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" -- selon le consortium, l'étude du consortium SNC-Lavalin Genivar, qui reflétait en fait le ministère des Transports, une analyse du ministère des Transports. --*

480

*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".*

485

*Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons -- là je reprends une partie du texte, "formation de peloton", de l'étude --*

490

*"Formation de peloton: 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-Sainte-Catherine est de près du tiers au Lac du Séminaire, 20 kilomètres à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire." Consortium SNC-Lavalin page 3-25.*

495

*Considérant que les espaces de dépassement sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètres à la sortie du bateau et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalentes-auto; considérant que le promoteur, la Société des traversiers, 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.*

500

*Comment la Société des traversiers du Québec 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 du bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicules pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en déroulent 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?*

505

*5) Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigation 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?*

510

*Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversiers 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 véhicules indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter des routes secondaires, la 170 et/ou la 172, pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers la ville de Saguenay pour éviter les engorgements et les risques additionnels prévisibles sur la route 138 --donc--;*

515

520

*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'effet de serre et accroîtront les risques d'accident sur la route 138 comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay;*

525

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

530

*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 et à la fluidité de la route 138.*

535

*Recevez, Monsieur le Ministre... »*

**LE PRÉSIDENT:**

540

Alors merci, monsieur Breton, pour la lecture de la requête. Alors, plusieurs des requêtes que nous... il y avait six requêtes, donc il y avait à peu près le même libellé que la requête que monsieur Breton a fait la lecture, et il y avait aussi deux autres requêtes, là, qui en substance traitaient des mêmes sujets que ceux que vous avez évoqués, mais toutes les requêtes vont être rendues publiques, tous les gens vont pouvoir en prendre connaissance dans le détail. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

545

Avant de laisser la parole au promoteur, je voudrais apporter quelques petites précisions. Ce sont des aspects que nous avons mentionnés lors des réunions, des rencontres préparatoires que nous avons tenues donc avec les requérants, les personnes-ressources ainsi que le promoteur. Alors, ce qui est important de mentionner, tout à l'heure j'ai fait la lecture du mandat que le BAPE a reçu du ministre, donc le mandat porte sur le projet de duc-d'Albe, dont



550

la justification, on peut... on pourra avoir le détail tout à l'heure, mais essentiellement est pour permettre un amarrage des futurs traversiers, plus sécuritaire, lorsqu'ils sont remisés pour la nuit. Donc, le projet, le mandat reçu par la commission porte sur ce projet de duc-d'Albe et les impacts du duc-d'Albe. Bien entendu, les requêtes, donc c'est pour ça que je faisais la précision

555 que le contenu des huit requêtes est similaire, là, à ce que monsieur Breton a lu, portent sur des sujets qui sont liés à l'efficacité du service de traversiers qui est anticipé à faire traverser les voitures ainsi que sur les aspects de sécurité routière et... bon. Alors, compte tenu de ça, le ministre a transmis les requêtes. Ces requêtes-là, donc, ont été considérées non frivoles par le ministre puisqu'il les a transmises au BAPE.

560

Nous, on a dit O.K., donc les sujets qui sont abordés là-dedans, on va s'assurer d'avoir les personnes-ressources pour répondre à ces aspects-là qui sont dans les requêtes, donc qui sont la sécurité routière et ainsi que l'efficacité du service de traversiers, qui ne sont pas documentés dans l'étude d'impact étant donné que l'étude d'impact porte sur le duc-d'Albe. Donc, ça, c'est

565 une précision qui est importante à faire.

570

Par ailleurs, bien entendu, je rappelle, le mandat de la commission porte sur le duc-d'Albe et ses impacts. Bien entendu, les commentaires des gens, dans les mémoires, pourront les faire sur les sujets qui sont en lien indirect avec les traversiers, il n'y a pas de problème. Maintenant, en ce qui a trait de l'analyse de la commission, la commission va analyser en fonction du mandat reçu. Quel traitement elle va faire maintenant des aspects autres qui sont en amont ou très en amont du projet du duc-d'Albe? La commission avait précisé aux gens qu'elle ne prenait aucun engagement, notamment parce que la commission, à quelque part, en fonction de la loi, a un devoir de respecter la portée du mandat qui lui est confié. Qu'est-ce qu'on va faire avec les

575 préoccupations qui sont liées? Nous allons en discuter plus tard et, à ce moment-là, bien, on va voir quel traitement on en fera dans le rapport, mais avant tout c'est important de préciser que le mandat de la commission porte sur le duc-d'Albe et ses impacts, directs et indirects bien entendu, mais avant tout sur le duc-d'Albe. Donc, c'est une précision qui est importante à mentionner à tout le monde. Bien entendu, les questions sur la sécurité routière ou l'efficacité du service de traversier donc sont admissibles. Nous avons... nous nous sommes assurés auprès du promoteur qu'il était en mesure de répondre à ça, ceci est conforme au contenu des

580 requêtes.

585

Alors, ceci étant dit, maintenant je vais donner la parole à madame Beaudoin qui pourra nous faire une présentation du projet.

Alors à vous la parole, madame.

**PRÉSENTATION DU PROMOTEUR**  
**Mme ISABELLE BEAUDOIN**

590

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

595

Oui, Monsieur le Commissaire, Monsieur le Président, bonsoir. Mesdames et messieurs, bonsoir. Donc, je vous rappelle mon nom, Isabelle Beaudoin, directrice de l'environnement à la Société des traversiers. Yan Rochette, qui pourra également, dans la phase... dans la partie 2 de la soirée, répondre aux différentes questions que le commissaire nous transmettra, avec plaisir.

600

Donc, excusez-moi, je vais juste m'assurer que ça fonctionne. Oui? Super.

605

Donc, ce soir, on vient vous présenter le projet d'implantation d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac. Principalement, le plan de présentation ce soir va porter sur la mission et le rôle de la STQ; la justification du projet, qui est l'implantation du duc-d'Albe; la description, donc les étapes du projet, de comment ça va se passer, sur combien de temps; la description des impacts de ce duc-d'Albe-là; ainsi que les mesures d'atténuation dont la STQ entend respecter pour le projet.

610

Donc, ici, on pensait que c'était important de mentionner la mission de la STQ. La Société des traversiers a pour mission d'assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises par un service de transport maritime de qualité, sécuritaire, fiable, en favorisant ainsi le développement du Québec.

615

Donc, la Société des traversiers est une société d'état du gouvernement du Québec, qui relève du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports -- on va s'habituer, on va pouvoir... à un moment donné, on va devenir bon -- La Société des traversiers principalement qu'est-ce qu'on fait? Nous, on fournit un service essentiel à la population, notamment par le désenclavement des populations insulaires comme à l'Isle-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive. On permet également le lien entre le tronçon d'une même route nationale et on est aussi un service urbain de traversiers, là, soit interrégionaux, comme Matane-Baie-Comeau-Godbout, ou un transport public, là, je vous dirais, exemple, comme à Québec-Lévis.

620

625

Ce qu'on vous présente ici, c'est l'ensemble du réseau de la STQ. Donc, on a un vaste réseau qui comporte 14 navires et on est tout le long du fleuve Saint-Laurent, dont la traverse là où on est ici ce soir, sur le sujet de la traverse de Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine.

630 En ce qui a trait à la justification du projet, donc l'implantation d'un duc-d'Albe au quai  
garage de Tadoussac, ce qu'on entend « le quai garage » pour les gens qui sont dans la région,  
c'est lorsqu'on descend la côte de Tadoussac, à droite, il y a un quai et c'est là qu'on amarre nos  
navires, comme disait monsieur le président, pour la nuit, donc lorsque les navires ne sont pas  
en service. Donc, le duc-d'Albe va permettre, là, essentiellement de pouvoir sécuriser les  
opérations d'amarrage, donc permettre notamment l'amarrage et la manipulation des amarres  
de façon plus sécuritaire pour notre personnel et aussi éviter l'usure prématurée de nos navires,  
635 donc en rallongement de quai, ce qui va permettre conséquemment, là, une certaine pérennité,  
et une pérennité plus longue, là, de nos navires.

640 Il est important de préciser ici ou de rappeler, comme disait le président, notre étude  
d'impact porte exclusivement sur l'étude d'impact pour l'implantation du duc-d'Albe. Donc, à ce  
moment-là, ce duc-d'Albe-là, nous, on a choisi, au lieu d'un prolongement de quai, d'effectuer la  
construction d'un duc-d'Albe sur pieux parce qu'il y avait le moins d'impacts sur le milieu. Il y a  
plusieurs options qui ont été étudiées, soit des caissons, des murs en palplanches, plusieurs  
solutions se prêtaient à nous, mais pour déterminer notre meilleure solution ou la meilleure  
option, on a vraiment déterminé certains critères, notamment essayer d'éviter le plus  
645 l'empiétement sur le milieu aquatique, on voulait avoir aucun dynamitage, on voulait avoir aucun  
dragage. On s'est assuré aussi d'avoir un coût de construction moindre et des coûts de  
matériaux moindres en utilisant le béton et l'acier.

650 Comme disait le président, c'est vraiment sur l'implantation du duc-d'Albe, c'est certain que  
ce duc-d'Albe-là se justifie par des navires plus longs, mais la construction navale n'est pas  
soumise au *Règlement sur l'évaluation et les examens d'impacts sur l'environnement*.

655 Ici, vous avez la traverse, donc -- je ne sais pas, on voit-tu ma souris? Non, hein? Ah, oui,  
O.K., super -- donc le quai garage, c'est ici là, quand on passe de Baie-Sainte-Catherine, on  
traverse. Donc, vous avez ici, là, la portion du quai garage et c'est ici, à l'intérieur de l'anse,  
qu'on va rajouter le duc-d'Albe. Tout à l'heure, on va pouvoir vous montrer des plans, et il y a les  
plans des nouveaux navires également et du duc-d'Albe, là, qui sont à l'arrière et qui sont  
disponibles, là, que vous pourrez visionner suite au diaporama.

660 Donc, ici, vous avez la simulation des nouveaux traversiers, actuellement en construction.  
Donc, vous avez de quoi pourrait avoir l'air dans les eaux de la rivière Saguenay le  
Armand-Imbeau II. Donc, ces nouveaux navires là sont d'une construction de 92 mètres, donc  
par rapport à 82 pour les navires existants. On va passer de 72 unités-équivalentes-automobile à  
110, donc un accroissement, là, de 52 %.

665

Le fameux duc-d'Albe. Donc, le duc-d'Albe, il va être situé où? Donc, comme on voyait tout à l'heure, va être ici -- Oupelaye! Oui, ce n'est pas génial. Attendez, je vais vous trouver... Avec ça, ça va être mieux -- donc, ici, vous avez.. vous avez ici le quai garage déjà existant. Dans le fond, ce qu'on fait, c'est qu'on va planter quatre pieux, ça va être quatre à six pieux en métal qui vont être remplis de béton, avec une dalle, donc un coffrage, une tête en béton et une passerelle de 20 mètres qui va permettre, dans le fond, à l'amarreur de pouvoir se rendre jusqu'à la baie d'amarrage pour être en mesure d'attacher sécuritairement notre navire.

670

675

Des fois, on est moins bon en plan 2D, donc je vous ai préparé une photo. Donc, la photo que vous voyez, c'est un duc-d'Albe qui existe déjà et que vous connaissez peut-être, c'est la photo du duc-d'Albe de la rivière Saguenay au quai des croisières. Donc, c'est de ça que va avoir l'air un duc-d'Albe. Le nôtre, à la différence, oui une tête de béton, oui une passerelle, mais au lieu d'avoir des pieux en béton, on va avoir des pieux en acier, environ quatre à six. Donc, c'est quelque chose qui est usuel, qui existe déjà, et on peut voir ici figurer un peu de quoi peut avoir l'air la structure proprement dite du duc-d'Albe.

680

685

Quelles sont les étapes? Donc, grosso modo, on va avoir l'installation du chantier proprement dit. Ensuite, l'installation d'un gabarit de plantage temporaire. Nous allons également procéder au battage de pieux permanents. Ça risque d'être une des... un des endroits où il va avoir... qui risque d'être le plus bruyant. Par contre, on parle, quand on dit « de bruit », on parle de la période de construction, tout à l'heure, on va le regarder, là, mais c'est quatre à six semaines et, pour chacun des pieux, là, on parle d'approximativement, là, un six heures, en tant que tel. Ça fait que ça va correspondre approximativement, là, peut-être à 15 % du temps, là, pour la période de quatre à six semaines.

690

695

Par la suite, on va procéder au forage du roc pour être en mesure de mettre l'encrage permanent des pieux, donc les pieux que vous avez vus tout à l'heure sur la photo. On va procéder au bétonnage des pieux, donc les poteaux, et ensuite à la dalle supérieure, là, donc la dalle où la plate-forme de tête du duc-d'Albe. Ça devrait correspondre, là, je vous dirais, en voyage de camions de béton, approximativement une dizaine de camions. Ensuite, on va procéder à la mise en place de la passerelle piétonne, donc c'est la passerelle, là, métallique de 20 mètres qu'on a vue tout à l'heure. Puis en terme total de camions durant la construction, là, on parle approximativement, là, d'une vingtaine de camions pour la durée des travaux.

700

Concernant la durée des travaux, donc à la Société des traversiers on prévoit, si tout va bien, être en mesure d'effectuer les travaux à l'automne 2017. Donc, la date n'est pas fixée, mais ça avoir une durée approximativement de 15 semaines. Donc, dans le fond, ici, on reprend l'ensemble des étapes qu'on a vues précédemment, puis vous avez un peu le schéma calendrier, là, où va avoir lieu les travaux, là, durant les périodes.

705

En faisant les travaux à l'automne, dans le fond, on évite deux choses: l'habitat essentiel du béluga et en même temps ça ne tombe pas en même temps que la haute période touristique, là, pour la région de Tadoussac.

710

Les coûts du projet. Donc, le coût est estimé, là, approximativement à un million.

715

Donc, durant l'étude d'impact, on a réalisé, à la Société des traversiers, donc on a déterminé certains impacts et des mesures d'atténuation donc sur le milieu. Les impacts, notamment tels la vibration, le bruit dans le milieu biologique, humain et physique qui pouvaient affecter à la fois les mammifères marins, les cétacés, les poissons et les humains.

720

Les prochaines diapositives, ce qu'on va vous présenter pour chacune des mesures, donc quel milieu, ensuite l'impact et la mesure d'atténuation qui est envisagée. Donc, durant cette mesure... pour ce qui a trait au milieu biologique -- pardon -- il va avoir des impacts sur les mammifères marins, les cétacés et le poisson. Le plus gros des impacts, comme je vous disais tout à l'heure, va être le forage et le battage des pieux qui pourrait avoir un impact notamment sur le bruit et les vibrations, donc sur un changement de leur comportement, là, physiologique... euh! sur leur physiologie ainsi que le comportement.

725

Lorsqu'on a discuté avec Pêches et Océans, ils nous ont suggéré plusieurs recommandations auxquelles on a souscrit, notamment de ne pas faire de battage durant la période, là, de reproduction et de mise bas, du 1<sup>er</sup> juin au 31 octobre, qui correspond à l'habitat essentiel du béluga.

730

Également, on va, durant le forage, qui va avoir lieu de jour, avoir une méthode de confinement qui s'appelle un rideau de bulles d'air. Tout à l'heure, je vais vous montrer une photo pour qu'on puisse visualiser de quoi ça va avoir l'air. On va également avoir un programme de surveillance sur des cétacés et je vais pouvoir discuter avec vous à la prochaine acétate, vous expliquer en quoi il va être constitué. Et il n'y aura aucun forage en milieu aquatique durant la soirée et la nuit, ce qui va permettre également une certaine période de repos, selon nos spécialistes, pour le milieu marin, les mammifères marins.

735

740

Donc, de quoi a l'air un rideau de bulles d'air. Donc, si vous regardez l'image de droite, la manière que ça fonctionne, dans le fond c'est relativement simple, c'est un tuyau en PVC qu'on installe dans le fond de l'eau, qui va être percé, et dans lequel on injecte de l'air et qui permet à ce moment-là de pouvoir freiner le son.

L'acétate de droite, c'est le programme de surveillance des cétacés. Donc, le programme de surveillance des cétacés, la façon que ça fonctionne -- oups! pardon, j'ai été comme trop vite

745

-- la façon que ça fonctionne, donc il y a un rayon d'exclusion dans lequel à chaque fois qu'il va y avoir une baleine, on doit arrêter les travaux. Donc, qui va observer les baleines? Ça ne sera pas Isabelle Beaudoin, mais ça va être vraiment... l'observation va être faite par un observateur reconnu, dédié uniquement à l'observation des mammifères marins. À titre d'exemple, lorsqu'on

750

avait fait, il y a plusieurs années, des activités de dragage, à l'époque la STQ avait engagé le GREMM, que vous connaissez peut-être, là, qui est le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins.

La période d'observation, comment ça va fonctionner, ça se fait 30 minutes avant le début des travaux. Advenant le cas qu'on arrive avec un gros brouillard, l'observateur, s'il n'est pas en mesure de pouvoir observer les baleines, les travaux ne peuvent pas débuter. Advenant le cas qu'il y a une baleine qui entre, à ce moment-là on doit arrêter les travaux et attendre un 30 minutes un coup que la baleine est sortie. Donc, l'observateur, lui, doit avoir un moyen de communication avec l'entrepreneur général qui va recevoir le contrat, évidemment pour être en mesure de lui expliquer et dire : « Bien, écoute, on a un mammifère marin, il faut que tu arrêtes les travaux. » Puis c'est seulement à l'autorisation de l'observateur que les travaux pourront alors reprendre.

755

760

765

Du côté humain, donc on a également des bruits qui pourraient déranger les résidents et les gens au pourtour, aux abords de la traverse. Donc, il a été entendu qu'il allait avoir aucun travaux bruyant, ce qu'on entend là tout ce qui a trait au pieutage des pieux, donc aucun travaux bruyant entre 19 h et 7 h. Les travaux devraient avoir lieu du lundi au vendredi et le règlement municipal stipule qu'il ne doit pas avoir de nuisance, telle que le bruit, entre 23 et 7 h. Donc, à ce moment-là, la STQ doit respecter ça, sinon on doit aller demander un permis, et cetera. Puis le

770

*Règlement sur les nuisances* de la MRC de Haute-Côte-Nord a la même exigence de ne pas avoir de travaux de construction entre 23 et 7 h.

Concernant l'eau, principalement, il pourrait avoir, entre autres là, des risques d'hydrocarbures qui va venir de la machinerie, qui va servir notamment à faire, dans le fond, l'enfoncement des pieux. Donc, on doit s'assurer évidemment d'un entretien, là, responsable de la machinerie et également s'assurer d'avoir différentes trousse de déversement, là, à proximité des travaux.

775

780

Donc, ça conclut la présentation, pour le moment, de la Société des traversiers du Québec.

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, madame Beaudoin, je vous remercie. Bien entendu votre présentation, donc comme tous les documents qui sont utilisés par les personnes-ressources ou le promoteur et qui

785

sont montrés à l'écran, on en demande un dépôt. Alors, la présentation donc va être déposée par le promoteur et nous allons la diffuser, là, de la même façon que je l'ai mentionné tout à l'heure, c'est-à-dire sur le site Web du BAPE et dans les centres de consultation.

790

Donc, ceci conclut la présentation du promoteur. Alors, tel que mentionné tout à l'heure, il est maintenant 20 h, disons 19 h 50, là. Et maintenant, nous allons faire une pause de 15 minutes. Donc, nous allons reprendre à 20 h, 20 h 10. Le registre à l'arrière de la salle est ouvert pour ceux qui désirent poser des questions à la commission. Donc, je vous souhaite une bonne pause, donc nous reprenons à 20 h 10.

795

---

**SUSPENSION DE LA SÉANCE À 19 h 56**  
**REPRISE DE LA SÉANCE À 20 h 14**

800

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, on m'a remis une copie du registre. Alors, nous avons dix personnes inscrites. Je rappelle les règles pour poser des questions. Donc, on évite les préambules, sauf les préambules essentiels à la compréhension de la question. Évidemment, un préambule ne peut pas contenir d'opinion. Donc, nous acceptons deux questions, sans sous-questions, ceci pour permettre aux gens qui sont au registre de pouvoir poser leurs questions. Bien entendu, les gens peuvent se réinscrire. La commission, ce soir, bon, on prévoit arrêter la séance ce soir vers 22 h 30, donc je demande la collaboration de tous pour que tous ceux qui sont inscrits au registre puissent poser leurs questions ce soir.

810

---

**PÉRIODE DE QUESTIONS**  
**M. GUY DESCHÊNES**

815

**LE PRÉSIDENT:**

Sans plus tarder, je vais inviter monsieur Guy Deschênes à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, monsieur.

820

**M. GUY DESCHÊNES:**

Bonsoir, monsieur. Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT:**

825

Alors, à vous la parole pour votre première question.

**M. GUY DESCHÊNES:**

830

Bien, merci beaucoup. Bonsoir tout le monde. J'ai pris connaissance de la mission du promoteur et j'ai compris une multitude de choses qui m'échappaient jusqu'à maintenant. Entre autres, l'importance, dans cette étude, qu'on attache à l'être humain. On veut faire une étude environnementale qui touche la faune aquatique et on abonde sans aucune réserve dans ce sens-là. Mais qui est le plus important? Est-ce que c'est les cétacés ou les êtres humains? Et est-ce que c'est le court terme, le temps que ça dure ces travaux, ou si c'est le long terme, c'est-à-dire notre avenir à nous et à ceux qui vont nous précéder? C'est-à-dire, ceux à qui on va laisser en héritage ce qu'on a essayé de bâtir sur la Côte-Nord.

835

Vous allez m'interrompre, Monsieur le Président?

840

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. Il y a un petit peu...

845

**M. GUY DESCHÊNES:**

Voici ma question.

**LE PRÉSIDENT:**

... d'opinion dans la question.

850

**M. GUY DESCHÊNES:**

Voici ma question -- Non, mais je voulais passer ce message parce que comprenez que c'est l'unique moment et c'est l'unique occasion dont on dispose pour vous transmettre ce message. Et je prends pour acquis que vous êtes un homme qui a fait ce que j'appelle de l'écoute active.

855

**LE PRÉSIDENT:**

Oui.

860





900

finalement. Donc, sur quelles bases la décision s'est prise d'avoir des traversiers plus gros, c'est bien ça?

905

**M. GUY DESCHÊNES:**

En d'autres termes : pourquoi avons-nous décidé d'investir ou d'immobiliser -- on me parle de 250 millions, là, actuellement, à part des infrastructures, seulement pour les traversiers -- pourquoi avons-nous pris cette décision-là d'investir 250 millions avant de réaliser qu'il fallait un duc-d'Albe puis de nous consulter là-dessus?

910

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, nous allons acheminer la question du côté de la Société des traversiers, madame Beaudoin.

915

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui. Monsieur le président. Bonsoir monsieur, également. Donc, j'aimerais préciser : la construction des deux navires est au coût de 120... est au prix d'un contrat ferme de 125 millions et non de 250. C'est suite à l'annonce du ministre à l'époque qui avait fait la... qui avait pris la décision, donc une décision politique d'octroyer à la Société des traversiers 400 millions pour la construction de trois navires, celui de Tadoussac... deux à Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et un à Matane-Baie-Comeau-Godbout. Donc, la Société des traversiers, nous, on se... on est vraiment en aval de la décision politique et on exécute la décision politique de la construction des trois navires, là, précédemment citée.

925

**LE PRÉSIDENT:**

Et cette décision date de 2010? 2009?

930

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Je pourrais vérifier, là, la date exacte, mais de mémoire, c'est printemps 2009.

935

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, printemps 2009. Je vous remercie.

940 Du côté du ministère des Transports, est-ce que vous avez pu regarder, là, le processus  
décisionnel, là? On sait, tout à l'heure, monsieur Breton a fait une allusion dans sa requête, là, à  
des études qui ont été faites sur un pont en 2000... autour de 2008. Donc, on a une annonce  
945 officielle, donc, printemps 2009 de construire des traversiers. Qu'est-ce que vous savez, vous,  
du processus décisionnel qui a mené à la décision de construire des nouveaux traversiers par  
rapport aux études qui avaient été faites sur un pont quelques années auparavant? À vous la  
parole.

**M. JOCELYN VÉZINA:**

950 Écoutez, mon collègue et moi, on est là, à toute fin pratique, là, on est des exécutants au  
niveau de la circulation, sécurité, mais je reprends un peu les propos de madame : c'est avant  
tout une décision... une décision politique, là, et on suit le courant dans ce sens-là, là.

**LE PRÉSIDENT:**

955 Donc, il faudrait se référer, mais est-ce qu'il y a des sources de documentation? Parce que  
j'ai vu... bien, en fait, je l'ai avec moi, il y avait un communiqué de presse qui a été sorti en 2010  
annonçant, justement, les investissements de 400 millions. J'ai fait, j'avais fait un petit tour par  
Internet pour comprendre comment ça s'était passé, mais je n'ai pas réussi à trouver de source  
960 d'information plus détaillée que le communiqué de 2010 qui annonçait la construction pour 400  
millions de traversiers. Donc, de votre connaissance, il n'y a pas eu de processus comparatif  
final de décision entre le pont, à la suite de l'étude, et les traversiers? Dans votre  
connaissance... ça n'a pas été porté à votre connaissance, autrement dit, c'est ce que je dois  
comprendre?

965 **M. JOCELYN VÉZINA:**

Absolument, oui. Dans le cadre du projet actuel, c'est le cas.

**LE PRÉSIDENT:**

970 O.K. Donc, du côté de la Société des traversiers, ce que je comprends de votre réponse:  
« Nous, on a reçu une commande de fabriquer des traversiers, donc de façon... et de donner un  
service de traversiers de façon la plus efficace possible »? Donc, c'est ça que je dois  
comprendre de votre réponse?

975

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

C'est exact, Monsieur le Président.

980

**LE COMMISSAIRE:**

Je crois, peut-être, que dans... si j'ai bien compris, aussi, peut-être un autre sens à votre question, c'est à savoir... c'est un peu comme ... est-ce que c'est...? Si j'ai bien compris aussi, peut-être, c'est : est-ce que vous... vous posez la question: pourquoi est-ce qu'on a décidé de construire les traversiers sans nous demander notre avis, qu'est-ce qu'on en pensait, alors que là on vient nous parler pour nous consulter pour le duc-d'Albe? Est-ce que c'est un peu ça le sens de votre question?

985

990

**M. GUY DESCHÊNES:**

Oui oui, bien sûr, vous avez bien saisi, Monsieur le Commissaire. Vous avez tout à fait bien saisi. C'est une partie de la question, bien sûr. Vous avez compris aussi que mon autre question touchait la mission de la Société, que je respecte, mais qui est incompatible avec la nôtre, notre mission. Alors, c'est évidemment...

995

1000

Bon, je n'ai pas le droit d'en dire davantage, mais j'aimerais revenir au plan social puis au plan humain parce que, pour nous, c'est qu'il y a de plus important au monde, l'être humain. Alors, ma question, donc, je l'adresse au promoteur, Monsieur le Président, avec votre permission, et je lui pose la question suivante : quels sont les raisons, les motifs, les arguments...? Je sais que c'est politique, on me l'a dit, mais vous autres, vous avez aussi, dans vos réflexions puis dans vos questionnements, quand vous bâtissez un projet, vous avez des critères, vous avez des standards, vous avez, en fait, des façons de faire ou des règles de fonctionnement qui vous guident là-dedans. Pouvez-vous nous indiquer comment vous allez... comment vous pouvez nous rassurer à l'effet que ce que vous allez faire avec votre duc-d'Albe, ça va venir améliorer notre qualité de vie ici puis rendre notre vie meilleure, notre vie sociale meilleure, mais j'ajouterai notre -- Monsieur le Président, si vous me le permettez, puis je termine là-dessus -- notre vie sociale, économique, Monsieur le Président?

1005

1010

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, on va poser la question sur l'efficacité, donc pourquoi des traversiers plus gros? Par exemple, pas de nouveaux traversiers, trois traversiers plus petits plutôt? Pourquoi deux traversiers plus gros? Donc là, on tombe dans l'efficacité du service, maintenant.

1015           Donc, j'imagine, bon, du côté de la Société des traversiers, vous avez conceptualisé des  
nouveaux traversiers pour différentes raisons, donc pouvez-vous nous... qu'est-ce que vous  
pouvez nous en dire sur l'efficacité du service futur?

1020           **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui, Monsieur le Président, ce qui est important de rappeler, c'est que la Société des  
traversiers, dans le fond, opère des traversiers à travers le Québec. Donc, nous, lorsqu'on a un...  
on a des projet, on doit regarder l'ensemble de la flotte pour être en mesure d'avoir une certaine  
pérennité de l'ensemble de nos équipements et de l'ensemble de nos navires. Donc, ceci  
constitue un des critères.

1025           Par la suite, on a plusieurs autres critères pour déterminer à ce moment-là le design, donc  
on va notamment -- puis ce qui a été le cas, aussi, pour les traversiers de Tadoussac, là --  
procéder à différentes consultations. Donc, la Société des traversiers du Québec possède un  
comité consultatif régional qui se réunit deux fois par année, où siègent plusieurs représentants,  
notamment le PDG, le directeur de la traverse, des représentants de la Société des traversiers,  
la municipalité de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine, la MRC de Charlevoix-Est et de la  
Haute-Côte-Nord, le MTQ, la STQ et différentes agences touristiques. Lors de ces rencontres-là,  
durant les dernières années, au moins à dix reprises, on a parlé du projet de la Société des  
traversiers. On a également sondé nos usagers, à savoir, notamment via un sondage où il y a eu  
plus de 742 participants. On a également procédé à des focus groupes, on a des entrevues  
téléphoniques et on a également pris en compte les opinions de service de nos gens, pour, tout  
ça, être en mesure de déterminer les besoins.

1030           On a également, puis peut-être mon collègue pourra vous expliquer pourquoi des plus  
petits versus des plus gros, ou pourquoi des plus gros et des plus petits, je laisserais peut-être la  
parole, à ce moment-là, à monsieur Yan Rochette, gestionnaire du projet.

1040           **LE PRÉSIDENT:**

1045           Monsieur Rochette.

**M. YAN ROCHETTE:**

1050           Tout simplement, les plus gros bateaux, bien on parle présentement de traversées aux 20  
minutes. On traverse un nombre de personnes. Mettons qu'on arrive... on augmente le nombre  
de fréquences de traversées avec des traversiers plus petits, pour traverser le même nombre de  
personnes, on se ramasse à ne plus avoir assez de temps pour faire les manoeuvres

1055 d'approche. C'est qu'on dispose tout le temps du même temps, parce que la STQ s'engage tout  
le temps à respecter le 20 minutes. On veut traverser -- là, c'est difficile à expliquer de même,  
là. Parce qu'on n'a pas nécessairement d'étude précise là-dessus, là. On a fait une petite  
modélisation, nous autres, de notre côté, puis on en est venu à la conclusion... mais ce n'est  
1060 pas... pour répondre à la question, ce n'est pas ce qui a mené nécessairement à justifier les  
navires de 92 mètres, là, mais pour répondre à la question de monsieur qui était à savoir  
pourquoi ne pas arriver avec des plus petits traversiers pour la fréquence -- ou c'est vous qui a  
précisé cette question-là?

**LE PRÉSIDENT:**

1065 Monsieur Breton, dans sa requête, en a parlé, là, c'est pour ça que je le mentionne. Donc,  
en quoi des plus gros traversiers est-ce que ça va améliorer le service de desserte en temps  
normal, en période de pointe?

**M. YAN ROCHETTE:**

Ce que je dirais, par rapport...

**LE PRÉSIDENT:**

1075 Ou ça va rempirer?

**M. YAN ROCHETTE:**

1080 Bien, pour répondre à l'histoire des plus petits traversiers avec une fréquence plus  
avancée, ce que je dirais, pour en arriver à traverser le même nombre de personnes qu'on a  
présentement ferait en sorte que dans la même heure, avec un petit traversier, réussir à  
traverser le même nombre de personnes augmenterait, bien sûr, la fréquence, comme on dit,  
1085 ferait que dans nos approches, les manoeuvres d'approche, d'amarrage, le temps à quai,  
d'embarquement, débarquement ferait que ce ne serait plus un temps raisonnable, là. Je veux  
dire, on ne respecterait pas l'horaire de 20 minutes.

**LE PRÉSIDENT:**

1090 Il y aurait comme un temps... il risquerait, par moment, d'avoir un engorgement, le  
traversier, le deuxième traversier arriverait trop vite avant que celui qui est en avant de lui ait le  
temps de décharger, c'est un peu ça que vous me dites?

1095

**M. YAN ROCHETTE:**

Effectivement, effectivement, c'est ça, comme ça que je l'expliquerais, là.

1100

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, vous nous dites, deux plus gros traversiers permettent, à ce moment-là, de traverser en pointe plus de monde, c'est ce qu'on doit comprendre?

1105

**M. YAN ROCHETTE:**

Exactement.

1110

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, c'est pour ça que vous avez justifié... c'est comme ça que vous justifiez des plus gros traversiers? Surtout au niveau de la pointe, par exemple dans la journée, fin d'avant-midi, par exemple...

**M. YAN ROCHETTE:**

Il y a eu...

1115

**LE PRÉSIDENT:**

... ou estival?

1120

**M. YAN ROCHETTE:**

Oui, bien la réponse que j'ai faite, je ne dirais pas que c'est ce qui a justifié les plus grands traversiers. C'est ce qui explique pourquoi pas de plus petits traversiers avec plus de fréquence. Les plus grands traversiers viennent d'une offre de service que la STQ voulait offrir. Une plus grande offre de service pour ne pas laisser de personnes sur le quai dans les traversées.

1125

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, donc vous estimez être en mesure de faire une plus grande offre de service en temps... la plupart du temps, avec deux plus gros traversiers?

1130

**M. YAN ROCHETTE:**

Effectivement.

1135

**LE PRÉSIDENT:**

C'est comme ça qu'on doit comprendre la réponse?

**M. YAN ROCHETTE:**

1140

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, monsieur Deschênes, ça va dans ce sens-là.

1145

**M. GUY DESCHÊNES:**

Merci beaucoup, Monsieur le Président, ça termine mes deux questions puis l'offre de service jour et nuit.

1150

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Alors, bien entendu, vous pouvez vous réinscrire pour poser des questions.

Je vais maintenant inviter monsieur Steeve St-Gelais à s'avancer. Bonsoir monsieur.

1155

---

**M. STEEVE ST-GELAIS**

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

1160

Donc, bonsoir tout le monde, bonsoir Monsieur le Président. Ma question va porter sur le syndrome du traversier. Pour un peu faire une mise en contexte puis vous expliquer la réalité qu'on a par rapport au syndrome du traversier, je vais juste vous situer un petit peu. Moi, je travaille chez Boisaco, donc à Sacré-Coeur. Je demeure aux Escoumins. Donc, ça fait 23 ans que je fais le trajet Escoumins–Sacré-Coeur deux fois par jour, donc ça fait plus de 11 000 passages dans ce trajet-là. Donc, je peux vous dire que j'ai eu l'occasion de pouvoir constater beaucoup de problématiques sur cette route-là. Sincèrement, pour... si vous aviez eu l'occasion

1165



1170 de le voir comme j'ai pu le constater, vous auriez peut-être une perception différente de la  
situation. Des dépassements, des manoeuvres dangereuses, des dépassements, des pelotons  
qui arrivent, des gens qui sont pressés pour aller prendre le traversier, il y en a de toutes sortes.  
Donc, c'est une problématique fondamentale dans l'analyse du projet, donc on a de la misère à  
conceptualiser que cet élément-là n'a pas été pris plus en compte que ça. Donc, on parle de  
deux traversiers qui vont être de 115 places, de 115 véhicules, pour remplacer des traversiers  
de 75, 70 ou 75 véhicules. C'est 50 % de plus. 50 % de plus qui va créer puis qui va amplifier  
1175 cette problématique de syndrome du traversier là. Juste pour l'avoir vécu cette semaine, là, je  
vais juste vous donner un petit exemple, là, on arrivait de Montréal, jeudi soir passé, puis on était  
à toute fin pratique à la fin de la période de 20 minutes, donc on tombait dans la période de 40  
minutes, donc vous comprendrez que moi, comme tout... comme bien du monde, je l'ai vécu  
moi-même, le syndrome du traversier, puis j'ai probablement fait des manoeuvres qui étaient  
peut-être plus dangereuses à cause de ça.

1180           Donc, ma question.

**LE PRÉSIDENT:**

1185           Oui.

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

1190           Comment, dans le projet, on a évalué puis qu'on a pu conclure que ça va aider à minimiser  
le syndrome du traversier puis que ça va ainsi aider à améliorer la sécurité des usagers de la  
route? Donc, le projet, donc on parle des ducs-d'Albe, bien sûr, mais les ducs-d'Albe, monsieur  
Deschênes l'a bien présenté tantôt, donc les ducs-d'Albe permettent de rendre possible l'arrivée  
des nouveaux traversiers; comment ces nouveaux traversiers-là vont permettre d'améliorer ce  
syndrome du traversier là? Ça, on a vraiment besoin d'avoir une réponse à ça.

1195           **LE PRÉSIDENT:**

1200           Très bien. On va d'abord acheminer la question du côté de la Société des traversiers.  
Après ça, on ira en complémentaire avec le ministère des Transports. Oui, madame Beaudoin.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

1205           Oui, bonjour, Monsieur le Président. Donc, en premier lieu, nous, je vous dirais qu'on...  
notre mission première est de traverser des gens, donc d'une rive à l'autre, là, dans le cas de la  
Société des traversiers du Québec, là, pour le cas de Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Donc,

1210 on n'a pas juridiction, là, en ce qui a trait, là, à la sécurité routière, puis ça ne fait pas partie non plus du mandat de la STQ. Donc, pour nous, c'est difficile de pouvoir répondre à cette question-là.

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

1215 **LE COMMISSAIRE:**

Juste une précision. Donc, ce n'est pas un élément qui a été considéré, de votre côté, dans l'analyse?

1220 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Monsieur le Commissaire, ce que nous avons considéré, ce sont les éléments que nous avons discuté tout à l'heure, notamment sur les laissés à quai, pour améliorer l'offre de service un coup que le véhicule est arrivé à proximité, là, de la traverse.

1225 **LE PRÉSIDENT:**

1230 Donc, qu'il y ait moins d'attente, c'est-à-dire que quand un traversier serait plein, donc ce serait plein moins souvent, donc il y aurait moins de délai d'attente. Donc, c'est le point de vue, vous voyez. Vous présentez un point de vue différent, mais disons que c'est le point de vue de la Société des traversiers. C'est pour ça que je voulais aller par la suite du côté du ministère des Transports. Par exemple, actuellement, au niveau de la sécurité routière, lorsqu'on approche des quais, c'est-à-dire que ce soit du côté de Baie-Sainte-Catherine ou de Tadoussac, est-ce que... c'est quoi les taux d'accidents? Est-ce qu'il y a des problématiques, actuellement, 1235 accidentogènes? Des données statistiques inquiétantes, sur les taux d'accident aux abords des quais, aux approches des quais? Donc, je laisserais la question au ministère des Transports.

**M. MICHEL PELLETIER:**

1240 O.K. Bien moi, je vais répondre, peut-être, pour la Côte-Nord puis peut-être qu'après, la Capitale-Nationale pourrait répondre.

1245 De notre côté, depuis le début des années 2000, il y a eu plusieurs projets d'amélioration visant à créer des voies de dépassement entre le... mettons les Bergeronnes et Tadoussac. Puis on a observé quand même une assez forte diminution du nombre d'accidents graves dans ce

secteur-là, là, depuis une dizaine d'années. Puis en fait, il y a eu plusieurs projets, comme je disais, là. Puis le syndrome qu'on parlait v'là 10 ou 15 ans a probablement moins d'importance aujourd'hui, en tout cas en termes d'accidents, là, qu'on peut observer sur la route.

1250

**LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez des données statistiques, par exemple si les taux d'accidents sur la route 138, donc aux approches, exemple, entre disons les Escoumins et Tadoussac...

1255

**M. MICHEL PELLETIER:**

On a...

**LE PRÉSIDENT:**

1260

... est-ce que ces taux-là d'accidents, par rapport à d'autres routes nationales, donc est-ce que c'est des taux plus forts? Plus faibles?

**M. MICHEL PELLETIER:**

1265

En termes de taux, je ne les ai peut-être pas, vite comme ça, mais en nombre d'accidents... parce que le DJMA ne varie pas beaucoup. T'sais, les variations peuvent être de plus ou moins 10 % selon, disons les chiffres annuels.

**LE COMMISSAIRE:**

1270

Excusez-moi, le « DJMA », pouvez-vous définir qu'est-ce que c'est?

**M. MICHEL PELLETIER:**

1275

C'est le débit journalier moyen annuel.

**LE COMMISSAIRE:**

O.K., merci.

1280

**M. MICHEL PELLETIER:**

O.K. Donc, en fait, le débit de véhicules, il y a eu des variations, O.K., mais actuellement,

1285 on est à peu près comme en 2009. Il y a eu peut-être un *peak* en 2012 de peut-être 10-15 % plus de véhicules, mais c'est cyclique.

1290 Puis au niveau du nombre d'accidents, on a fait, pour les besoins de l'audience, on a compilé certaines statistiques. Puis on avait eu, au niveau total, on considère juste les accidents mortels et blessés graves, entre 2004 et 2009, on avait eu sept accidents mortels et onze blessés graves. On a refait le même exercice pour 2010 à 2015, et on a eu un accident mortel et six avec blessés graves. Puis ces accidents-là, c'est surtout des accidents qui arrivent en secteur rural, c'est-à-dire dans les zones où est-ce que la vitesse pratiquée est plus élevée, zones de 90 généralement. C'est là qu'on observe plus de gravité, mais c'est là qu'on est aussi  
1295 le moins tolérant en termes de taux d'accidents, là. Avant de considérer un taux critique, c'est beaucoup plus faible, là, en termes de nombre d'accidents.

**LE PRÉSIDENT:**

1300 Mais en termes de taux d'accidents, je reviens toujours là-dessus parce que c'est souvent le barème qu'on peut comparer d'une route à l'autre, lorsqu'il y a des taux... c'est sûr que ça peut être à des endroits très précis sur une route...

**M. MICHEL PELLETIER:**

1305 Je vais juste, si vous...

**LE PRÉSIDENT:**

... mais est-ce que ces taux-là sont plus faibles, plus forts?

1310 **M. MICHEL PELLETIER:**

Je pourrais, si vous voulez me donner le temps de le trouver dans mes notes.

**LE PRÉSIDENT:**

1315 Oui, sans problème. D'un autre côté, bien en attendant, on pourrait aller du côté de Baie-Sainte-Catherine, à ce moment-là.

**M. JOCELYN VÉZINA:**

1320 Oui, mais je veux juste, pour les besoins de l'audience, là, lorsqu'on parle de taux

1325 d'accidents, ça semble être peut-être une... un peu du... c'est un jargon bien précis, là, pour en  
sécurité routière, là. Lorsqu'on parle de taux d'accidents, c'est qu'on compare des sections de  
1330 route, comme entre autres la 138, la 172 ou... 138 du côté Québec, 138 du côté là, de la  
Côte-Nord, et pour déterminer, on a des indicateurs de sécurité, et pour déterminer si un site est  
problématique du point de vue de l'analyse des accidents en termes de sécurité, c'est qu'on  
compare notre taux d'accidents au site à des endroits similaires dans la province. Et c'est pour  
ça qu'on parle de taux d'accidents au site versus un taux critique. Et lorsqu'on parle... lorsqu'on  
1335 regarde, entre autres, cette notion-là de taux d'accidents pour la 138, là, si je parle de  
Saint-Siméon jusqu'à Baie-Sainte-Catherine, les taux d'accidents demeurent encore à un niveau  
très acceptable. Donc, il n'y a pas de problématique particulière associée, là, de sécurité ou  
associée au site.

1335 Est-ce que maintenant la -- Comment je pourrais dire? -- est-ce que le fait qu'il va y avoir  
des files un peu plus longues dues à la capacité des bateaux, est-ce que ça pourrait influencer  
sur les accidents? Ça, ça reste une chose qui est à évaluer. Mais c'est bien difficile de faire des  
prédictions d'accidents sur des modifications comme telles au niveau du... au niveau des files  
1340 qui sont 50 % plus importantes qu'aujourd'hui, là, mais... et puis si on regarde plus précisément  
à proximité du traversier, on a quand même un certain nombre d'accidents. Les taux demeurent  
acceptables, mais c'est beaucoup des accidents de faible gravité, donc on parle de dommages  
matériels seulement. Et c'est associé principalement, là, à proximité des stationnements. C'est  
beaucoup de collisions arrière puis on a une surexposition de collisions arrière. Donc, on ne  
1345 parle pas d'accidents graves, mais on parle d'accidents dommages matériels seulement. Donc,  
le bilan sécurité, actuellement, est acceptable au niveau de la 138.

**LE PRÉSIDENT:**

1350 Lorsqu'on compare. Et on convient que ça peut être... des fois, il peut y avoir un problème  
de sécurité que... c'est difficile d'avoir à prime abord le motif de sécurité. Ça peut être un  
problème de visibilité, la route. Dernièrement... bien, en fait, en montant tout à l'heure, on voit  
que le ministère des Transports, il y a un tronçon, avant d'arriver à Baie-Sainte-Catherine qui a  
été reconstruit. On voit que... j'imagine qu'il devait y avoir des pertes partielles de visibilité. Il  
1355 semble que la route, on l'a faite beaucoup plus linéaire, donc pas de petites... pas de petites  
bosses, donc on améliore la visibilité. Donc, ça peut être multiple, là, les raisons... le tronçon  
accidentogène, si on convient que ça peut être... il y a des endroits particuliers.

Oui, monsieur Locat?

1360

**LE COMMISSAIRE:**

Est-ce que ce serait possible pour le ministère des Transports de nous dire quelle serait son analyse du fait qu'on augmenterait la dimension ou le nombre de véhicules avec... donc, à la sortie des traversiers, sur la sécurité routière? Est-ce que ça serait possible de faire une analyse?

1365

**M. JOCELYN VÉZINA:**

Non, c'est très difficile de faire des prédictions d'accidents par rapport à l'augmentation de la capacité des bateaux, là, et l'augmentation du nombre de véhicules en file comme tels, là. Mais il reste que dans la situation actuelle de la capacité des bateaux, on a quand même... vous savez, là, que le débit de circulation moyen, là, d'une journée, là, au niveau de Baie-Sainte-Catherine, ça joue autour de 2 000, 2 300 véhicules, et en période estivale, ça augmente quand même, ça augmente d'à peu près 50 à 75 %. Donc, on joue autour du 3 000, 3 800. Et le mois le plus important en termes de circulation, c'est le mois d'août, O.K. Le mois d'août représente, là, à peu près le double du volume de circulation qu'on retrouve de façon normale, là, dans une année comme telle. Et puis lorsqu'on regarde les accidents par mois, les mois les plus... où on retrouve le plus grand nombre d'accidents, ce n'est pas le mois d'août, le mois d'août se retrouve en cinquième position au niveau des mois. Donc, les mois les plus accidentogènes se retrouvent... c'est le mois de novembre, décembre, le mois de mai et le mois de juin, dépendamment de la période d'analyse. Ça fait que vous voyez que le syndrome, actuellement, de la traverse... et je pense qu'il existe une problématique au niveau du syndrome, puis c'est observé par des... par les gens, mais lorsqu'on analyse de façon plus pointue, plus fine la distribution des accidents dans une année, on se rend compte que le mois d'août, où il y a deux fois plus de monde sur les routes, donc deux fois plus de files, ce n'est pas là qu'on retrouve un grand nombre d'accidents.

1370

1375

1380

1385

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

Merci.

1390

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Alors, ce qu'on avait convenu, aussi, si vous allez en complémentaire...

**M. MICHEL PELLETIER:**

1395

Oui. Bien, juste préciser par rapport... je disais qu'il y avait eu plusieurs projets qui ont été

1400

réalisés. Maintenant, il y a des sections de plus d'un kilomètre où il y a une voie de dépassement, pas une voie... pas un pointillé, là, qu'il faut attendre qu'il n'y ait personne dans l'autre sens, mais vraiment une deuxième voie réservée aux dépassements. Il y a plusieurs sections qui ont été ajoutées entre Tadoussac et les Escoumins, puis des fois, ça se peut qu'il y ait des pelotons, mais que les personnes ne vont pas nécessairement dépasser parce qu'il y a eu un ajustement qui s'est fait entre les véhicules puis... ce n'est plus comme... on remonte quand j'étais jeune puis on voulait... on sortait du traversier, là on était pogné, là, c'était 15, 20, 30 kilomètres, on ne pouvait pas dépasser. Puis ça se pouvait que dans ce temps-là, il y ait du monde, à un moment donné, qui fassent des manoeuvres vraiment dangereuses, mais aujourd'hui, quand on regarde le réseau, il y a beaucoup d'opportunités pour dépasser à partir de la sortie du traversier.

1405

1410

Puis pour en revenir aux taux d'accidents, j'ai retrouvé les taux d'accidents qu'on a compilés. Entre la traverse et la route... et l'intersection de la route 172, et là je parle pour la Côte-Nord, on a un taux d'accidents qui est 1.11. 1.11, ça veut dire 1.11 accident par année par million de véhicules. O.K., c'est proportionnel, on dit...

1415

**LE PRÉSIDENT:**

Quand vous le ramenez, c'est ça. Sur l'équivalent d'un million.

1420

**M. MICHEL PELLETIER:**

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

Ça fait que s'il y a 700 000 véhicules par année, donc vous réaffectez ça à un million.

1425

**M. MICHEL PELLETIER:**

Par kilomètre aussi.

**LE PRÉSIDENT:**

1430

Par kilomètre.

**M. MICHEL PELLETIER:**

1435 Ça peut avoir l'air compliqué, mais c'est pour maintenir toute la proportionnalité.

Et le taux critique est à 1.17. Donc, on est inférieur au taux critique. Le taux critique, pour nous autres, c'est comme une petite lumière rouge qui allume. Quand on dépasse ce taux-là, ça veut dire « Oh! peut-être qu'on n'est plus comme le reste de la province ».

1440

**LE PRÉSIDENT:**

Qu'il y a des vérifications à faire?

1445

**M. MICHEL PELLETIER:**

1450

Là, à ce moment-là. Puis dans... on a d'autres sections. Entre la route 172 et la limite de Sacré-Coeur, là c'est la route 172, on a 1.26 puis le taux critique est 1.6. On est encore en bas. Bien, en fait, toutes les valeurs sont en bas. Puis juste pour mentionner, je venais de terminer, justement, la semaine passée, une compilation des tableaux de toute la priorisation par rapport aux accidents des sites sur la Côte-Nord, puis les sites dans ce secteur-ci ne ressortaient pas. Il y a eu d'autres endroits comme Baie-Comeau, Port-Cartier, qui ressortent plus. Il n'y a pas eu beaucoup d'investissement non plus au fil des dernières années, probablement parce que les débits sont moins élevés. Les investissements ont été plus concentrés du côté de Tadoussac, mais dans ces secteurs-là, on a des taux qui...

1455

**LE PRÉSIDENT:**

Qui pourraient être plus élevés.

1460

**M. MICHEL PELLETIER:**

Et les projets s'en viennent, mais ce n'est pas... ils n'ont pas été priorisés par rapport à Tadoussac, disons, mais...

1465

**LE PRÉSIDENT:**

1470

Très bien. Pour les chiffres que vous nous avez donnés des deux côtés, donc de la Capitale-Nationale et de la Côte-Nord, si c'était possible de nous faire un... chacun un tableau synthèse...



**M. MICHEL PELLETIER:**

1475 O.K.

**LE PRÉSIDENT:**

1480 ... pour qu'on puisse, à ce moment-là, comme documents, donc qui seraient accessibles aux gens pour... et à la Commission, bien entendu, pour pouvoir analyser ces chiffres-là.

Oui, monsieur Locat?

**LE COMMISSAIRE:**

1485 Une petite précision, peut-être, concernant le côté de la Capitale. Quand on est monté ici aujourd'hui, ou descendu, ça dépend on dit l'expression, je pense que c'est à partir de la Rivière-aux-Canards, là, qu'il y a un... quand même un assez long... une assez longue zone de dépassement et je me posais la question à savoir : quels sont les critères qui déterminent... pour  
1490 aider à prendre une décision sur la modification de la route pour mettre des zones de dépassement comme celle-là?

**M. JOCELYN VÉZINA:**

1495 Bien, ça, c'est un projet qui a été réalisé, ça fait quand même plusieurs années, là. C'est une question... nous, dans nos modèles, on a des normes, en fait, au niveau du pourcentage de dépassements sur des axes routiers puis ça tient compte aussi du volume de la circulation. Et puis lorsqu'il a été pris cette décision-là il y a plusieurs années d'ajouter une voie lente, qui est de l'ordre de 2 à 3 kilomètres, là, c'était parce qu'à ce moment-là, on était en deçà du  
1500 pourcentage minimum acceptable.

**LE PRÉSIDENT:**

1505 Oui, monsieur St-Gelais, votre deuxième question, s'il vous plaît.

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

1510 Oui. Peut-être juste un petit commentaire, regardez, moi, quand on parle de décès, bien un décès, c'est un décès de trop. Dans ma tête à moi, c'est... regardez, on a des jeunes ici dans la région qui n'ont plus... qui leur manquent un parent, puis en tout cas, quand on parle... c'est l'un de parler de statistiques, puis quand on le regarde de l'extérieur, mais quand on est ici puis que

nos enfants, on sait qu'un jour, ils vont emprunter ces routes-la, c'est...

1515

**LE PRÉSIDENT:**

Ça, c'est du commentaire.

1520

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

... c'est toujours préoccupant.

1525

**LE PRÉSIDENT:**

Je vous inviterais à nous en faire part dans un mémoire, à ce moment-là.

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

1530

Oui, oui, merci. Donc, dans un autre ordre d'idée, les... au niveau des impacts économiques, je pense que tout le monde est très conscient qu'il y a des impacts économiques très, très importants d'avoir un... des traversiers pour faire le lien Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine. Ces impacts-là, on a vraiment l'impression qu'ils n'ont été aucunement pris en compte dans le projet, donc, qui consiste en le remplacement des traversiers.

1535

Également, bien il y a un phénomène qui fait en sorte que, bon, quand il y a tellement d'affluence, il y a beaucoup de trafic qui est dévié, donc qui choisisse de passer par le Saguenay. Donc, encore là, bien ça amène des impacts économiques. D'une manière ou d'une autre, ça amène des impacts économiques très importants. Si on le regarde pour un voyage, pour faire le même trajet Sacré-Coeur–Québec versus, mettons sur la Rive-Sud le même trajet sans avoir de traversier, c'est de l'ordre de 250 dollars du voyage. Donc, c'est très, très significatif. Ça se compte en millions de dollars pour les entreprises de la région, les impacts. Donc, dans ce cadre-là, bien on voudrait savoir dans le projet, quand le projet a été réfléchi puis a été travaillé puis a été analysé, donc c'est quoi... quelles sont les données pour les impacts du traversier puis les impacts pour les véhicules puis toute la circulation, qui font le contournement, finalement, du côté du Saguenay, donc les impacts en termes de nombre de personnes puis en termes monétaires de...

1540

1545

**LE PRÉSIDENT:**

1550

On va poser la question à la Société des traversiers.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

1555

Monsieur le Président, donc nous, on désire rappeler que l'étude d'impact qu'on a réalisée, c'était sur l'implantation proprement dite du duc-d'Albe. Cependant, en termes de retombées économiques, ce qu'on peut vous dire concernant les activités de la traverse, c'est que la traverse de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine donne des retombées économiques, là, selon

1560

une étude de monsieur Pierre Lefebvre, d'approximativement 7.8 millions de dollars, et la Société des traversiers emploie entre 100 et 120 travailleurs à la traverse, de la région, donc qui fait en sorte que la Société des traversiers est un employeur majeur de la région, puis on en est bien fier.

1565

Ensuite, concernant l'étude d'impact, lors des travaux, c'est sûr que l'impact économique des travaux du duc-d'Albe avec un projet d'un million de dollars où nous aurons un entrepreneur qui sera là pendant 15 semaines, donc lors de l'étude d'impact, ça a été un impact qui a été jugé positif, mais faiblement positif compte tenu de la courte durée des travaux.

1570

**LE PRÉSIDENT:**

C'est certain que quand vous parlez des impacts économiques, quand vous faites allusion traversier versus pont, sans mentionner le pont, on se comprend.

1575

**M. STEEVE ST-GELAIS:**

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT:**

1580

Donc, c'est certain que l'étude sur le pont date de 2008. Il n'y a personne ici qui a participé à l'étude, donc on mentionnait SNC-Lavalin entre autres. Bon, ils ne sont pas ici, notamment, l'étude commence à dater de toute façon. Donc, il faut se mettre en perspective pour ce qui est du projet. C'est sûr qu'ici, on est capable d'aller chercher des réponses sur les aspects, bien entendu, du projet direct de duc-d'Albe qui est fait, donc la justification, lui, c'est sécuriser, diminuer des risques d'avaries sur les navires, avec ces impacts directs. Indirectement, bien on peut aller voir dans la sécurité routière. Alors, c'est certain qu'à l'intérieur de l'étude d'impact, ici, ça ne portait pas sur la justification des traversiers, hein. On était un peu pris dans cette mouvance-là.

1585

1590

Tout à l'heure, lorsqu'on a essayé de savoir, bon, comment la décision a été prise sur les traversiers, pourquoi ça a été décidé en 2009 de faire des traversiers; donc, on n'est pas en

1595 mesure de donner des précisions. C'est sûr que je suis tenté de relancer du côté du ministère  
des Transports : est-ce que de votre côté... hein, je faisais allusion qu'il y avait eu un  
communiqué qui est sorti en 2010 qui annonçait le contrat des traversiers, plus un autre  
traversier, mais nonobstant cela, est-ce qu'à votre connaissance, du côté du ministère des  
1600 Transports, si vous pouviez faire une petite recherche soit auprès des directions centrales,  
est-ce qu'il y a un document quelconque qui... ou une annonce qui avait été faite en marge de  
l'annonce des traversiers, qui mentionne, bon, pourquoi on fait des traversiers plutôt qu'un pont?  
Ça, je serais tenté de vous dire : pourriez-vous nous faire une recherche puis nous revenir avec  
ça, si on est capable d'avoir plus d'information? Parce qu'à ce moment-là, on touche un peu à  
1605 l'impact économique de dire « Bon, le traversier fait... rend un service ». Du côté de la Société,  
on nous dit: « Bon là, le service devrait quand même », selon eux, bon, « s'améliorer avec les  
traversiers ». C'est sûr que par rapport... d'autres personnes peuvent dire: « Bien moi, j'utilise le  
traversier, ça me ralentit, ça me fait passer par le Saguenay puis par la route... l'autoroute 173 ».  
Bon, on reste encore dans des perspectives de débat, bien entendu. Bien, on va essayer de voir  
qu'est-ce qu'on a comme information sous-tendant la décision vers les traversiers.

1610 Pour l'instant, on a peu d'information, donc on va essayer de voir si on est capable d'aller  
en chercher plus. Donc, c'est ce qu'on peut probablement vous donner comme réponse, ça veut  
dire ce soir, on relance le ministère des Transports s'il est capable de nous fournir un  
complément d'information, après une recherche auprès, par exemple, des directions centrales  
du ministère. Il a dû y avoir un processus décisionnel quand même quelque part, là. J'ose croire  
que ce n'est pas tout d'un coup quelqu'un qui s'est réveillé un matin puis qui a dit: « Ça va être  
1615 deux traversiers plus grands, là » ou « Ça va être des traversiers plus grands ». Donc, il y a  
quelqu'un qui a dû faire une analyse quelque part en fonction pont versus statu quo, c'est-à-dire  
statu quo amélioré, on pourrait dire, selon la perspective de la Société des traversiers. Donc, on  
va essayer de voir si on est capable d'aller chercher un peu d'information de ce côté-là. C'est ce  
qu'on peut vous... à ce stade-ci, disons, vous répondre sur les aspects économiques que vous  
avez mentionnés.

1620 **M. STEEVE ST-GELAIS:**

1625 Bien, merci, Monsieur le Président. Puis regardez, c'est ça, ce qui est intéressant, c'est  
d'avoir cette possibilité-là. On a la possibilité de pouvoir partager puis discuter. Puis dans le  
fond, si ça avait été fait à l'origine, avant de passer à l'étape de commander les grands  
traversiers, bien vous comprenez que, dans le fond, c'est... ce qu'on a l'impression, c'est qu'il y a  
une étape qui a été manquée, mais en même temps, bon, la beauté de la chose, c'est que le  
BAPE a comme mission d'éclairer les décisions gouvernementales. Donc, on est peut-être  
capable de réorienter, ou en tout cas d'éviter de faire des mauvaises décisions, ou en tout cas  
1630 de se rendre au seuil où c'est irréversible, finalement. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT:**

1635           Étant donné que vous le mentionnez, c'est au... la décision au regard du projet de  
duc-d'Albe, on se comprend, c'est ce qu'on nous demande. Le duc-d'Albe est-il utile, pertinent  
pour assurer la sécurité des traversiers lorsqu'ils sont à l'amarrage la nuit, par exemple? Donc,  
c'est sûr que c'est l'objet premier, pour l'éclairage, là, on comprend.

1640           Maintenant, comme a dit tout à l'heure, on accepte des questions, compte tenu des  
requêtes, là, sur des aspects efficacité du service des traversiers. Donc, on nous dit, bon, le  
traversier devrait être en mesure d'assurer un service, ce que j'en comprends, amélioré, être  
capable de traverser plus d'autos, donc moins de risque que quelqu'un se fasse fermer la  
guérite, de dire: « Il est plein, attends le prochain ». On comprend que ça devrait moins se  
produire.

1645           Ce que j'ai compris aussi, c'est que le traversier, normalement, c'est deux traversiers. En  
tout cas, en ce moment, c'est deux. J'ai compris trois, ça pouvait être en période estivale, mais  
qu'en temps normal, c'était deux traversiers. Donc, je comprends que l'explication est là.  
Maintenant, c'est sûr, d'un autre point de vue, vous pourrez venir nous en parler dans un  
1650           mémoire c'est quoi vos attentes à court, moyen, long terme, hein, parce que même si on parle  
d'un pont, bien ce que je comprends, c'est qu'un pont prendrait plusieurs années à construire,  
de toute façon, donc ça reste dans l'équation. Mais vous êtes le bienvenu pour nous présenter  
un mémoire à ce sujet-là. Alors, je vous remercie.

1655           **M. STEEVE ST-GELAIS:**

Merci, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT:**

1660           Maintenant, je vais inviter monsieur Marcel Dufour, à moins que mon collègue ait une  
question, commentaire? Ça va.

1665           Alors, bonsoir monsieur Dufour. À vous la parole pour votre première question.

---

**M. MARCEL DUFOUR**

1670

**M. MARCEL DUFOUR:**

Bonsoir, Monsieur le Président. Mon nom, c'est Marcel Dufour, président des transporteurs en vrac de Charlevoix puis propriétaire de Transport Marcel Dufour et de Transport Lecram.

1675

Là, j'aurais une question qui s'adresserait à la Société. Pourquoi le gaz naturel, quand on sait la difficulté de ce produit? Pourquoi la Société tient mordicus à employer cette technologie quand les ingénieurs des gros fabricants de camions nous disent que ce gaz naturel n'est pas une solution durable, que c'est plutôt le diméthyléther qui en serait la solution à long terme, pour le futur?

1680

Puis là, je pense que dans votre expérience avec le F.-A.-Gauthier, il fonctionne seulement qu'au fuel depuis qu'il est en marche, puis ça fait 15 mois qu'il est en fonction, apparemment, vous l'avez mis en cale sèche v'là à peu près un mois puis ça n'a pas marché encore, il n'est pas capable de marcher au gaz naturel, puis le gaz naturel...

1685

**LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Dufour...

1690

**M. MARCEL DUFOUR:**

... est extrêmement dangereux.

1695

**LE PRÉSIDENT:**

... est-ce que vous pouvez me regarder, s'il vous plaît? Me regarder, s'il vous plaît, quand...

**M. MARCEL DUFOUR:**

1700

O.K.

**LE PRÉSIDENT:**

... vous posez votre question.

1705

**M. MARCEL DUFOUR:**

Puis le gaz naturel, bien apparemment que c'est extrêmement dangereux de

1710

l'emmagasiner parce que quand il est en liquide, il se change en gaz, puis après ça, il faut que tu prennes du produit extrêmement égal aussi, parce que si tu ne le prends pas bien, bien égal, bien vu qu'il se change en gaz, la soupape, elle déclenche, donc tu le perds. Puis la soupape, bien apparemment qu'elle n'est pas là pour le fun.

1715

**LE PRÉSIDENT:**

Alors...

**M. MARCEL DUFOUR:**

1720

Ça fait que ma question, c'est ça que... j'aimerais ça poser cette question-là : pourquoi est-ce que vous vous acharnez à mettre ces bateaux-là au gaz naturel?

**LE PRÉSIDENT:**

1725

Madame Beaudoin.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

1730

Donc, si je comprends bien, Monsieur le Président, c'est à savoir pourquoi le GNL est une des solutions qui a été envisagée par la Société des traversiers?

**LE PRÉSIDENT:**

1735

C'est donc au niveau performance, efficacité et autres...

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Parfait.

1740

**LE PRÉSIDENT:**

... comme monsieur Dufour, pourquoi avoir opté pour le GNL essentiellement? Donc, c'est quoi les raisons?

1745

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

D'accord. Bien, ça a été principalement une considération, Monsieur le Président,

1750

environnementale. Ce qui est important de constater et de peut-être rapporter, c'est que le GNL émet approximativement 25 % de moins de GES comparativement à du diesel marin.

1755

Par rapport à la question relative à l'efficacité, donc il y a eu plusieurs sous-questions, là, mais le GNL fonctionne à Matane–Baie-Comeau–Godbout à bord du traversier F.-A.-Gauthier, je ne vous dirais pas à 100 % parce que le démarrage du navire doit se faire au diesel, mais je vous dirais le traversier traverse toutes ses traverses avec le GNL.

**LE PRÉSIDENT:**

1760

Il n'y a pas de problème de fonctionnement avec le GNL pour le traversier qui fait Matane–Baie-Comeau, c'est ça?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

1765

Pas en ce moment. Nous avons eu dans le passé quelques problèmes, mais en ce moment, nous n'avons aucun problème et le GNL est pleinement opérationnel à la Société des traversiers à bord du F.-A.-Gauthier, et ce, depuis plusieurs mois.

**LE PRÉSIDENT:**

1770

Donc, vous nous dites que ça va bien de ce côté-là. Maintenant, ce que j'ai compris tout à l'heure, ça a passé vite, mais c'est une génératrice, une turbine qui alimente une génératrice électrique puis les moteurs, ce sont des moteurs électriques, donc ce n'est pas des moteurs à explosion qui propulsent les hélices. C'est ce que j'ai compris tout à l'heure de votre présentation.

1775

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

1780

Monsieur le Président, bien je vais laisser, peut-être, monsieur Yan Rochette, là, pouvoir vous répondre, là, sur le système hybride, là, diesel, GNL, électrique. Donc, on a les trois, c'est un mode hybride, donc peut-être monsieur Rochette, s'il avait votre permission. Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, c'est quoi l'avantage d'avoir opté pour cette technologie-là, autrement dit?



1785

**M. YAN ROCHETTE:**

Pour le fonctionnement, Monsieur le Président, si vous me le permettez, je pourrais vous répondre, je ne voudrais pas répondre n'importe quoi, un processus sérieux, ça fait que j'aimerais ça, peut-être, parler à du monde plus connaissant pour expliquer vraiment le fonctionnement, là, que vous mentionnez, là, diesel, électrique...

1790

**LE PRÉSIDENT:**

O.K., puis vous allez nous revenir demain après-midi?

1795

**M. YAN ROCHETTE:**

... bien, électrique, GNL.

1800

**LE PRÉSIDENT:**

Puis vous allez nous expliquer ça demain après-midi?

1805

**M. YAN ROCHETTE:**

Je pourrais vous revenir avec des explications demain après-midi.

1810

**LE PRÉSIDENT:**

O.K., très bien. Donc, pour savoir pourquoi... donc, en fait, la technologie hybride, qu'est-ce que ça donne en termes de performance et autres.

O.K., madame Beaudoin.

1815

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Si je peux, par contre, faire un complément d'information, le navire aurait pu fonctionner au GNL électrique, par contre, on a un volet aussi diesel parce que les navires, on a un volet aussi de sécurité civile. Donc, la STQ fait partie de la mission transport du ministère de la Sécurité civile, ou de la Sécurité publique, pardon. Donc, advenant le cas que les navires seraient déployés, hypothétiquement, dans un endroit où il n'y aurait pas d'alimentation au GNL, à ce moment-là, le navire pourrait fonctionner uniquement au diesel, et ça, c'est pour des raisons de sécurité publique, Monsieur le Président.

1820

1825

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie. Alors, monsieur Dufour, ça répond à votre première question.

1830

**M. MARCEL DUFOUR:**

Oui. Puis la deuxième question, bien c'est plutôt une mise en situation pour un transporteur de copeaux qui part de Résolu à Clermont, mettons à 1 h 20 de la nuit, de la balance à Clermont. C'est à environ 1 h 10 de route. Il manque le bateau de 2 h 30 pour... tu sais, aucune raison, soit que le bateau est plein ou bien non il l'a manqué d'une fraction de seconde. C'est bien vrai qu'il y a un autre bateau à 3 h 30. À 3 h 30, ça veut dire qu'il va débarquer à 3 h 40 sur le quai. Il va être rendu à Boisaco à 4 h 15. L'arrêt de Boisaco est de 4 h 30 à 7 h. C'est plutôt... ça veut dire qu'à 8 h du matin, il est encore au chargement là-bas, là, puis il est parti depuis 1 h de la nuit, là. Ça fait que s'il avait eu un pont, mettons, puis il fait le même trajet, il est capable de faire son voyage en 4 h 30, puis là, bien ça veut dire qu'avec ce voyage... rien que ce voyage-là, ça va lui avoir pris 11 h. C'est rien qu'une mise en situation pour dire que des fois, avec un bateau, même si on dit un horaire d'une heure, bien ça fait des gros changements. Un horaire d'une heure, quand tu le manques, bien c'est une heure plus tard, ce n'est pas le 3 minutes... si tu as 3 minutes de retard sur une route, bien tu as 3 minutes, mais quand tu tombes avec un horaire d'une heure, bien c'est... il faut que tu vives avec un horaire d'une heure.

1835

1840

1845

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Donc, on comprend que c'est un commentaire qui montre une situation où lorsque quelqu'un manque, la nuit, la traversée, vu que le service est...

1850

**M. MARCEL DUFOUR:**

Bien, c'est à toutes les nuits qu'un camionneur...

1855

**LE PRÉSIDENT:**

... quand le traversier...

1860

**M. MARCEL DUFOUR:**

Celui qui est de nuit, il le vit pratiquement à toutes les nuits.

1865

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Je vous remercie.

1870

**M. MARCEL DUFOUR:**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT:**

Je vais maintenant inviter monsieur Marc Gilbert. Alors, bonsoir monsieur Gilbert.

1875

---

**M. MARC GILBERT**

1880

**M. MARC GILBERT:**

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir tout le monde. J'avais une question assez claire à vous poser, mais finalement elle a été traitée de différentes façons. Mais les réponses que j'ai entendues me laissent très, très, très perplexe. Je les résume puis ma question va se résumer à la fin : « Est-ce que j'ai bien compris ce que ces gens-là ont dit? », O.K. Ça fait que si vous me le permettez, là...

1885

**LE PRÉSIDENT:**

Je vais être prudent. Je peux vous arrêter n'importe quand. Étant donné que je ne veux pas...

1890

**M. MARC GILBERT:**

Arrêtez-moi n'importe quand.

1895

**LE PRÉSIDENT:**

C'est des choses que vous pouvez venir... si en fin de compte, vous avez une opinion...

1900

**M. MARC GILBERT:**

1905

Ce n'est pas une opinion. C'est des opinions qui ont été dites.

**LE PRÉSIDENT:**

1910

Que « vous êtes perplexe », ça reste une opinion. C'est pour ça que je vous dis, bien, à ce moment-là, on vous invite à faire... à déposer un mémoire, à venir nous le présenter, dans lequel vous exprimez votre perplexité.

**M. MARC GILBERT:**

1915

Ce n'est surtout pas une opinion que j'émets.

**LE PRÉSIDENT:**

1920

C'est pour ça que si vous dites que votre compréhension, c'est un long discours, pour moi, ça reste une opinion.

**M. MARC GILBERT:**

1925

O.K. Vous allez voir, ce n'est pas ça.

**LE PRÉSIDENT:**

1930

Donc, je suis... je vous laisse aller quelques mots, mais si ça va vers l'opinion, je vous arrête tout de suite.

**M. MARC GILBERT:**

1935

O.K. Ma question s'adressait au départ au ministère des Transports et à la Société des transports du Québec puis je voulais leur demander sur quelles bases, sur quels critères, avec quelques objectifs il y avait eu une étude d'opportunité qui leur avait permis de choisir de grossir puis de mettre deux bateaux versus trois petits. C'était ça ma question. Ça a été répondu de différentes façons, mais les réponses, je les reprends...

**LE PRÉSIDENT:**

1940

Elles ne sont pas satisfaisantes pour vous, ce qui est légitime.

**M. MARC GILBERT:**

1945

Ce n'est pas... je veux être sûr que je les ai bien comprises parce que c'est fondamental.

**LE PRÉSIDENT:**

1950

Bon. Ce qu'on comprend actuellement, ce qu'on nous a dit, puis si on reprend rapidement, on a dit : du côté de la Société des traversiers, on a reçu une commande pour construire des nouveaux traversiers à plus grande capacité et ils ont fait une évaluation pour optimiser la grosseur des traversiers. C'est ce qu'on a compris comme réponse.

1955

**M. MARC GILBERT:**

Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai compris, O.K. Ce que j'ai compris, c'est que le rôle se limite à ce qui se passe sur le bateau. La route 138, ça les...

1960

**LE PRÉSIDENT:**

Sur un autre aspect, la sécurité relève du ministère des Transports.

**M. MARC GILBERT:**

1965

C'est ça. Et les études, là, de déviation du trafic vers le Saguenay, ça ne nous regarde pas non plus. Et la réponse qu'on a eue de deux bateaux, c'était pour donner un peu plus de services, mais ce n'est pas le cas. Deux bateaux aux 20 minutes, trois aux 16.5 minutes, ça donne exactement le même service. Bon.

1970

**LE PRÉSIDENT:**

Mais...

1975

**M. MARC GILBERT:**

Ça fait que là, on est allé au ministère des Transports. Le ministère des Transports, lui, il nous dit « J'ai suivi le courant politique, il y a eu une décision politique ». Ils sont en train de nous dire qu'il n'y a eu aucune étude qui a été transmise au cabinet au ministre des Transports qui déterminait les critères de choix. C'est une décision qui vient d'en haut, du père Noël, du... comme ça, là?

1980

**LE PRÉSIDENT:**

1985

Bien, si vous m'avez écouté tout à l'heure, j'ai dit, ce n'est sûrement pas quelqu'un qui s'est réveillé le matin en disant: « Ça va être des traversiers ». Il y a sûrement eu un processus quelconque avec des recommandations qui ont été faites, puis après ça, il y a eu une annonce qui a été faite pour des traversiers. Donc, il doit y avoir des traces quelque part dans le ministère des Transports qui disent « Bon, bien O.K., voici comment ça s'est passé ». C'est pour ça que je demande aux gens du ministère des Transports de refaire une vérification pour voir : est-ce qu'il y a des documents qui sont accessibles, on pourrait dire? Parce que c'est certain que des documents qui sont envoyés au Conseil des ministres, c'est des documents confidentiels, donc on ne peut pas les avoir, ça, c'est clair. Mais nonobstant ces documents-là, je ne sais pas comment le processus de décision s'est pris. On essaie de le savoir. On a dit: « Nous, on a reçu une commande pour faire des traversiers ». D'où ça venait la commande, parce que le communiqué de presse que je mentionne n'est pas arrivé tout d'un coup, donc on essaie de le savoir. Maintenant, c'est pour ça que je demandais au ministère des Transports de faire une vérification ça vient d'où les traversiers. Autrement dit, pour l'instant, on verra qu'est-ce qu'on a réussi à avoir comme réponse. On fera un suivi demain après-midi avec eux pour voir si on réussit à avoir plus de précisions sur ce point-là. On en est là.

1990

1995

2000

**M. MARC GILBERT:**

2005

J'aimerais poser la question au ministère des Transports : est-ce qu'il existe des études dont vous êtes déjà au courant, qui ont été présentées au niveau politique pour décider?

**LE PRÉSIDENT:**

2010

C'est ce que je leur demande de vérifier, s'ils ont des études qui ont été faites, internes, du ministère. On sait que ce qui relève du processus de recommandation au Conseil des ministres, ce ne sont pas des documents qui sont accessibles publiquement. C'est des documents protégés du gouvernement.

2015

**M. MARC GILBERT:**

Je termine là-dessus...

**LE PRÉSIDENT:**

2020

Maintenant, avant, en amont de ça, avant ça, est-ce qu'il y a eu des études qui ont été faites pour dire: bien, finalement, le traversier, ce serait efficace dans... étant donné les débits de

2025

circulation actuelle et anticipable, par exemple? Bon, on dit, les traversiers devraient pouvoir... les traversiers améliorés devraient pouvoir faire la job un certain temps. Est-ce que de tels documents existent au ministère des Transports? Alors, c'est ça qu'on demande de vérifier.

**M. MARC GILBERT:**

2030

O.K. Je termine là-dessus. J'ai compris qu'il n'y avait pas eu d'étude pour évaluer, parce que c'était très difficile, l'impact augmenté des pelotons qui sortent du bateau de 50 %.

**LE PRÉSIDENT:**

2035

C'est ça. Donc... c'est ce qui...

**M. MARC GILBERT:**

2040

C'est incroyable. J'ai de la misère à croire ça. Est-ce que...

**LE PRÉSIDENT:**

Bon, regardez... oui, je sais que...

2045

**M. MARC GILBERT:**

Est-ce qu'ils peuvent vérifier ça aussi?

**LE PRÉSIDENT:**

2050

C'est du commentaire. Donc, vous pourrez manifester, disons, comme vous dites, votre perplexité dans un mémoire. Donc, la réponse qu'on a eue peut ne pas vous satisfaire, mais je vous demande de ne pas la commenter. C'est comme ça qu'on a structuré nos audiences. On pose des questions, on dit aux gens : « Ne réagissez pas aux réponses. Vous réagirez à la deuxième partie de l'audience publique. » C'est comme ça que ça fonctionne.

2055

**M. MARC GILBERT:**

O.K.

2060

**LE PRÉSIDENT:**

Ce sont les règles de l'audience.

2065

**M. MARC GILBERT:**

J'ai hâte de voir la réponse.

2070

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, pour l'instant, on n'a pas la réponse.

**M. MARC GILBERT:**

O.K.

2075

**LE PRÉSIDENT:**

On verra demain si on aura une réponse un peu plus complémentaire.

**M. MARC GILBERT:**

2080

Deuxième point, deuxième question : il y a-tu quelqu'un, à travers tout ça, là, cette manière de procéder là qui me paraît bizarre, qui peut m'expliquer quelle urgence il y avait de faire des nouveaux bateaux avec une commande qui devait être livrée, si ma mémoire est bonne, en 2013, la première hypothèse qui a été lancée quand ils ont lancé la commande, pour des bateaux qui avaient une durée de vie qui allait encore jusqu'en 2025, O.K.? Quelle urgence il y avait? Est-ce que la panique était pognée à quelque part? Est-ce qu'il fallait sauver la Davie, leur donner des contrats? Est-ce que... c'est quoi qui s'est passé?

2085

**LE PRÉSIDENT:**

2090

Alors, on va poser la question à madame Beaudoin.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

2095

Donc, Monsieur le Président, comme j'expliquais dans ma présentation, la Société des traversiers opère des traversiers partout sur le réseau au Québec puis comme il y a eu lieu lors de l'annonce, là, en 2009, les traversiers de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine sont encore bons



et seront reconditionnés pour être, dans le fond, les navires de remplacement de la traverse de Sorel–Saint-Ignace, qui eux arrivent en fin de vie.

2100

**LE PRÉSIDENT:**

Mais concernant les calendriers, la décision en 2010, c'était basé sur quoi, à votre connaissance? Par exemple, de dire, pourquoi en 2010, on annonce des nouveaux traversiers? Ça aurait pu être fait en 2006, ça aurait pu être fait en 2014. Donc, il devait y avoir un justificatif qui disait « Maintenant, ce sont les traversiers ». Bon, à votre connaissance, c'était quoi les arguments pour annoncer à ce moment-là les traversiers? Si on veut compléter la question de monsieur Gilbert.

2105

2110

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Nous, je vais réitérer la réponse, on est un peu en aval de la décision politique, là, qui a été l'annonce, là. Puis je vais faire une rectification, là, je vous disais printemps 2009, mais de... c'est plutôt septembre 2009 où est-ce que le ministre des Transports a fait l'annonce, là, pour la construction de trois traversiers, dont deux à Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, un à Matane. Et en même temps, dans cette annonce-là, on annonçait également que les navires de Tadoussac seraient employés à Sorel–Saint-Ignace pour remplacer les navires en fin de vie, là.

2115

**LE PRÉSIDENT:**

O.K., on avait compris, mais à ce moment-là, qu'est-ce qui justifiait l'annonce à ce moment-là pour dire « On va envoyer les anciens traversiers à Saint-Ignace, à Sorel »? Il devait y avoir... est-ce que l'annonce du ministre, par exemple, a été faite simplement par communiqué de presse ou si ça a été une conférence de presse, à votre connaissance?

2120

2125

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Ce n'est pas une information que je détiens, Monsieur le Président.

2130

**LE PRÉSIDENT:**

Peut-être de vérifier s'il y avait eu conférence de presse. D'habitude, bon, il y a plus d'informations, plus de jus, que dans un communiqué de presse. Alors, si vous pouvez vérifier : est-ce qu'il y a eu conférence de presse, à ce moment-là, et quels étaient les... le média qui était utilisé pour donner l'information, par exemple, aux journalistes, donc, aux médias. Il devait y avoir un peu plus de jus autour de cette conférence de presse là. Donc, il y a dû y avoir des

2135

2140

explications, il y a peut-être eu des questions aux journalistes avec des réponses qui ont été faites, donc là, on pourrait peut-être en savoir plus à ce moment-là, lorsque l'annonce des traversiers a été faite. Donc, y a-t-il eu conférence de presse et quels étaient les thèmes abordés, les explications données en conférence de presse. Là, on pourrait en apprendre plus que dans le communiqué de presse. À ce stade-ci, on en est là.

**M. MARC GILBERT:**

2145

Merci.

**LE PRÉSIDENT:**

2150

Alors, on vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Jeannot Simard. Bonsoir monsieur.

---

**M. JEANNOT SIMARD**

2155

**M. JEANNOT SIMARD:**

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT:**

2160

Alors, votre première question.

**M. JEANNOT SIMARD:**

2165

Pouvez-vous nous garantir que les nouveaux bateaux pourront offrir une traversée minimum aux 20 minutes, et nous fournir l'analyse?

**LE PRÉSIDENT:**

2170

Très bien. Madame Beaudoin.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Bien, ce qu'on peut dire déjà, Monsieur le Président, c'est qu'à deux navires, la Société des

2175

traversiers actuelle, avec le Jos... les deux navires actuels fournit un service de traversier, là, actuellement aux 20 minutes, donc selon toute vraisemblance, on va être en mesure de pouvoir faire le même service avec nos deux nouveaux navires.

2180

**LE PRÉSIDENT:**

Mais plus particulièrement, est-ce que les navires vont circuler plus rapidement, par exemple sont plus performants au niveau de traversée? Le temps d'accostage, est-ce qu'il va être plus court? Plus long? Est-ce que c'est comparable? Puis le temps de rentrer les voitures, est-ce que... par rapport à la situation passée, est-ce que les... parce que s'il y a plus de voitures qui rentrent, ça prend plus de temps les mettre dans le bateau puis ça prend plus de temps à les sortir, mais est-ce que ça a été réoptimisé, ça, les installations qui sont au quai, par exemple, pour assurer que vous soyez en mesure de respecter votre délai de 20 minutes?

2185

2190

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Monsieur le Président, on a certains éléments de répondre -- euh! « de réponse », pardon -- donc des questions que vous avez posées. Je laisserais mon collègue Yan Rochette répondre à la question.

2195

**M. YAN ROCHETTE:**

Je n'ai pas les réponses précises, là, sur toutes les données, mais je sais qu'on a une étude temps mouvements par rapport aux nouveaux navires puis, nous, en ce qui concerne les infrastructures pour garantir le 20 minutes, l'étude temps mouvements prescrivait certaines données. Comme par exemple, arriver avec des rampes élargies; avoir, pour isoler les piétons qui embarquent sur le bateau, avoir leur trottoir, parce qu'anciennement, quand l'embarquement se faisait des piétons, c'est qu'on ralentissait le trafic, on laissait embarquer les gens. Ça fait que t'sais, pour rendre le plus fluide possible, nous, c'était une demande, là, c'est qu'il fallait respecter le 20 minutes si on arrivait avec des plus grands bateaux.

2200

2205

**LE PRÉSIDENT:**

Ça, c'est des travaux que vous avez réalisés aux abords des deux quais, à ce moment-ci, là?

2210

**M. YAN ROCHETTE:**

Exactement.

2215

**LE PRÉSIDENT:**

Parfait. Donc, susceptibles d'améliorer la performance de service...

**M. YAN ROCHETTE:**

2220

Exactement.

**LE PRÉSIDENT:**

... qui vous fait dire que normalement, vous anticipez, en fonction des durées de traversées, que vous respecteriez, en temps normal, le 20 minutes en temps normal?

2225

**M. YAN ROCHETTE:**

On a mis en place les critères qui étaient... qui avaient été exposés par... notamment aussi l'opération en charge pour l'ajustement des rampes, d'où le système hydraulique qu'il y a sur les nouvelles rampes à Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine.

2230

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci. Monsieur Locat?

2235

**LE COMMISSAIRE:**

Si vous avez un dossier sur cette modélisation-là, est-ce que vous pourriez le déposer?

2240

**M. YAN ROCHETTE:**

Oui.

**LE COMMISSAIRE:**

Merci.

2245

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, monsieur Simard.

2250

**M. JEANNOT SIMARD:**

Ma deuxième question : pouvez-vous nous fournir l'évaluation actualisée du coût final de la mise en place des deux traversiers, la construction, les coûts supplémentaires que ça va... que ça requiert, les nouveaux débarcadères, le duc-d'Albe, le rallongement des quais, la voie de dépassement, les voies de dépassement qui vont être ajoutées sur la route 138, soit est ou ouest, puis le stationnement de 400 places qui est en discussion à la municipalité à Tadoussac? Pouvez-vous nous fournir...

2255

2260

**LE PRÉSIDENT:**

Il y a beaucoup d'éléments. On va voir qu'est-ce qu'on est capable d'avoir comme information. Mais si on essaie de décomposer : donc, il y a eu les travaux d'amélioration aux quais, comment ça a coûté ces travaux-là, donc, qui sont réalisés. On va commencer par ceux-là. Donc, si vous avez le chiffre de combien ça a coûté les travaux d'amélioration au quai de Baie-Sainte-Catherine, au quai de Tadoussac.

2265

2270

Puis il y a des éléments que vous mentionnez que je ne suis pas du tout au courant, donc on va aussi aller en précision. Donc, on sait tout à l'heure que le duc-d'Albe lui-même, c'était un million de dollars qu'on nous a dit. Les coûts des traversiers, c'est un autre élément qui vous intéresse. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire, madame Beaudoin, sur le coût des traversiers? Donc, premier coût à avoir, c'est les coûts des améliorations aux quais. Maintenant, concernant les coûts des traversiers.

2275

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Écoutez, bon, Monsieur le Président, comme vous dites, il y a plusieurs éléments. Puis peut-être que je vais céder, aussi, la parole à mon collègue, là, advenant le cas, là, pour certaines précisions. Pour l'amélioration des infrastructures terrestres pour la Société des traversiers, donc on parle des rehaussements de quais, élargissement des embarcadères, incluant le duc-d'Albe, nous en sommes à 40 millions. Pour le prix de la construction du traversier est de 125 millions.

2280

2285

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, le 40 millions, ça couvre... le coût du duc-d'Albe est compris dans le 40 millions, c'est ce que j'ai compris?

2290

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui, le coût du duc-d'Albe est effectivement inclus dans le 40 millions. Puis je voudrais apporter une précision, dans le fond : le projet entier du volet des traversiers, c'est 170 millions, mais le contrat pour la construction des navires est de 125.

2295

**LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, monsieur Simard a fait allusion à un stationnement de 400 places, entre autres, puis des élargissements aux abords des quais, si j'ai bien compris?

2300

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Malheureusement, on ne détient pas cette information. Je pense que ça relève davantage du ministère des Transports.

2305

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, la question du parc du stationnement, vous n'êtes pas au fait du temps du stationnement de 400 places.

2310

Du côté du ministère des Transports, la Direction de la Côte-Nord, êtes-vous au fait de ce projet de stationnement? Après, on pourra aller en complémentaire avec la municipalité de Tadoussac. À vous la parole.

2315

**M. MICHEL PELLETIER:**

O.K. En fait, on sait qu'il y a actuellement des discussions qui ont cours avec l'ensemble des représentants de la région, MRC, municipalités, puis il y a des besoins qui sont difficilement conciliables actuellement, puis les démarches sont en cours, mais il n'y a rien de décidé encore.

2320

**LE PRÉSIDENT:**

Ça serait un stationnement qui serait utilisé à quelle fin, ça ?

2325

**M. MICHEL PELLETIER:**

C'est une hypothèse parmi plein d'autres. C'est...

2330

**LE PRÉSIDENT:**

O.K., c'est une hypothèse parmi d'autres.

2335

**M. MICHEL PELLETIER:**

C'est ça se discute, il y a peut-être des gens qui sont pour, d'autres qui sont contre, d'autres qui favorisent d'autres choses, mais comme je vous dis, il y a plusieurs intervenants puis les discussions, ça fait plusieurs années qu'elles ont cours puis ils n'ont pas réussi à s'entendre encore. Donc, les discussions continuent.

2340

**LE PRÉSIDENT:**

Puis ça serait un stationnement qui serait à Tadoussac?

2345

**M. MICHEL PELLETIER:**

Je ne peux pas vous dire, là, sur ce...

2350

**LE PRÉSIDENT:**

Vous ne pouvez pas nous dire. Bien, on va aller du côté de la municipalité de Tadoussac. Est-ce que vous pouvez nous apporter des précisions concernant ce projet de stationnement?

2355

**Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

La seule chose que je peux ajouter, c'est exactement ce que monsieur dit, c'est que la municipalité, avec d'autres acteurs, avec le Ministère, ainsi que la Société, on est en discussion sur des solutions qui vont être à partager parmi ceux qui vont être touchés par les travaux. Oui, il y a eu des discussions de stationnement, il y a eu des discussions de réaménagement, mais c'est encore sur la table, là. Il n'y a absolument rien d'arrêté.

2360

**LE PRÉSIDENT:**

Et à quoi il servirait le stationnement?

2365

**Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

Il servirait à emmagasiner une capacité X de voitures, qui permettrait une attente qui ne

2370 serait pas nécessairement dans la côte, là, ce qu'on voit présentement, mais je vous dirais...

**LE PRÉSIDENT:**

2375 O.K. Donc, c'est pour... O.K., là, je comprends.

**Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

2380 ... qu'il n'y a absolument rien d'arrêté.

**LE PRÉSIDENT:**

Pour éviter les longues files d'attente qui peuvent empêcher les gens de circuler, tourner à gauche, par exemple, pour arriver... rentrer dans Tadoussac, des choses comme ça?

2385

**Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

La seule...

2390

**LE PRÉSIDENT:**

C'est pour assurer une fluidité de la circulation locale à Tadoussac?

**Mme MARIE-CLAUDE GUÉRIN:**

2395

Oui. Et puis, dès le début du dossier, la municipalité a déposé, auprès de la Société ou du Ministère, des choses dans lesquelles elle voulait aussi assurer la sécurité. Elle avait aussi sa liste d'épicerie à elle, là, qu'on a déposée auprès des différents intervenants. Assurer la sécurité, la fluidité. On est quand même dans un milieu bâti, aussi, alors il y a certains, là, critères à prendre en considération dans le futur aménagement.

2400

**LE PRÉSIDENT:**

2405 Très bien, je vous remercie. Donc, pour l'instant, il n'y a pas de projet précis annoncé. Donc, on a des discussions, et l'objectif, c'est de trouver un moyen de dégager la côte lorsque surtout, disons, en période estivale, qu'il y a beaucoup d'attente. Mais je serais tenté d'aller du côté, maintenant... retourner du côté de la Société des traversiers. C'est que d'après vous, vos traversiers plus grands, est-ce qu'ils devraient diminuer les longueurs des files d'attente en période estivale, d'après vous? Est-ce que ça va être efficace à faire ça ou ça ne changera rien?



2410

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

2415

Je vais peut-être laisser mon collègue, monsieur Rochette, répondre puis je vais vérifier, là, certains éléments, là, pendant cette période.

**M. YAN ROCHETTE:**

2420

« Est-ce que les deux nouveaux traversiers vont permettre de libérer la côte en période estivale », c'est la question? Juste pour être sûr, là, de... C'est sûr et certain qu'on arrive avec deux traversiers qui ont une plus grande capacité. On ose espérer que oui. T'sais, c'est sûr que ça dépend de... des dates particulières qui pourrait y avoir, là, notamment il y a des périodes de jours fériés qui sont plus accrus, là, mais je vous dirais qu'on pense que nos deux traversiers vont permettre de soulager, là.

2425

**LE PRÉSIDENT:**

2430

Bien, c'est ça. Donc, ce que j'essaie de comprendre, par exemple, par rapport au service actuel, donc les traversiers arrivent, bon, l'été passé, disons, bon, les traversiers actuels, combien... en pointe, combien de véhicules peuvent-ils traverser... pouvaient-ils traverser au maximum à... en moyenne, si on essaie de faire une moyenne à l'heure, par exemple, ça serait combien de véhicules, les nouveaux traversiers, est-ce que...? Vous nous dites: « Bien, ils devraient traverser un peu plus de véhicules à l'heure »? C'est ce que je comprends de l'explication. Donc, moins de longues files d'attente, c'est ce que je comprends de l'explication. C'est ce que vous anticipez.

2435

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

2440

Écoutez, bien nous, on a fait des calculs relativement simples, là, mais grosso modo, on y arriverait avec un... deux traversiers, là, de 75 UEA et un de 65, là, le Félix-Antoine-Savard, versus les deux nouveaux à 110 chacun. Donc, on serait en mesure, là, grosso modo, en moyenne heure, là, de traverser, là, approximativement 330 unités-équivalentes, versus 440. Donc nous, on est confiant qu'on va être en mesure d'avoir moins de laissés à quai, donc moins de gens qui vont être, dans le fond, sur le bord du quai, qui ne pourront pas embarquer à bord de nos navires, là. Donc...

2445

**LE PRÉSIDENT:**

2450

Donc, une capacité qui passerait de 330 à 440, c'est ce qu'on... c'est le chiffre que vous venez de donner, là?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

2455 Oui, effectivement. Approximativement, parce que...

**LE PRÉSIDENT:**

2460 À l'heure. À l'heure, en situation normale.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

2465 Parce que là, si on calcule, là, dépendamment, là, des... si on est aux 20 ou aux 13 minutes, là, mais si on fait des moyennes, là, on arriverait approximativement à 330 versus -- à l'heure -- versus 400... 440, excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT:**

2470 Très bien, je vous remercie. Alors, ce sont les éléments de réponse qu'on pouvait avoir sur les coûts. Pour l'instant, on a les coûts de traversiers, 125 millions, encore le coût officiel; coûts de travaux aux quais, 40 millions. Ça, c'est les coûts qu'on connaît actuellement. Maintenant, après ça, pour ce qui est des améliorations éventuelles pour les files d'attente, pour l'instant on n'a pas de coût parce qu'il n'y a pas de projet de défini, c'est ce qu'on doit résumer.

2475 **M. JEANNOT SIMARD:**

2480 Seulement une précision, Monsieur le Président. Les contrats pour les bateaux ont été donnés à 125 millions, mais dans ma question, il y avait le supplément pour les retirer, parce que si vous avez lu les journaux aujourd'hui, c'est peut-être 100 millions de plus que ça va coûter.

**LE PRÉSIDENT:**

2485 C'est ça, mais on a eu un élément de réponse tout à l'heure. C'est sûr qu'on a lu les journaux aujourd'hui. Ça adonne bien, on avait deux articles de journaux en commençant l'audience publique. On... hein, en plein sur le sujet qui nous interpelle, ça tombait bien, mais on a eu la réponse de madame Beaudoin tout à l'heure concernant le surcoût. Ça va être d'autres précisions à apporter. On... en marge des articles de journaux, on comprend que, bon, pour l'instant on a un article, le ministre dit : « On veut demander une contre-expertise neutre pour évaluer c'est quoi les vrais coûts additionnels et autres, puis qui en est responsable », ce que j'ai  
2490 compris des articles de journaux. Alors, madame Beaudoin, est-ce que ma compréhension des

articles de journaux est bonne?

2495

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Effectivement, Monsieur le Président, votre compréhension est très bonne.

2500

**LE PRÉSIDENT:**

Pour l'instant, on anticipe... pourrait avoir une augmentation de coût. Pour l'instant, ce n'est pas acquis. Il y a une contestation. Comment ça va se régler, bien entendu, pour l'instant, on ne le sait pas encore.

2505

**M. JEANNOT SIMARD:**

Merci, Monsieur le Président.

2510

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, je vous remercie pour votre participation. Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Breton. Bonsoir, monsieur Breton. Alors, votre première question.

2515

---

**M. PIERRE BRETON**

2520

**M. PIERRE BRETON:**

Rebonsoir, monsieur Germain. Alors, Monsieur le Président, à la Société du pont sur le -- « Société du pont sur le Saguenay », je m'excuse -- un organisme qui s'intéresse à la question depuis 16 ans maintenant, nous avons eu l'opportunité, j'ai rencontré monsieur George Farrah dans une rencontre au Parlement à Québec. À mon souvenir, puis là, je ne veux pas me tromper, mais enfin, c'était à peu près autour du 8 février 2010. J'espère que ce n'était pas 2011, il me semble que c'était 2010. Oui, oui. Et à cette occasion-là, on était au bureau du député, donc, et on a posé des questions à monsieur Farrah. Et monsieur Farrah nous a expliqué, évidemment, on voulait comprendre la justification, alors les questions sur la justification qu'on entend aujourd'hui, on voulait les comprendre et on lui a posé la question, évidemment, parce qu'on ne comprenait pas du tout ce qui se passait. Et monsieur Farrah nous a répondu : « Écoutez, je n'ai rien à voir là-dedans. J'ai eu un appel du bureau du premier ministre, je me suis rendu au bureau du premier ministre. On m'a annoncé que je devais construire deux

2525

2530

2535 nouveaux bateaux. » Et là, on lui a demandé : « Mais pour quelles raisons? » On m'a expliqué que la Davie était sur le bord de la faillite et qu'il fallait les faire travailler. On m'a expliqué qu'il y avait un programme fédéral provincial de 40 milliards pour investir dans les infrastructures, qui prenait fin dans les semaines qui suivaient, et qu'il devait présenter rapidement les projets.

2540 On a aussi... monsieur Farrah nous a aussi, à cette occasion-là, indiqué que les nouveaux bateaux qui seraient construits seraient des bateaux polyvalents, comme tous les nouveaux traversiers qui seraient construits à la Société des traversiers, et qu'en conséquence, ces bateaux pouvaient être déplacés en tout temps, et, nous a-t-il précisé: « Le dossier du pont sur le Saguenay n'était pas affecté par cette décision-là »; en tout temps, le gouvernement pouvait prendre la décision de construire un pont et les traversiers pouvaient être transférés à d'autres endroits, comme à Québec. Il y a cinq traversiers à remplacer actuellement, à Québec, à Sorel, à L'Isle-aux-Coudres, à Saint-Siméon... enfin, ils en ont besoin, des bateaux.

2545 Il nous a aussi dit une chose importante qu'on a entendue tantôt. Il nous a dit : « La question de la sécurité routière ne fait pas partie de mon mandat », donc on n'a pas discuté de ces questions-là de laisser aller des pelotons de 115 véhicules sur une route sans espace de dépassement. Ça n'a pas été une préoccupation. Moi, ce qui m'intéresse, ma question, c'est...

2555 **LE PRÉSIDENT:**

On va voir si on est capable d'avoir une réponse.

**M. PIERRE BRETON:**

2560 ... pouvez-vous me confirmer -- pardon?

**LE PRÉSIDENT:**

On va voir si on est capable d'aller chercher une réponse.

2565 **M. PIERRE BRETON:**

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

2570 Allez-y.

**M. PIERRE BRETON:**

2575            Pouvez-vous me confirmer que ces informations sont toujours valides? Parce que c'est  
quelque chose, c'est une rencontre qui a eu lieu il y a six ans puis j'aimerais savoir si,  
considérant toutes les... enfin, tout le tralala qu'il y a eu avec les traversiers, disons, si ces  
informations-là sont toujours valides.

**LE PRÉSIDENT:**

2580            O.K. Si je reprends, il y a une partie de la réponse, tout à l'heure, qui ressemble à celle de  
monsieur Farrah. On dit: « Nous, on a une commande à faire des traversiers », « on fait des  
traversiers pour assurer un service puis on est confiant », selon les dires de madame Beaudoin,  
« d'améliorer le service ».

2585            Bien entendu, on a la Société des traversiers, donc eux, ils s'occupent des traversiers. On  
peut poser la question au ministère des Transports, maintenant. Dans les planifications court,  
moyen, long terme du Ministère, qu'en est-il du projet de pont sur le Saguenay? C'est ça votre  
question qu'on pourrait poser au ministère des Transports, si j'ai bien compris votre intervention?

2590

**M. PIERRE BRETON:**

                 Mais je pense que ce serait prématuré de lui poser cette question-là actuellement...

2595

**LE PRÉSIDENT:**

                 On va voir si...

2600

**M. PIERRE BRETON:**

                 ... parce qu'ils ne sont pas informés, là, des tenants et aboutissants de ces...

**LE PRÉSIDENT:**

2605

                 C'est ça. On va voir s'il y a des éléments qu'on peut aller chercher. Bien entendu, si c'est  
politique, bien à ce moment-là, ça devient politique. On voit un peu, bon, comment les processus  
se font. Les gens font du lobby, des pressions, puis à un moment donné, bien les politiciens  
regardent ça puis ils disent « O.K. Ça a du sens, on y va », mais on comprend comment ça  
fonctionne.

2610

Maintenant, du côté du ministère des Transports, est-ce que le ministère des Transports a une position concernant le pont du Saguenay, à votre connaissance? Messieurs, est-ce que vous êtes au fait d'une position, pas de pont ou...? Est-ce que le Ministère est contre un pont, par exemple? Posons-la, la question, de cette façon-là. À votre connaissance, est-ce que le

2615 le ministère des Transports, le ministre des Transports ou un ministre, a pris une position contre le pont?

**M. MICHEL PELLETIER:**

2620

En ce qui concerne notre direction, je peux vous dire qu'on n'a pas vraiment de position. Les décisions se prennent à Québec, puis un jour le pont se parlait, puis on a entendu parler qu'il y avait des traversiers, puis on nous a... j'ai posé un peu de questions, à ce moment-là, puis on m'a dit que la décision était prise par le ministre. Il y avait un contexte budgétaire puis il y avait plein de choses. C'est la perception que j'ai eue.

2625

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, court terme, c'était les traversiers, mais vous n'avez pas eu de réponse sur « Il n'y aura pas de pont »? C'est ce que vous me dites?

2630

**M. MICHEL PELLETIER:**

C'est... ça relève... je pense que la décision du pont relève plus que le... relève peut-être plus de la politique que de la... de ce qu'on fait sur le terrain.

2635

**LE PRÉSIDENT:**

Les analyses techniques du ministère?

2640

**M. MICHEL PELLETIER:**

Oui, non ce n'est pas...

**LE PRÉSIDENT:**

2645

Ce qu'on doit retenir, mais encore une fois, on a dit, essayez de voir, est-ce qu'il y a des documents complémentaires en appui à la décision des traversiers? On va voir s'il y en a.

**M. MICHEL PELLETIER:**

Mais ça...

**LE PRÉSIDENT:**

2650

... s'ils sont accessibles. Bon, s'il n'y en a pas, il n'y en a pas. Vous concluez, à ce moment-là, bon, c'est en voie de conclure, puis vous me présenterez ça sur un mémoire, par exemple, mais il faut respecter les réponses que l'on obtient.

2655

Oui, allez-y en complémentaire.

**M. MICHEL PELLETIER:**

2660

Juste pour préciser, je pense que monsieur Breton, dans son énoncé initial, il parle d'une étude, là, quand vous parlez de... le 30 % de dépassement, ça, vous faites allusion à une étude qui a été présentée pour le pont, je pense?

**M. PIERRE BRETON:**

2665

En effet, dans l'étude d'impact de 2009. Ça a été préparé par chez vous.

**M. MICHEL PELLETIER:**

2670

C'est la seule étude, à ma connaissance, qui a été faite, mais c'est une étude vraiment très volumineuse, là, qui traite plusieurs aspects.

**M. PIERRE BRETON:**

2675

Oh! je ne suis pas certain, là. Enfin, je ne l'ai jamais vue, cette étude-là, j'ai juste eu le résultat, moi.

**M. MICHEL PELLETIER:**

2680

O.K. moi, à ma connaissance, il y a eu cette étude-là, mais ce n'est pas allé plus loin. On a... le Ministère avait eu comme mission de faire une étude, elle a été présentée au ministre puis...

**LE PRÉSIDENT:**

2685

En fait, l'étude qu'on parle, c'est une étude faite par une firme d'ingénieurs...

**M. MICHEL PELLETIER:**

Oui.

2690

**LE PRÉSIDENT:**

... qui a reçu un mandat du Ministère...

**M. MICHEL PELLETIER:**

2695

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

... puis vous, à votre connaissance, vous n'avez pas vu de suite du Ministère après cette étude-là?

2700

**M. MICHEL PELLETIER:**

Non.

**LE PRÉSIDENT:**

2705

C'est ce qu'on doit comprendre pour l'instant? Monsieur n'a pas vu, lui, passer de document d'information...

**M. PIERRE BRETON:**

2710

Mais ça, je pense que...

**LE PRÉSIDENT:**

... à la suite.



2715

**M. MICHEL PELLETIER:**

L'étude a été montée en haut puis c'est resté là.

2720

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, c'est ce qu'on comprend.

2725

**M. PIERRE BRETON:**

Je pense que je l'ai très bien vue, là, c'est une étude de 1 200 pages, c'est l'étude d'impact de 2009.

2730

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, c'est de ça qu'on parle.

2735

**M. PIERRE BRETON:**

Alors ça... je pensais qu'on parlait des accidents, là. Il y a eu une petite confusion.

**M. MICHEL PELLETIER:**

2740

Mais il parle... les accidents sont traités là-dedans, tout est traité, là. Le volet que vous parlez, le 30 %, là, à l'époque...

**M. PIERRE BRETON:**

Oui oui, oui.

2745

**M. MICHEL PELLETIER:**

... c'est traité dans cette étude-là.

2750

**M. PIERRE BRETON:**

Il y a un paragraphe là-dessus. Oui, mais ce n'est pas... oui oui, on se comprend.

**M. MICHEL PELLETIER:**

2755

Ah! non, le volet... non non, le volet des accidents, il ne fait autant que ça, là.

**LE PRÉSIDENT:**

2760

Bien, c'est ça, on voit dans l'étude, je l'ai feuilletée, bon, on voit qu'on parle des taux d'accidents. C'est pour ça que nous, on voudrait quand même avoir des informations les plus à jour possible, là, du ministère des Transports concernant les accidents, les débits. On va essayer de s'assurer qu'ils nous mettent ça sous forme de tableau synthèse, ça va être plus facile à lire.

2765

Oui, monsieur Locat?

**LE COMMISSAIRE:**

2770

Pour continuer un peu dans la question plus générale, je pense que ça serait bien de s'assurer dans vos requêtes au ministère des Transports, que vous ferez, que vous nous dressiez un genre de cheminement pour les grands projets : comment est-ce que ça fonctionne les grands projets, au ministère des Transports? Parce qu'en fait, ici, on parle de deux organisations qui sont sous le même ministère, la Société des traversiers du Québec ainsi que ceux qui font les routes. Alors, j'imagine que ça a dû passer par les grands projets ou quelque chose comme ça, là. Alors, si vous pouviez nous donner une idée, un peu une description sur comment est-ce que ça chemine, de tels projets, à l'intérieur du ministère des Transports.

2775

**M. MICHEL PELLETIER:**

2780

O.K. On va vérifier, mais je ne vous garantis pas une réponse pour demain. Elle pourra... on va vous l'envoyer le plus tôt possible, là.

**LE PRÉSIDENT:**

2785

Dites-nous ce que vous êtes capable de trouver, là, sur est-ce qu'il y a des cheminements opérationnels pour annoncer des projets d'autoroutes ou des choses comme ça? C'est sûr qu'on voit, dans l'étude d'impact, mais là ce n'est pas une étude d'impact. L'étude du pont, je l'ai vue, bon, c'est une étude faite par une firme de consultants. Ce n'est pas une étude d'impact en tant que telle, produite à la suite d'une directive ministérielle du ministère du Développement durable, qui est contre... disons, qui est relue, vérifiée puis qu'il y a des questions complémentaires. Donc, on ne parle pas de... il ne faut pas confondre ces deux types d'étude là. Donc, on n'est

2790

2795

pas sur... d'ailleurs, on n'est pas sur un processus d'analyse d'étude d'impact de ce pont-là, mais il reste qu'il y a eu, oui, il y a une étude qui a été faite, mais nonobstant ça, bon, pourquoi l'étude a été donnée? Probablement pour des raisons politiques encore, qu'on va nous dire, là. C'est ça que j'anticipe comme réponse, qu'à l'époque, l'étude a été donnée à la suite d'engagement politique de commander une étude. Un peu comme on a eu récemment à Québec pour le fameux troisième lien, aussi, qui fait débat.

2800

Oui, monsieur Locat?

**LE COMMISSAIRE:**

2805

Mais moi, c'était plus aussi en relation avec la question des traversiers, parce que ça relève du même Ministère, de toute façon, donc j'aimerais être éclairé, moi, sur dans un... au ministère des Transports, et peut-être la question, les deux... la STQ pourrait aussi nous aider... vous aider à répondre, à savoir comment est-ce que ça chemine des projets comme ça au ministère des Transports?

2810

**M. MICHEL PELLETIER:**

Bien, peut-être juste une précision. Nous, on est le ministère des Transports, on relève du ministre des Transports. La Société des traversiers relève du ministre et non du Ministère.

2815

**LE COMMISSAIRE:**

Ah, O.K.

**M. MICHEL PELLETIER:**

C'est une société d'État...

2820

**LE COMMISSAIRE:**

Ah, d'accord. O.K. Bon. Excusez-moi, donc c'est bon.

2825

**LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Breton, votre deuxième question.

**M. PIERRE BRETON:**

2830

Oui, elle concerne la sécurité. On vient de parler de sécurité et...

**Mme SONIA TREMBLAY:**

2835

Excusez-moi, je veux juste vous interrompre. Je voudrais apporter une petite précision.

**LE PRÉSIDENT:**

Oui, vous êtes? Votre nom?

2840

**Mme SONIA TREMBLAY:**

Je me présente, Sonia Tremblay du ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT:**

2845

Oui, O.K.

**Mme SONIA TREMBLAY:**

2850

Je veux juste compléter la réponse avant que vous -- je m'excuse encore -- avant que vous passiez à la deuxième question. Alors, je voulais juste comprendre la question du commissaire, en quoi ça viendrait amener plus de choses concernant comment on chemine au niveau des grands projets? Parce que l'étude d'impact dont on a parlé par rapport au pont, qui a été faite par SNC-Lavalin Genivar en 2009, c'est une étude d'impact puis il n'y a jamais eu de suite parce que le projet ne s'est pas fait. Il y a une décision qui a été faite, qui a été de construire deux grands navires, alors je ne sais pas en quoi ça pourrait amener... ou je n'ai pas bien saisi votre question. Qu'est-ce que vous voulez chercher comme information?

2855

**LE COMMISSAIRE:**

2860

Moi, de mon côté, c'était plus au niveau des traversiers, en réalité, à savoir un peu comment est-ce que de tels projets pouvaient cheminer. Mais là, ce que j'en ai compris, c'est que, finalement, la question des traversiers ne relève pas du ministère des Transports comme tel. Et donc, ça répondait à ma question. Concernant le cheminement pour le projet d'un pont, bien ça, en fait, moi, ce n'était pas là-dessus que portait ma question.

2865

**Mme SONIA TREMBLAY:**

2870 O.K. Donc, on n'a pas besoin d'aller chercher l'information pour savoir comment les grands projets cheminent, mais...

**LE COMMISSAIRE:**

2875 Bien, c'est-à-dire que les... je pense qu'on peut considérer que c'est quand même une question qui serait pertinente à poser pour éclairer un peu les gens sur le processus. Je ne parle pas nécessairement qui mène à une étude d'impact, mais le... comment est-ce que... est-ce que, par exemple, dans leurs recherches, s'il y a de l'information en relation avec la décision concernant d'aller vers un pont ou les traversiers, est-ce que c'est relié? Peut-être que ça ne l'est pas du tout. C'est peut-être... on ne sait pas, là.

**Mme SONIA TREMBLAY:**

2885 Non. Non, c'est ça.

**LE COMMISSAIRE:**

2890 Et c'est pour ça que la question me venait à l'idée, à savoir, bon, bien comment est-ce que ça fonctionne, finalement, au niveau du cheminement de tels projets?

**Mme SONIA TREMBLAY:**

2895 Oui. Bien, c'est sûr que je peux vous répondre quand même dans les grandes lignes. Je veux dire, un projet, on a des points de contrôle dans lesquels on va cheminer, dans lesquels il va y avoir des études qui sont apportées. Entre autres si, évidemment, il faut répondre à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, bien là, il va y avoir des études d'impact. Ça va cheminer comme ça. Il va y avoir des solutions, avant, évidemment, qui ont été étudiées et tout ça. Puis après ça, ça chemine. Puis après ça, si le projet est accepté, tout ça, bon, il se concrétise. Mais c'est ça, l'étude d'impact, elle a eu lieu, mais il n'y a pas eu de projet, ça fait qu'il n'y a pas eu de suite. Ça fait que c'est pour ça que je ne vois pas en quoi... mais si vous voulez vraiment savoir, par contre, comment ça chemine du côté des projets pour les navires, bien là, effectivement, c'est plus du côté de la Société des traversiers, à ce moment-là. C'est bien?

**M. PIERRE BRETON:**

2905 Est-ce que je peux apporter une petite précision? Ce n'est pas long, mais c'est simplement

2910

pour vous dire, pour avoir travaillé 16 ans dans le dossier, la division territoriale Côte-Nord du ministère des Transports, la Société des traversiers du Québec et la division territoriale de la Capitale-Nationale ne se parlent pas dans ce dossier-là. Alors, il n'y a pas eu de rencontre de concertation. C'est la continuité d'une même route. Les gens utilisent la même route, mais il n'y a pas de...

2915

**LE PRÉSIDENT:**

Bien, vous pouvez...

2920

**M. PIERRE BRETON:**

... il n'y a pas de lien entre les entités.

2925

**LE PRÉSIDENT:**

... vous pourrez élaborer dans un mémoire là-dessus.

2930

**M. PIERRE BRETON:**

Oui, absolument.

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, je vous remercie pour votre complément d'information. Alors, monsieur Breton, votre deuxième question, s'il vous plaît.

2935

**M. PIERRE BRETON:**

La deuxième question touche à la sécurité routière. On apprend des chiffres qu'on vient d'entendre du ministère des Transports que, finalement, le syndrome de la traverse est disparu, un peu comme par magie parce qu'en 2005, on sait que... bien, il y a des reportages qui démontraient que la route entre La Malbaie et... c'est-à-dire la route entre Québec et Sept-Îles était la route la plus meurtrière au Québec. Alors, il faut souligner l'amélioration vraiment extraordinaire.

2940

Je voudrais rapporter qu'on s'est adressé à la Société des... à la Société du pont, on s'est adressé à la SAAQ, Société de l'assurance automobile du Québec, pour obtenir les accidents, le rapport des accidents qui avaient eu lieu dans les cinq dernières années. Et on y a appris que

2945

dans le segment La Malbaie... La Malbaie-Les Escoumins, qui est le même segment, donc, que celui qui avait été utilisé par le docteur Samson, le coroner Samson, pour définir le syndrome de la traverse en 2001. Alors, dans ce segment-là, le docteur Samson avait fait une analyse assez poussée, là, et -- bien, « une analyse poussée » -- en fait, il avait listé les accidents qui étaient arrivés sur une période, de 96 à 2001 -- à 2000, je m'excuse -- euh! 95 à 2000, mes excuses. De 95 à 2000. À ce moment-là, l'année 2000 n'était pas tout à fait complétée dans son rapport, on l'a enlevée puis on regardé une période... un quinquennat, une période de cinq ans, puis on est arrivé avec le chiffre de 900 quelques. 900 quelques, je n'ai pas le chiffre juste parce que je n'ai pas le document devant moi, accidents qui sont survenus pendant cette période-là et de 20

2950

2955

décès qui avaient eu lieu pendant cette période de cinq ans là. Les derniers chiffres qu'on a eus de la Société de l'assurance automobile du Québec, au lieu de 900 accidents, on était rendu à 300 accidents, et au lieu de 20 morts, on était rendu à trois morts.

Alors, on est dans un pays où tout est beau et tout va bien, sauf qu'il y a eu des changements substantiels au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec pendant cette période-là. Ça a été abordé par les journalistes déjà. Et en 2010, la Société de l'assurance automobile a changé son rapport d'accident que les policiers doivent remplir. Le rapport d'accident a été modifié et, nous, on aimerait, si c'est possible, obtenir les deux rapports, les changements de rapport qu'il y a eu, finalement, pour comprendre.

2960

2965

D'autre part, les accidents qui sont rapportés par la Société de l'assurance automobile du Québec ne tiennent pas compte des accidents matériels de moins de 2 000 dollars. Alors, on aimerait comprendre qui décide ce qu'un accident coûte. Est-ce que c'est le policier qui regarde la bosse puis qui dit « Ça vaut 2 000 piastres » ou si c'est quelqu'un d'autre? On aimerait comprendre comment on détermine ça et quels ont été les véritables changements. Parce que si on parle aux gens autour de nous, il n'y a pas eu de changement au niveau du syndrome de la traverse.

2970

Alors, ça amène une autre observation, c'est que ce serait peut-être judicieux d'avoir l'opportunité de parler à des policiers patrouilleurs d'expérience sur les deux segments routiers de part et d'autre du Saguenay pour leur demander si, effectivement, le syndrome de la traverse est disparu, et si oui, pourquoi. Ça m'apparaîtrait un... enfin, une information...

2975

**LE PRÉSIDENT:**

2980

Mais...

**M. PIERRE BRETON:**

2985

... d'intérêt. C'est...

**LE PRÉSIDENT:**

2990

... je vous rappelle le mandat de la commission qui porte sur le duc-d'Albe. On essaie d'avoir des données sur les taux d'accidents, donc par le ministère des Transports.

**M. PIERRE BRETON:**

Oui.

2995

**LE PRÉSIDENT:**

Le mandat de la commission n'est pas d'enquêter ou de réactualiser une enquête qui était sur... qui était réalisée par le coroner, que j'ai lue il y a plusieurs années, d'ailleurs, là...

3000

**M. PIERRE BRETON:**

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

3005

... que je la lisais parce que c'était pertinent parce que je fais des études d'impact puis je la lisais, là. Je l'ai lue il y a plusieurs années, l'enquête du coroner. Mais le mandat de la commission n'est pas d'actualiser cette enquête-là. Je comprends...

**M. PIERRE BRETON:**

3010

Alors, on ne peut pas... je comprends qu'on...

**LE PRÉSIDENT:**

3015

C'est-à-dire, on ne posera pas de question à la police sur ses méthodes de construction des taux ou comptabiliser des accidents. Ce n'est pas dans l'intention...



**M. PIERRE BRETON:**

3020 On ne peut pas...

**LE PRÉSIDENT:**

3025 ... de la commission d'aller jusque-là, ce n'est pas son mandat. Ce qu'on essaie de voir, c'est : est-ce qu'il y a des problématiques particulières d'accidents? Comment ça a évolué? Est-ce que c'est pire, moins pire qu'avant? On veut avoir le portrait général, mais le mandat de la commission n'est pas d'aller enquêter ou de compléter ou d'actualiser l'enquête du coroner.

**M. PIERRE BRETON:**

3030 Mais je ne demande pas... enfin, la question est simple, là, c'est : demander un tableau comparatif selon le même... c'est tout simplement, au lieu d'avoir des taux d'accidents comme on en entend, que personne ne comprend vraiment de quoi on parle, est-ce qu'on pourrait avoir tout simplement le rapport... le même rapport que le coroner Samson, mais avec les chiffres des 3035 5 ou des 10 dernières années, tout simplement?

**LE PRÉSIDENT:**

3040 On va aller voir du côté du ministère des Transports, donc les deux directions régionales, qu'est-ce qu'ils ont comme données compilées, jusqu'à maintenant; qu'est-ce qu'ils peuvent nous fournir en plus de détails, qui pourrait ressembler à ce que vous demandez.

Donc, messieurs du ministère des Transports, qu'est-ce que vous pouvez nous répondre?

3045 **M. JOCELYN VÉZINA:**

3050 Oui, bien, c'est parce que vous parlez de faire une étude, là, en fait, de sécurité, une étude complémentaire, là. Nous, pour les... en ce qui me concerne, du côté de Baie-Sainte-Catherine, on a fait un exercice sommaire d'évaluer les... de regarder les accidents de Saint-Siméon jusqu'au traversier. Si vous parlez d'un certain nombre d'accidents de La Malbaie jusqu'aux Escoumins, ce n'est pas impossible qu'il y ait un certain nombre d'accidents, là, ça n'a pas été regardé, là.

3055 Mais je reviens sur ce que je disais tantôt, c'est que le nombre d'accidents, c'est un indicateur à regarder, mais il faut aller au-delà de ça. Il faut mettre ça aussi en corrélation avec le volume de circulation. Et c'est pour ça qu'on calcule des taux d'accidents. Et puis je vous

3060

dirais que s'il y a 100 accidents par années sur un tronçon puis il y a 5 000 véhicules par jour qui passent, ce n'est pas du tout la même envergure que s'il y a 100 000 véhicules par jour. C'est pour ça qu'on prend en compte le volume de circulation, là. Et dans l'exercice sommaire qu'on a fait, ce que je vous ai dit, c'est que de Saint-Siméon jusqu'à Baie-Sainte-Catherine, on a évalué les accidents. On connaît le nombre d'accidents, je ne le connais pas par coeur, mais on a quantifié les accidents par gravité et on a évalué un indicateur qui est le taux d'accidents et on l'a comparé avec une moyenne provinciale, qui nous permet de voir si c'est pire qu'ailleurs ou pas. C'est une façon de travailler au Ministère. Il y en a d'autres façons, mais c'en est une.

3065

**M. PIERRE BRETON:**

3070

C'est simplement pour permettre au citoyen ordinaire comme moi de comprendre sans être obligé de prendre un cours de statistiques. C'est tout simplement d'énumérer les accidents : les accidents mortels et le nombre de décès; les accidents avec blessés graves et le nombre de blessés. C'est une énumération, ce n'est pas une enquête, là, qu'on demanderait.

3075

**LE PRÉSIDENT:**

3080

Oui, c'est ça, mais ça dépend quelles données le ministère des Transports a pu traiter jusqu'à maintenant puis qu'est-ce qu'il fait périodiquement. Donc, c'est pour ça qu'en rencontre préparatoire, on a demandé s'il y avait eu des études de... structurées récentes. C'était non, là il n'y en avait pas des récentes, mais par contre, ils nous ont dit : « Bien, on va regarder en fonction de nos... qu'est-ce qu'on a dans nos données actuellement qu'on peut rapidement mettre sur pied. » Parce que des études, ça peut prendre des mois à faire, on se comprend, plus c'est complexe. Là, ça vient avec plein de statistiques, justement, mais si on veut éviter d'avoir des données complexes, donc on va dire au Ministère : « Qu'est-ce que vous pouvez nous faire dans un délai de quelques jours, là? » Donc, c'est des données qu'on peut obtenir, là. C'est le fruit... on ne les a pas encore vues, bien entendu, mais ils nous ont dit : « On va voir qu'est-ce qu'on est capable de sortir en fonction des délais qu'on a. »

3085

**M. PIERRE BRETON:**

3090

Je voudrais m'assurer qu'ils comprennent bien, là -- j'ai le rapport ici, là -- qu'ils comprennent bien de quel rapport... la configuration du rapport qu'on aimerait avoir pour pouvoir comparer des choux avec des choux, tout simplement.

3095

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça, mais comme je vous dis, à date -- Oui, allez-y en complémentaire.

**M. MICHEL PELLETIER:**

3100

Bien, oui, justement, ça risque d'être difficile parce que le rapport a changé puis on ne pourra pas tout refaire la job de la police qu'elle aurait dû faire avec les rapports, parce que premièrement on n'a plus la même information. Mais quand même, ces changements-là ont été quand même contrôlés, là. Et c'est certaines données, comme pour les accidents avec

3105 dommages matériels seulement, avant on prenait 1 000 dollars et plus; maintenant, c'est 2 000 dollars et plus. Aussi, ça tient compte un peu de l'augmentation du coût de la vie, là. 1 000 dollars v'là 15 ans, ce n'est pas comme 1 000 dollars aujourd'hui. Il y a eu des adaptations qui ont été faites. En gros, est-ce que ça change réellement l'analyse des accidents pour les besoins de la cause? Je ne penserais pas, là. T'sais, il n'y a pas moins de morts, il n'y a pas plus de

3110 morts.

**M. PIERRE BRETON:**

3115

Dans le document qu'on a reçu de la Société de l'assurance automobile, il est spécifié que les accidents qui ne peuvent pas être localisés précisément ne sont pas tenus en compte dans le rapport qui dit qu'il y a juste 300 morts, alors qu'il y en avait 900 il y a 10 ans... ou 20 ans, là, en 2001.

**LE PRÉSIDENT:**

3120

C'est ça. Par contre, on nous expliquait que les taux d'accidents, c'est un équivalent par... bien, disons, par année, mais par tant de véhicules et par kilomètre, là. C'est sûr qu'à un moment donné, il faut avoir des comparatifs. Effectivement, des fois, vous pouvez avoir des sociétés qui évaluent différemment, mais on va voir qu'est-ce que le ministère des Transports a pu faire. Il va nous le déposer. Vous allez pouvoir en faire l'analyse, là, on va mettre ça en ligne, vous allez pouvoir faire l'analyse et voir, dans votre mémoire, bon, est-ce que vous êtes capable

3125 ou pas. Puis si vous dites « Bien, il y a une imprécision », bien là vous nous en parlerez à ce moment-là. On va voir qu'est-ce qu'on a comme données.

3130

**M. PIERRE BRETON:**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT:**

Là, on ne les a pas vues encore. Oui, en supplémentaire?

3135

**M. MICHEL PELLETIER:**

3140

Oui, juste pour préciser ce que monsieur Breton parle, les accidents non localisés, ça, il y en avait probablement à l'époque de monsieur Samson. C'est que les polices indiquent mal où est l'accident. Puis c'est comme... on ne peut pas... c'est-tu une erreur humaine ou c'est le manque de formation? On ne sait pas, mais ça arrive qu'on a des rapports de police qu'on ne peut pas dire l'accident, exactement, il est à quel endroit.

3145

**LE PRÉSIDENT:**

Mais on a une synthèse des données les plus à jour, là...

**M. PIERRE BRETON:**

3150

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

... qu'ils nous disent qu'ils vont nous donner, qu'est-ce qu'ils ont pu faire en quelques jours.

3155

**M. MICHEL PELLETIER:**

3160

Puis juste une autre petite précision, je me suis peut-être mal exprimé tantôt, mais ce qu'on appelle le syndrome de la traverse, je n'ai pas dit qu'il n'avait plus d'impact, mais je crois, avec les améliorations qui ont été faites sur la route, que son impact au niveau des accidents a probablement diminué. Il en reste peut-être encore, c'est difficile à quantifier, d'autant plus que le syndrome de la traverse, ça repose beaucoup sur un sentiment d'un individu, je pense, à la base, qui provoque cette situation-là, là.

3165

**M. PIERRE BRETON:**

3170

Je terminerais peut-être juste là-dessus, mais le syndrome de la traverse, là où il s'exerce naturellement le plus, c'est dans le segment ouest. Il y a eu des améliorations importantes qui ont été faites du côté de la Côte-Nord dans les dernières années. Dans le segment ouest, il n'y a pas de changement qui expliquerait une diminution aussi dramatique, et les espaces de stationnement, on parlait de 2.3 kilomètres dans la côte de la Rivière-aux-Canards, tantôt; c'est le seul endroit où on peut dépasser quand on part du traversier. Si on part avec 115 véhicules, ça va être la fête. Dans cette côte-là, on peut traverser ou on peut dépasser, peut-être, deux ou trois véhicules s'il n'y en a pas déjà qui sont en train de dépasser. Après ça, il y a six endroits

3175 entre Baie-Sainte-Catherine et Saint-Siméon, 37 kilomètres, il y a six endroits où on peut  
dépasser et il y a seulement une ligne pointillée d'un côté, il y a une ligne pleine de l'autre,  
alors... puis c'est des endroits courts, de 200 à 250 mètres, peut-être que vous pourrez me  
corriger, mais c'est des endroits très courts où on peut peut-être dépasser une auto. Mais là où  
3180 on devrait le faire, l'été, quand il y a beaucoup de véhicules, bien il y en a beaucoup qui s'en  
viennent dans l'autre sens aussi, donc les chances de dépasser sont encore plus minces.

**LE PRÉSIDENT:**

3185 Alors, vous pourrez revenir sur ce point-là...

**M. PIERRE BRETON:**

Voilà.

**LE PRÉSIDENT:**

3190 ... dans votre mémoire.

**M. PIERRE BRETON:**

Merci.

**LE PRÉSIDENT:**

3195 Je vous remercie.

**M. KEVIN BÉDARD:**

3200 Excusez-moi, Monsieur le Président. Peut-être juste en...

**LE PRÉSIDENT:**

3205 Oui.

**M. KEVIN BÉDARD:**

... en complément d'information.

3210

**LE PRÉSIDENT:**

Oui.

3215

**M. KEVIN BÉDARD:**

Au niveau de la MRC de la Haute-Côte-Nord, on a une responsabilité au niveau de l'élaboration d'un schéma de couverture de risque en sécurité incendie. Puis dans les différents, dans le fond, portraits du territoire, on fait mention des risques, ou en tout cas, des problématiques qui sont rencontrées. On est en plein processus de révision de ce document de planification là, puis les services incendie offre également les services de désincarcération au niveau de la route 138, route 172, et ailleurs aussi sur le territoire, les routes municipales, puis on avait réussi à obtenir des données, là, au niveau des accidents, là, sur les routes, qu'on pourra fournir à la commission.

3220

3225

**LE PRÉSIDENT:**

Que vous pouvez nous déposer? Très bien.

3230

**M. KEVIN BÉDARD:**

Peut-être juste à titre informatif, là, sur une période de 2009-2014, à partir de la sortie du traversier de Tadoussac jusqu'en haut de la côte, là, donc on ne se rend pas encore à la... pratiquement à la route 172, là, ça représente 30 accidents avec des dommages matériels seulement puis 8 avec blessés graves ou légers. Donc, nous, c'est le portrait de 2009-2014 qu'on a reçu. Peut-être qu'il y a des nouvelles aussi... des données plus récentes, là, 2015-2016, là, qu'on pourrait obtenir à ce niveau-là.

3235

**LE PRÉSIDENT:**

3240

Très bien. Alors...

**M. KEVIN BÉDARD:**

On pourrait en faire part, à ce moment-là.

3245

**LE PRÉSIDENT:**

... vous pourrez nous déposer ce que vous avez de plus récent. Je vous remercie.

3250 Je vais maintenant inviter monsieur Claude Deschênes à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, monsieur.

3255

---

**M. CLAUDE DESCHÊNES**

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

3260 Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir, tout le monde. Écoutez, on est ici ce soir pour parler d'environnement, donc mes deux questions vont toucher cet aspect-là plus particulièrement. Comment on peut, avec tout ce que j'entends puis ce qu'on me donne comme éléments, comment on peut défendre actuellement... on est là pour essayer de voir l'impact environnemental, mais on a parlé du souci de la protection des mammifères marins. On sait la  
3265 très grande sensibilité. Il y a une étude d'impact qui vient d'être tout à fait... réalisée récemment, qui montre d'ailleurs que les espèces, certaines espèces sont en voie de disparition, dont les bélugas. On parle de tout ce qu'on doit faire pour éviter les bruits et on sait parallèlement comment on peut en arriver à dire que le bruit de ces deux traversiers-là, qui vont traverser encore de façon régulière, n'a pas un impact direct sur l'aspect protection des mammifères  
3270 marins? Quand on sait qu'il y a 250 000 visiteurs qui viennent ici dans le coin et de la fragilité que ça peut apporter à notre région, on ne peut pas ignorer cet aspect-là. Alors, ma question : comment vous pouvez nous dire que tout ce souci-là environnemental est pris en cause dans l'ajout de deux traversiers qui vont faire encore des... le bruit et une circulation continue, et c'est ce qu'on dit justement dans l'étude d'impact de la disparition des bélugas, que le bruit, la  
3275 sensibilité peut être très, très fragile? Alors, c'est un premier volet de question.

**LE PRÉSIDENT:**

3280 Madame Beaudoin, donc l'effet des traversiers sur les mammifères marins qui sont... qui fréquentent le Saguenay.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3285 Je vais faire une première partie de réponse, Monsieur le Président. En premier lieu, nous, on a travaillé en collaboration avec le ministère de l'Environnement et Pêches et Océans pour déterminer, justement, l'impact du bruit et déterminer les mesures de mitigation ou les mesures d'atténuation, et ce qui en est sorti, c'est que, de Pêches et Océans, c'est que le rideau d'eau était une mesure acceptable, puis ensuite de ça, également, avoir en tant que tel, là, le rayon d'observation.

3290

Nonobstant ça, dans le fond, on n'ajoute pas deux traversiers, mais on change deux traversiers. Puis pour les niveaux de bruit par rapport aux nouveaux traversiers, je laisserais peut-être, Monsieur le Président, monsieur Rochette ajouter, là, sur les normes qui ont été utilisées.

3295

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci.

3300

**M. YAN ROCHETTE:**

3305

Monsieur le Président, dans le cadre de la construction des nouveaux navires, on a implanté des... on a demandé au devis des critères qui se nomment PCAC 3.3. C'est une norme demandée par Lloyd's, qui est une société de classification, là, qui contrôle la réglementation ou s'assure du contrôle de la construction du navire dans les règles. Puis c'est une norme qui vise à limiter le bruit, notamment pour les passagers et les employés, mais aussi le bruit transmis dans l'eau.

3310

Par contre, on n'a pas d'étude sur un tel critère, la donnée ou le résultat qu'on va voir. Par contre, on pense que par rapport aux navires existants, dans le pire des cas, je pense qu'on ne s'avance pas trop de dire que ça pourrait être égal, mais on pense qu'une... le PCAC 3.3 de Lloyd's devrait améliorer, là, par rapport aux données actuelles.

3315

**LE PRÉSIDENT:**

Il y aurait moins de vibrations par les moteurs et autres, c'est ça que vous pensez?

3320

**M. YAN ROCHETTE:**

Oui oui, c'est ça, vibrations, tout, là. Quand je parle de bruit, c'est je parle de vibrations, notamment les groupes électrogènes ont été mis sur des appuis en caoutchouc pour diminuer la vibration, tout. Ça correspond dans la norme. Puis au devis, il est demandé aux constructeurs de, justement, de nous démontrer ce contrôle-là, là, qui est sous le contrôle de la société de classification dans le contrat.

3325

**LE PRÉSIDENT:**

C'est sûr que la question de monsieur Deschênes est très globale parce que ça ne touche pas seulement les traversiers, ça touche tout ce qui a de navigation maritime, hein. Donc, c'est



3330

une question complexe, là, qu'on pourrait adresser... on pourrait faire une étude au complet juste sur la navigation maritime dans l'axe Saguenay–Saint-Laurent, par exemple, de tous les navires marchands et autres qui circulent, pas seulement le traversier. Donc, c'est quoi la problématique de bruit que ça génère? Alors, c'est une question qui est très, très globale que vous posez là, c'est ce qu'on peut dire. Mais disons que les traversiers, ils sont déjà là.

3335

Bon, maintenant, est-ce que de votre côté, la Société des traversiers, avez-vous déjà eu des avis ou des préoccupations, qui vous ont été signifiés par Pêches et Océans Canada, par exemple, concernant l'opération de vos traversiers?

3340

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Pas à ma connaissance, Monsieur le Président.

3345

**LE PRÉSIDENT:**

Et nous, parallèlement, on a Pêches et Océans par contact écrit. On pourra poser une question. Si vous voulez la prendre en note, on adressera une question par écrit à Pêches et Océans: « Est-ce que Pêches et Océans a des préoccupations particulières concernant, par exemple, le bruit généré par les traversiers qui sont en fonction? » parce qu'à ce moment-là, dans la zone des bélugas, il n'y aurait pas seulement... l'habitat critique de bélugas, il n'y a pas seulement le traversier ici, il y a celui aussi de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon aussi qui, bon, qui touche. Mais à la limite, aussi, il peut y avoir celui qui fait Matane-Godbout ou Matane–Baie-Comeau. On est quand même encore dans le secteur, proche du secteur de l'habitat critique du béluga. Donc, est-ce que Pêches et Océans a eu des préoccupations par le passé sur les impacts du service des traversiers? On va s'enquérir auprès de Pêches et Océans.

3350

3355

Oui, madame Beaudoin?

3360

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

J'aurais peut-être un complément d'information, Monsieur le Président, qui pourrait servir la commission. Pêches et Océans, actuellement, sont à élaborer, justement, concernant l'habitat essentiel du béluga et le bruit subaquatique, mais pour l'ensemble de la navigation. Donc, on a eu une présentation, de mémoire, là, à la Société des traversiers où Pêches et Océans doivent faire un plan d'action concernant le bruit subaquatique. Donc, ça serait peut-être une question que vous pourriez...

3365

**LE PRÉSIDENT:**

3370 C'est ça, on pourra s'enquérir auprès d'eux c'est quoi leurs préoccupations, à ce moment-là.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3375 Effectivement. Puis c'est ce que je voulais apporter à la commission.

**LE PRÉSIDENT:**

3380 C'est ça. Donc, on pourra essayer d'avoir... on va avoir une réponse par écrit de Pêches et Océans dans les prochains jours. On va leur acheminer ça le plus rapidement possible. Aussitôt qu'on a la réponse concernant les impacts sur le bruit maritime, dans la zone de l'habitat critique des bélugas, par exemple, là, on pourrait en prendre connaissance. On va tout faire pour que ça soit... ça arrive avant la date limite de dépôt des mémoires.

3385 **M. CLAUDE DESCHÊNES:**

3390 Je veux juste ajouter, dans le fond, que l'étude est récente. Elle est... elle vient du GREMM et vous pourrez très bien aussi en prendre compte. Mais aussi, j'ajoute que les traversiers actuellement qui sont continus coupent l'entrée des bélugas dans le fjord du Saguenay aussi. C'est un élément qu'on ne doit pas ignorer. Alors...

**LE PRÉSIDENT:**

3395 C'est pour ça que je voulais concentrer la réponse... euh! la demande... la question envoyée à Pêches et Océans sur un service de traversiers qui est en continu, pour avoir une réponse adaptée en fonction des traversiers.

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

3400 Deuxième...

**LE PRÉSIDENT:**

Ça fait qu'on va la poser comme ça. Alors...

3405

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

Merci beaucoup.

3410

**LE PRÉSIDENT:**

... votre deuxième question, s'il vous plaît.

3415

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

Deuxième volet, qui touche encore le côté environnemental : on se soucie beaucoup, avec la construction du duc-d'Albe, de cet aspect-là et on ne tient pas nécessairement en compte les attentes, donc, des automobiles, le gaz carbonique. On sait que le Québec est dans un tournage, comme dans tous les... dans le monde entier, à cause du changement climatique, alors, on ne tient pas compte de ces voitures-là qui tournent pendant l'attente et sur le traversier, l'été pour la climatisation, l'hiver pour se réchauffer. Et donc, de ces attentes-là qui font que le gaz carbonique se dégage et nombreuses... on ne tient pas compte non plus de 110 voitures qui vont débarquer là...

3420

3425

**LE PRÉSIDENT:**

Alors ça, c'est de l'opinion que vous émettez.

3430

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

Oui, oui, mais je pose ma question là-dessus. Est-ce qu'on en tient compte, donc...

**LE PRÉSIDENT:**

3435

Oui, mais c'est de l'opinion. C'est de l'opinion, donc...

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

3440

O.K. Est-ce qu'on tient compte, donc, aussi de l'aspect de l'augmentation du nombre de véhicules qui vont débarquer à Tadoussac dans une pente et le bruit de l'automobile, la pollution du bruit? Est-ce qu'on en tient compte de ça dans l'aspect environnemental, puisque ça nous concerne?

3445

**LE PRÉSIDENT:**

3450

3455

3460

Bien, je rappelle que l'étude d'impact porte sur le duc-d'Albe, donc des traversiers, ce n'est pas sur la décision... l'étude d'impact ne porte pas sur la décision d'avoir fait des traversiers. Il n'y a pas d'études comparatives non plus, versus traversiers, versus le pont, qu'est-ce qui émettrait plus ou moins de GES dans leur cycle de vie, là. Hein, c'est parce qu'on a un peu une limite dans les données qu'on peut aller chercher. C'est certain que des voitures qui circulent, ça génère des GES puis plus les gens vont... en touristes, par exemple, font des grandes distances, c'est certain, plus ils vont loin, plus ils vont générer des GES pendant leurs vacances. On comprend ça. Mais en tout cas, je vais passer la parole à madame Beaudoin, mais dans l'étude d'impact, comme je vous dis, ça porte sur le duc-d'Albe, donc est-ce que la Société des traversiers tient compte des GES qu'elle fait générer indirectement par la circulation automobile qui emprunte ses services? Mais encore une fois, si on nous dit que le service des traversiers serait plus efficace à l'heure de pointe, de 330 à 440, ça voudrait dire que les véhicules vont attendre moins longtemps en moyenne. Donc, j'en comprends qu'il y aura un bénéfice à ce chapitre-là. Mais je vous rappelle, l'étude ne porte pas sur cette dimension-là.

Madame Beaudoin.

3465

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3470

3475

Monsieur le Président, donc effectivement, l'étude porte précisément sur la construction du duc-d'Albe et nous avons étudié les impacts relatifs face à l'implantation et la construction de ce duc-d'Albe-là.

Cependant, j'aimerais porter à l'attention de la commission, effectivement, on ne calcule pas, là, les GES qui sont générés, là, par les gens qui circulent sur la route. Cependant, nous, on a un règlement de Transport Canada, qui s'appelle le *Règlement sur la cargaison, fumigation et chargement*, donc en anglais, l'abréviation est CFTR. L'article 151 qui demande, donc, aux véhicules dans les traversiers d'éteindre. Donc, les véhicules doivent être éteints lors de la traversée. La STQ, donc, sensibilise ses passagers, il y a des affiches à bord du traversier. On sensibilise nos passagers et on fournit, à l'occasion, également, des dépliants pour refaire cette campagne-là puisqu'il s'agit d'un article réglementaire d'un règlement fédéral.

3480

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie. Alors, monsieur Deschênes, c'est des aspects que vous pourrez aborder dans un mémoire.

3485

**M. CLAUDE DESCHÊNES:**

Merci beaucoup.

3490

**LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Yanick Morin. Bonsoir, monsieur.

3495

---

**M. YANICK MORIN**

3500

**M. YANICK MORIN:**

Bonsoir, messieurs. Ma première question va porter sur la sécurité. Monsieur le Président, vous savez que l'écologie doit primer au coeur de nos entreprises et de nos développements et, par conséquent, le kayak de mer est l'une des activités les plus populaires dans le fjord du Saguenay. Sachant la complexité que nous avons à circuler dans la zone des traversiers présentement, comment pouvons-nous nous rassurer qu'avec des bateaux plus longs qu'il n'y aura aucun impact sur la sécurité de nos... des kayakistes, des usagers?

3505

**LE PRÉSIDENT:**

Madame Beaudoin.

3510

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Je vous dirais, actuellement, l'ensemble de nos capitaines sont des capitaines brevetés, donc ils ont un permis spécifique pour la conduite de navire selon la taille et la qualification des exigences de Transport Canada. Et un peu comme sur la circulation routière, il y a des règles de circulation routière, il y a un règlement qui s'appelle le *Règlement sur les abordages*, qui est, dans le fond, le règlement de sécurité routière à bord de nos navires, donc qui est le même à travers le Canada et dont nos capitaines ont l'obligation de respecter, dans le fond, ce code de circulation routière maritime. Donc, le règlement s'appelle le *Règlement sur les abordages* et dans ce règlement-là, il y a les différentes priorités qui sont inhérentes, là, un peu, au code de circulation routière.

3515

3520

**LE PRÉSIDENT:**

3525

Vous parlez de cet aspect-là, mais est-ce qu'il y a eu des problématiques avec les kayakistes jusqu'à maintenant à l'embouchure du Saguenay?

**M. YANICK MORIN:**

3530

Problématique, c'est toujours un petit peu compliqué de traverser pour se rendre sur la plage à Tadoussac lorsqu'on arrive de plus haut, de l'Anse-de-Roche. Donc, c'est sûr que quand on a des clients avec nous, qu'avec des bateaux plus longs, de faire le contournement, bien c'est sûr qu'il y a une inquiétude, une inquiétude qui s'installe.

3535

**LE PRÉSIDENT:**

3540

Vous pourrez nous en parler dans votre mémoire. Puis comme j'ai mentionné -- je ne l'ai pas mentionné au début, hein -- je l'ai mentionné rapidement dans le discours d'ouverture qu'on rapporte les préoccupations des gens. Donc, dans un rapport du BAPE, on fait un chapitre introductif, bien entendu. Après ça, on fait toujours un chapitre 2 qui est « Préoccupations ». On essaie de faire en sorte que ce chapitre-là sur les préoccupations synthétise, hein, c'est une synthèse, un résumé, synthétise le mieux possible les différentes préoccupations que les gens nous ont exprimées. Ça, comme je vous dis, on essaie que ça soit le reflet le plus fidèle possible des mémoires. Après ça, bien la commission, dans son analyse qui suit, bien la commission, à ce moment-là, décide en fonction de son mandat qu'est-ce qu'elle va analyser, quels enjeux, en fonction de son mandat, qu'elle va couvrir et qu'elle ne couvrira pas. Mais pour ce qui est des préoccupations, on essaie de faire en sorte le mieux possible qu'on reflète bien les contenus des préoccupations. C'est ce que je peux vous apporter comme précision. Oui, alors maintenant votre deuxième question, s'il vous plaît.

3545

3550

**M. YANICK MORIN:**

3555

Vous l'avez abordé un petit peu, mais j'aimerais quand même me faire éclairer ou sinon, bien comprendre la réponse du Ministère. Monsieur le Président, vous savez que les touristes qui se retrouvent dans des bouchons de circulation n'apprécient pas beaucoup de perdre leur temps et deviennent impatients très rapidement. Donc, plusieurs d'entre eux vont faire demi-tour, ce qui engendre une perte financière pour beaucoup d'entreprises touristiques, car ils se font annuler de l'hébergement et des activités, à la dernière minute. Comment, Monsieur le Président, pouvons-nous nous faire rassurer qu'avec des bateaux qui vont contenir beaucoup plus de véhicules et ayant la même route, à une seule voie, que nous n'aurons à vivre... que nous n'aurons plus à vivre ces impacts financiers touristiques?

3560

3565

**LE PRÉSIDENT:**

Si je comprends bien, les gens virent de bord parce qu'il y a un risque de...

3570

**M. YANICK MORIN:**

Bien, les gens... souvent, les gens...

3575

**LE PRÉSIDENT:**

... de file d'attente?

3580

**M. YANICK MORIN:**

... lorsqu'ils attendent des heures dans un bouchon à Baie-Sainte-Catherine, nous, les entreprises -- bien, je dis « nous », je parle... je représente un peu les entreprises de la Côte-Nord -- ces gens-là vont carrément annuler à la dernière minute en te disant : « Bien, regarde, on n'est plus capable, on revire de bord, on va aller dormir dans Charlevoix, Québec », et ça a rendu la saison touristique très courte, également. Ça engendre des pertes au niveau des entreprises. Et ce n'est pas l'entreprise seulement à nous, mais l'entreprise... les entreprises de la région.

3585

**LE PRÉSIDENT:**

3590

C'est sûr que le promoteur, tout à l'heure, nous a répondu, bon, qu'il anticipe une capacité horaire supérieure avec ses deux traversiers. Bon, c'est sûr qu'on pourrait juste le vérifier à l'usage, là, pour l'instant. Donc, eux, ils nous affirment qu'ils anticipent un meilleur taux de traversée en période de pointe, donc des délais d'attente qui seraient réduits en période de pointe. Si on part de 330 véhicules-équivalents à l'heure à 440, par exemple, le chiffre était autour de ça, bon, c'est ce qu'eux s'attendent. Bien entendu, bon, on ne le sait pas encore parce que les traversiers ne sont pas encore là. Ça devrait réduire les temps d'attente, à ce moment-là, pour les gens, ce qu'on peut en déduire à ce stade-ci. Si on veut résumer la réponse qu'on a eue tout à l'heure. Mais je comprends votre préoccupation, puis ça aussi, on vous dit, vous pourrez nous exprimer ça dans votre mémoire.

3595

3600

**M. YANICK MORIN:**

Merci.

**LE PRÉSIDENT:**

3605

Madame Beaudoin, avez-vous quelque chose à rajouter? Non? Oui? Comme vous voulez. Ça va? O.K., très bien. Je vous remercie monsieur. Madame Marjorie Deschênes. Bonsoir, madame.

3610

---

**Mme MARJORIE DESCHÊNES**

**Mme MARJORIE DESCHÊNES:**

3615

Bonsoir, Monsieur le Président. Fort heureusement, le syndrome des traversiers ne se mesure pas seulement en mort, mais malheureusement pour les contribuables, souvent en infractions. Donc, ma question, c'est : pourriez-vous, Messieurs les Commissaires, nous instruire sur combien il en coûte en infractions de la sortie du traversier de Tadoussac à l'intersection de la route 172 annuellement et quels sont les comparables pour le reste de la région? Et aussi l'inverse, parce que quand on est pressé, aller prendre le bateau dans la côte de Tadoussac à 50 kilomètres/heure, c'est automatique.

3620

**LE PRÉSIDENT:**

Vous me parlez des tickets, hein, autrement dit?

3625

**Mme MARJORIE DESCHÊNES:**

Les infractions.

**LE PRÉSIDENT:**

3630

Le ministère des Transports, je n'ai aucune idée comment me procurer l'information. Vous, de votre côté, êtes-vous au fait, là, des infractions routières? Est-ce que vous jumelez ça avec vos données de taux d'accidents et autres?

3635

**M. MICHEL PELLETIER:**

3640

Non, pour cette question-là, je peux vous dire qu'on n'est vraiment pas au fait, là. Je pourrais refaire des vérifications, là, mais pour ce qui est des tickets, là, on l'entend aux nouvelles comme l'ensemble des citoyens qu'il y a eu, mettons, une fin de semaine, qu'il y a eu une fête particulière puis...



**LE PRÉSIDENT:**

3645 Parce que des fois on voit la Sûreté du Québec, bon, elle fait du radar. On n'a pas pogné de ticket de notre côté, mais en sortant de Baie-Saint-Paul, effectivement, il y avait une police de la SQ bien installée en bas d'une côte. Donc, il surveillait les gens qui descendaient la côte, c'est sûr, bon. C'est sûr que c'est des données de... je ne sais pas... c'est sûr qu'on peut toujours essayer de s'adresser à la SQ, mais je ne sais vraiment pas si on est capable d'avoir des  
3650 données. Hein, c'est un peu ça, c'est un peu le problème, on s'éloigne du dossier, donc les personnes-ressources sont là en fonction du dossier. On a... en fonction des requêtes, on a dit, on va aller chercher le plus qu'on peut d'informations à jour sur la sécurité routière, les taux d'accidents, et cetera. Je vais voir qu'est-ce qu'on peut faire pour essayer de mettre la main sur des données de prise de ticket, mais je n'ai aucune idée de ce qu'on peut sortir, obtenir et quand  
3655 est-ce qu'on pourrait l'obtenir. Je vais demander aux analystes de prendre ça en note puis voir à qui on peut s'adresser pour essayer d'avoir l'information.

**M. MICHEL PELLETIER:**

3660 C'est peut-être plus la SAAQ. La SAAQ, je pense.

**LE PRÉSIDENT:**

3665 Peut-être la SAAQ. Je l'avais en tête, mais je ne sais pas.

**M. MICHEL PELLETIER:**

3670 Parce que les tickets sont émis... sont remis à la SAAQ de tous les corps de police puis autres personnes qui peuvent donner des infractions.

**LE PRÉSIDENT:**

3675 O.K. Ça fait qu'on pourra essayer du côté de la SAAQ. Je vais envoyer... poser une question du côté de la SAAQ pour des données d'accidents -- « de tickets », plutôt -- dans le secteur, donc aux abords des quais, de chaque côté du Saguenay, voir qu'est-ce qu'on peut réussir à obtenir, l'information, mais je ne peux pas, pour l'instant, prendre un engagement qu'on va avoir une réponse très rapidement, là. Je ne le sais pas encore. On va commencer par regarder ça puis envoyer la question. Ça vous va pour ça?

3680

**Mme MARJORIE DESCHÊNES:**

Merci beaucoup. Oui. Ma deuxième question, elle s'adresse au MTQ : quelle assurance pouvez-vous nous donner que la santé et la sécurité routière vont être améliorées avec le choix des plus gros traversiers?

3685

**LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Ministère des Transports.

3690

**M. JOCELYN VÉZINA:**

Aucune.

**M. MICHEL PELLETIER:**

3695

Mais écoutez, nous, on améliore les routes constamment. C'est tout ce qu'on peut vous dire, là. Pour ce qui est du choix du bateau, on est comme deux parties là-dedans.

**M. JOCELYN VÉZINA:**

3700

En fait, je vais préciser aussi ma réponse, là. C'est un peu faux de dire « aucune », mais on a quand même le souci, là... après coup, on fait, on fait quand même des suivis au niveau de l'analyse des accidents. Vous allez me dire c'est après-coup, c'est l'analyse des accidents, là, mais on a quand même... si on dénote dans nos diagnostics des détériorations, bien à ce moment-là, c'est là qu'on peut en arriver à poser des gestes.

3705

**LE PRÉSIDENT:**

3710

C'était la question complémentaire. Donc, prenons les traversiers, bon, il y en a un, que j'ai compris, qui est presque terminé; l'autre a avancé, un jour ou l'autre il devrait arriver en service. Si le ministère des Transports note des dynamiques de problématique, comme monsieur Breton mentionnait en disant « Il y a moins de zones de dépassement entre Baie-Sainte-Catherine et, disons, Saint-Siméon », le ministère des Transports, à ce moment-là, s'il voit des problématiques, donc l'explication, c'est : vous pourriez procéder à des améliorations routières, à ce moment-là? C'est ce qu'on doit comprendre, là? Si vous notez des problèmes nouveaux.

3715

**M. JOCELYN VÉZINA:**

3720

Oui, tout à fait, et des fois ça peut se... se montrer d'une façon, là, au niveau des limites de vitesse. Des fois, s'il y a des limites de vitesse à 50 kilomètres/heure, il peut y avoir des raisons qui justifient aussi ces... cette signalisation-là.

**LE PRÉSIDENT:**

3725

Très bien. Ça vous va comme réponse à ce stade-ci? Je rappelle, on a une étude d'impact qui porte sur le duc-d'Albe. Comme madame Beaudoin l'a mentionné au début, la construction de navire n'est pas assujettie à des procédures d'étude d'impact avec des directives ministérielles et autres qui demandent des études. Donc, on n'a pas procédé comme ça. Donc, la construction des navires n'est pas assujettie en tant que telle à la procédure d'évaluation d'examen. Il n'y a pas d'étude d'impact qui porte sur l'installation du traversier.

3730

3735

Puis là, on essaie de voir est-ce qu'en marge du communiqué, disons, qui annonce la construction des traversiers et peut-être une conférence de presse, est-ce qu'il y a d'autres éléments d'information écrits qui justifient le rationnel derrière, en disant à ce stade-ci, on y va avec des traversiers; plus tard, peut-être avec un pont, là. On voit qu'on n'a pas d'étude sur ça. Il y a eu une étude sur un pont, mais qui n'était pas... oui, ils l'ont appelé « étude d'impact », mais ce n'est pas une étude d'impact au sens de la réglementation québécoise, hein, qui est faite en marge d'une... à la suite d'une directive, une étude qui est revalidée par une série de ministères qui posent un paquet de questions sur l'étude, le promoteur produit des documents complémentaires.

3740

3745

Donc, l'étude du pont qu'il y a eu vers 2008, ce n'est pas une étude d'impact dans la terminologie de la procédure. Donc, je ne dis pas qu'elle ne vaut rien, ce n'est pas ça que je veux dire, mais elle n'est pas... elle n'a pas subi, disons, un processus de validation. Donc, elle, elle dit des choses qui n'ont pas été nécessairement validées par différents ministères ou mises à jour. Là, on a des données différentes maintenant. On sait qu'il n'y a pas d'étude d'impact, donc... parce qu'une étude d'impact, ça comporte la prospective, c'est-à-dire on essaie de prévoir qu'est-ce que ça peut entraîner dans le futur, mais on n'a pas d'étude d'impact sur les traversiers, hein, c'est ce qu'on conclut à ce stade-ci. Bon. Donc, ça veut dire nouveaux traversiers, s'il y a des problèmes, le Ministère va essayer de voir qu'est-ce qu'il peut faire pour corriger. Puis si c'est... s'il y a des problèmes, bien j'imagine, les gens vont en parler aussi. C'est ce qu'on doit retenir pour l'instant pour la mise en service des nouveaux traversiers.

3750

3755

**Mme MARJORIE DESCHÊNES:**

Merci, Monsieur le Président.

3760

**LE PRÉSIDENT:**

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Pierre Brisset.

3765

---

**M. PIERRE BRISSET**

3770

**M. PIERRE BRISSET:**

Bonsoir, Monsieur le Président.

3775

**LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, monsieur Brisset.

3780

**M. PIERRE BRISSET:**

Alors, je vais demander une question de formalité. Nous avons... juste un petit préambule d'abord, c'est que nous avons fait une étude à la Société du pont. On a consulté des spécialistes internationaux de l'Europe, de la Norvège, et cetera, et nous avons eu, obtenu une recommandation d'une firme d'ingénieurs les plus prédominants au monde, qui s'appelle COWI Buckland Taylor, qui sont à Vancouver et en Norvège, et nous avons préparé un rapport qu'on a soumis au ministre, qui a été envoyé par le maire de Sept-Îles, il y a à peu près trois mois, je crois, je n'ai pas tout à fait les dates. Alors, ce que je voulais savoir : si le ministre a bien en main ce rapport pour le comparer avec les autres rapports? On parle d'une... on parle dans ce rapport-là d'un pont à deux voies, sur une route nationale à deux voies, et non un pont autoroutier à quatre voies à une hauteur faramineuse. Et tout ça, c'est basé sur une recherche. Alors, on voudrait savoir si le ministre a bien reçu.

3785

3790

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, le ministre des Transports?

3795

**M. PIERRE BRISSET:**

Oui.

3800

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, du côté du ministère des Transports, donc, est-ce que vous êtes au fait de l'étude et qu'en savez-vous sur son traitement? Sinon, vous pourrez vérifier.

3805

**M. MICHEL PELLETIER:**

La seule étude que je connais, c'est l'étude qu'on... c'est 2009, en fait, mais elle a débuté en 2001, ça fait que même dans cette étude-là, il y a des données qui ont pu avoir évolué au travers du temps. Mais j'ai vaguement entendu parler de ça, mais c'est peut-être cette étude-là, ils ont eu des... il a fallu qu'ils fassent des choix parce qu'un type de pont ne pouvait pas... il fallait qu'il ait une certaine largeur.

3810

**LE PRÉSIDENT:**

3815

C'est un autre type de pont.

**M. MICHEL PELLETIER:**

... j'ai entendu vaguement parler de ça, c'est peut-être cette étude-là.

3820

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, une étude récente que vous avez remise au ministère. Pourriez-vous vérifier si, du côté du ministère, d'une centrale du ministère, où en est le traitement de l'étude que vous avez... que le maire de Sept-Îles a remis au ministre des Transports il y a trois mois?

3825

**Mme SONIA TREMBLAY:**

On peut-tu savoir le nom de l'étude, surtout pour la recherche?

3830

**LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Brisset, votre étude, le nom, s'il vous plaît?

3835

**M. PIERRE BRISSET:**

Bon. Le nom, c'était l'étude, bon, il a un nom... attendez, là, je vais... c'était : « Le pont de Tadoussac, un levier économique » -- bon, je vais sauter ça -- c'est une annexe « Le rapport de Buckland Taylor et COWI », qui était une lettre de 12 pages qui décrivait le projet et qui confirmait que ce pont-là pouvait se faire entre 250 et 300 millions, un pont à deux voies avec les mêmes largeurs caractéristiques qu'on a à Tadoussac, qui se fait présentement à Narvik, en Norvège, une portée identique, avec toutes les analyses de vents, souffles de l'Atlantique du Nord, qui sont plus forts.

3840

3845

**LE PRÉSIDENT:**

Alors, les gens du ministère des Transports vont vérifier si...

3850

**M. PIERRE BRISSET:**

Où est rendue cette étude.

3855

**LE PRÉSIDENT:**

... avec la centrale s'ils peuvent nous dire des précisions sur le traitement de l'étude qui aurait été remise.

3860

**LE COMMISSAIRE:**

Peut-être...

3865

**LE PRÉSIDENT:**

Oui, monsieur Locat?

3870

**LE COMMISSAIRE:**

Peut-être laisser à la coordonnatrice en arrière le nom exact de l'étude, pour être sûr qu'on n'a pas de problème avec les noms. Donc, quand vous aurez terminé, juste lui laisser en arrière, là, le...

**M. PIERRE BRISSET:**

3875

Oui, oui.

**LE COMMISSAIRE:**

3880

... le titre exact.

**M. PIERRE BRISSET:**

3885

On peut... mon collègue va peut-être... en fait, on va laisser des copies. Bon.

**LE PRÉSIDENT:**

3890

C'est une bonne idée. En même temps, pour la transcription, on va être sûr de mettre le nom des chercheurs sans faire de fautes de frappe.

**M. PIERRE BRISSET:**

3895

Oui, O.K., on va faire ça. La deuxième question relève... imaginez, je vais poser une question sur le duc-d'Albe ou la sécurité des nouveaux navires, et le fonctionnement évidemment. On a entendu dire que les nouveaux traversiers vont augmenter la capacité de 330 à 440 véhicules. Là je ne comprends pas parce que 3 multiplié par 110, ça donne toujours 330. Parce qu'il y a seulement 3 périodes de 20 minutes dans une heure, alors d'où vient ce 440? Et on aimerait avoir plus d'information là-dessus.

3900

Mais la question de la sécurité des navires, la raison d'être du duc-d'Albe, c'est pour sécuriser les bateaux quand ils sont arrêtés à un quai ou l'autre ou en dormant le soir. Et ce traversier-là, il faut comprendre, quand ils ont agrandi les navires en 97, ils ont réalisé qu'il fallait prolonger le quai. Les navires ont été prolongés de 15 mètres, donc ils ont réalisé qu'il fallait qu'ils prolongent le quai du côté de Tadoussac de 15 mètres. Puis ça, ça allait dans le fjord. Maintenant, on prolonge d'un autre 10 mètres. Est-ce qu'il y a des études... pour éviter qu'on revienne dans quatre ans dire « On a oublié de prolonger le quai », est-ce que des études sont courantes pour dire que le... qu'on a prévu le prolongement du navire de 10 mètres dans le fjord, où les grosses glaces arrivent, parce que ça dépasse le bout du quai, comme en 97, est-ce qu'il y a d'autres études ou d'autres ajouts qu'il faut rajouter au projet, qui ne sont pas dans le projet maintenant? Et savoir, où c'est rendu, ces études-là?

3910

**LE PRÉSIDENT:**

3915 Madame Beaudoin.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3920 Donc, pour répondre en première partie pour le 440. Dans le fond, c'est... on a appris le temps zéro, 20 minutes, 40 minutes, 60 minutes, donc 110, 110, 110, 110, donc on arrive à 440.

**M. PIERRE BRISSET:**

3925 Attendez, là, je ne comprends pas. Excusez-moi, je ne comprends pas. Dans une heure, il y a trois...

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3930 Deux navires, excusez. Deux navires 20 minutes. Oui, donc on arrive... c'est ça, excuse-moi, vas-y, Yan. C'est ça, donc deux navires, 220...

**M. YAN ROCHETTE:**

3935 Vous disiez le 440, dans le fond?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3940 Oui, ça fait que c'est peut-être moi qui s'est mal exprimée parce qu'à ce moment-là, c'est deux navires à 220 de chaque côté ou bien si on y va juste d'un côté, c'est ça.

**M. PIERRE BRISSET:**

C'est d'un côté qu'on parle...

3945 **Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Bien, si on parle d'un côté, à ce moment-là, au temps zéro, on a 110 véhicules, unités-équivalentes; à 20 minutes, on a un autre 110 : on arrive à 220. À 40 minutes, j'arrive à un autre 110, j'ai, à ce moment-là, 330. Et au 60 minutes...



3950

**M. PIERRE BRISSET:**

Ah, non, il n'y en a pas au 60 minutes, c'est l'autre heure après.

3955

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui, bon, du moment... Ensuite de ça, concernant l'étude...

3960

**LE PRÉSIDENT:**

Disons, sur 6 heures, ça fait combien?

3965

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Hein? Pardon?

**LE PRÉSIDENT:**

3970

Sur 6 heures de service en continu, ça ferait combien au total?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

3975

Il commence à être tard, là. Je pourrais le calculer puis vous revenir demain matin avec les...

**LE PRÉSIDENT:**

3980

Confirmez les chiffres, à ce moment-là...

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui.

3985

**LE PRÉSIDENT:**

... sur un certain nombre d'heures de service. On aura le bon chiffre.

3990

**M. PIERRE BRISSET:**

Je peux regarder les chiffres, parce que ça... j'ai appris à l'école primaire que 3 fois 20 minutes, ça fait une heure. C'est ça que j'ai appris à l'école, à la petite école, écoutez.

3995

**LE PRÉSIDENT:**

On va comparer, par rapport au service actuel et le service avec les nouveaux traversiers, c'est quoi les chiffres sur un service continu.

4000

**M. PIERRE BRISSET:**

C'est ça. Parce que là, on a... il y a beaucoup de publicité dans les brochures de la Société des traversiers qui garantissent les départs aux 13 minutes. Vous regardez sur Internet puis vous voyez les horaires : en été, on ajoute un troisième navire et c'est là où on dit on ne voit plus l'avantage de l'augmentation. Mais vérifiez vos chiffres puis donnez-nous les tableaux.

4005

**LE PRÉSIDENT:**

Sur le premier volet, on aura les chiffres vérifiés, comparer service... traversées actuelles et avec les nouveaux traversiers, qu'est-ce que ça fait comme différence.

4010

**M. PIERRE BRISSET:**

C'est ça.

4015

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

On pourra vous fournir des tableaux, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT:**

4020

Donc, pour l'autre aspect, c'était : est-ce qu'il y a d'autres éléments de projet qui pourraient s'ajouter concernant les...

**M. PIERRE BRISSET:**

4025

C'est ça. Surtout la sécurité des navires.

**LE PRÉSIDENT:**

4030 ... les nouveaux traversiers, des ajouts d'équipement aux quais?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

4035 Je vais laisser monsieur Yan Rochette, qui est le gestionnaire du projet sur l'implantation du duc-d'Albe, préciser à quel endroit le duc-d'Albe va être, faire un rappel...

**M. PIERRE BRISSET:**

4040 Mais je le sais... on sait où il...

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

... et ensuite de ça, la justification.

4045 **M. PIERRE BRISSET:**

C'est le prolongement du quai qu'on questionne.

**M. YAN ROCHETTE:**

4050 Si je comprends la question, c'est à savoir s'il va y avoir un autre prolongement de quai, suite à l'arrivée des nouveaux navires?

**M. PIERRE BRISSET:**

4055 Oui.

**M. YAN ROCHETTE:**

4060 Non, il n'y a pas de rallongement de quai de prévu. Ce qui a été fait, ça a été dans le cadre de la phase 1 des travaux, là, des ajouts de points d'amarrage pour un navire plus long. Mais il n'y a pas de rallongement de quai de prévu pour l'arrivée des nouveaux navires, autant à Baie-Sainte-Catherine qu'à Tadoussac.

**LE PRÉSIDENT:**

4065

Donc, le duc-d'Albe, c'est le dernier élément?

**M. YAN ROCHETTE:**

4070

Le duc-d'Albe, c'est le dernier élément.

**LE PRÉSIDENT:**

4075

O.K.

**M. PIERRE BRISSET:**

4080

Mais il ne faut pas répéter la même erreur que 97 où s'était dit exactement la même chose, qu'on ne prolonge pas les quais; on met des plus longs navires. Je ferais... je demanderais de bien vérifier cette question-là pour éviter de revenir dans quatre ans. Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Président.

**LE PRÉSIDENT:**

4085

Oui, je le sais, mais en fait, là on a la réponse. Demain, on pourra revenir en complémentaire « Est-ce que c'est toujours le cas? » On pourra vérifier demain après-midi...

**M. PIERRE BRISSET:**

4090

Merci beaucoup, Monsieur le Président, pour cette belle soirée.

**LE PRÉSIDENT:**

4095

... s'il y a de l'information. Monsieur Brisset, c'est moi qui vous remercie.

**LE COMMISSAIRE:**

4100

J'aurais peut-être une question un peu en suivi avec la dernière question. C'était concernant la construction du duc-d'Albe. Est-ce que ça serait possible de présenter un peu plus la problématique de l'amarrage des bateaux pour mieux comprendre qu'est-ce qui se passerait s'il n'y avait pas de duc-d'Albe, sur l'intégrité des navires?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

4105

Je vais, Monsieur le Commissaire, passer la question à mon collègue monsieur Yan Rochette qui est le gestionnaire du projet.

**M. YAN ROCHETTE:**

4110

À ce moment où est-ce qu'on se parle, le quai garage n'est pas assez long, ça fait que c'est sûr que point de vue amarrage, ça ne stabilise pas assez le bateau, là, je veux dire. Puis il y a l'autre point aussi, comme un peu monsieur avait évoqué, c'est que dans le coin du quai garage, on ne veut pas que les nouveaux navires plus longs, admettons qu'on l'aurait accosté à quai, que l'arrière dépasse parce que, pour clairer les glaces dans le secteur de la rampe, on les envoie dans ce secteur-là. Ça fait qu'un bateau qui dépasserait du quai garage pourrait trapper de la glace dans ce secteur-là et causer des problèmes aux approches, ça fait que c'est pour ça qu'on veut rentrer le bateau dans la baie, égalité avec le quai garage et être capable de... d'où rallonger -- bien, pas « rallonger le quai » -- mais avoir une structure qu'on appelle duc-d'Albe, à 20 mètres du quai garage, pour être capable d'amarrer convenablement le navire.

4115

4120

**LE COMMISSAIRE:**

C'est bien. Merci.

4125

**LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie. J'aurais une question du côté de Parcs Canada, donc, qui est en marge un peu d'une question tout à l'heure qui avait été posée sur l'effet des traversiers... potentiel des traversiers de déranger les activités des mammifères marins. Ce que j'ai compris, du côté de Parcs Canada qui fait la gestion du Parc marin Saguenay, la partie, donc, marine, est-ce que Parcs Canada a des données de fréquentation qui permettraient de voir s'il y a un signal de... une influence des traversiers sur les déplacements des mammifères marins?

4130

4135

**M. PIERRE BEAUFILS:**

Oui, le bruit sous-marin, c'est effectivement un enjeu pour les bélugas. Il y a différentes études qu'on a faites, notamment sur le portrait de la navigation qu'on va pouvoir vous soumettre. C'est une étude, par contre, qui date, c'est 2007. On aimerait ça la renouveler en 2017. Puis il y a également une étude qui dit qu'à l'embouchure du Saguenay, le bruit sous-marin va masquer les communications entre les bélugas, pour la majorité du temps. On parle environ de 50 % du temps, la communication est masquée. Ça fait que cette étude-là, on

4140

4145

peut la remettre également. Par contre, ce n'est pas spécifique aux traversiers. Puis Parcs Canada avait traversé... travaillé avec la Société des traversiers du Québec lorsqu'ils avaient fait les devis pour, justement, réduire les bruits sous-marins.

**LE PRÉSIDENT:**

4150

Donc, vous allez nous remettre certains documents?

**M. PIERRE BEAUFILS:**

Oui.

**LE PRÉSIDENT:**

4155

Vu que je vous ai au micro, j'avais noté, j'avais vérifié, donc, dans l'étude d'impact, par exemple, je me suis aperçu, dans les documents qu'on... dans le jargon, c'est coté, un document qui s'appelle le PR6, qui est l'avis des ministères et organismes qui ont participé aux commentaires sur l'étude d'impact. Et Parcs Canada n'était pas là-dedans, contrairement à Pêches et Océans. À date, dans le projet du duc-d'Albe, est-ce que vous l'avez suivi de loin? Est-ce que vous avez été impliqué dans l'analyse du projet jusqu'à maintenant, soit via Parcs... Pêches et Océans ou autrement?

4160

**M. PIERRE BEAUFILS:**

4165

Oui. Qu'est-ce qu'il faut comprendre, c'est que Parcs Canada, ce n'est pas l'autorité compétente pour le béluga; c'est Pêches et Océans. Donc, lorsque Pêches et Océans... bon, là c'est du jargon de fonctionnaire, mais lorsque Pêches et Océans a émis des permis, a émis des permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* puis la *Loi sur le poisson*, il y a certaines conditions que le promoteur a identifiées en début de présentation, que nous, on a commentées également. Donc, on a travaillé avec Pêches et Océans dans l'élaboration des conditions, puis notamment : les rideaux de bulles, l'observateur. Puis durant la période des travaux, on va avoir des gens qui vont aller superviser un peu sur le terrain pour s'assurer que les observateurs font bien leur travail puis qu'ils encadrent bien la structure.

4170

**LE PRÉSIDENT:**

4175

O.K. Ça nous éclaire un peu. Monsieur Locat, avez-vous des questions complémentaires là-dessus? Ça fait que je vous remercie pour vos réponses.

4180

**M. PIERRE BEAUFILS:**

Merci.

4185

**LE PRÉSIDENT:**

4190

J'essaie de quand même garder le fil conducteur un peu aussi des sujets qui ont été abordés par les citoyens ce soir. Probablement que demain après-midi, lorsqu'on va commencer à 13 h 30, la commission va arriver avec quelques questions de son cru pour ne pas les échapper, puis après ça, on va passer, quelques minutes plus tard, avec les questions des citoyens, mais je veux essayer de couvrir les angles qui ont été abordés ce soir par les citoyens. Je regarde ça rapidement...

4195

En passant, tout à l'heure, dans la présentation, vous avez mentionné que vous feriez du fonçage des pieux dans les sédiments puis un forage dans le roc. J'aimerais ça, probablement demain, si vous pouviez préparer la description de comment ça va se faire exactement. Parce que ce que j'ai compris, en mettant vos pieux, vous les enfoncez dans les sédiments, puis après ça, vous allez forer à l'intérieur des pieux, c'est ce que je comprends, pour pouvoir mettre des ancrages. Alors, j'aimerais ça avoir plus de détails pour être sûr de bien comprendre sur comment un pieu va être installé. Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous, visuellement, nous montrer les étapes de poses d'un pieu permanent. Ce serait apprécié. J'aimerais être sûr de bien comprendre. Puis ça, demain, on pourrait faire une petite présentation sur cet aspect-là, c'est pour ça que j'aimerais ça que vous vous prépariez, là, puis penser à ça demain matin pour le forage et le fonçage des pieux, donc, puis comment ils vont être évidés, par exemple, ces pieux-là pour mettre les ancrages. Donc ça, ça a été couvert.

4200

4205

4210

Aussi, demain, pour ce qui est des travaux, on a abordé dans la présentation la période des travaux en termes de mois, mais aussi sur, vous dites, bon, certains travaux pourraient se faire le jour, d'autres travaux la nuit. Demain, si on peut avoir les explications du côté de la municipalité de Tadoussac principalement sur l'application de son *Règlement sur les nuisances*, de se préparer à nous répondre là-dessus pour savoir quelles sortes de travaux seraient admissibles la nuit. Le promoteur entend faire certains travaux la nuit, que je comprends qui ne seraient pas bruyants, mais qu'est-ce qui peut être fait la nuit? Qu'est-ce qui ne peut pas être fait?

4215

Oui, madame Beaudoin?

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

4220

Je voudrais simplement, par contre, apporter une précision que, comme on disait dans notre présentation, c'est qu'entre 23 h et 7 h le matin, le *Règlement municipal sur les nuisances* stipule qu'il ne peut pas y avoir de travaux de construction, donc conséquemment si on voudrait le faire, il nous faudrait un permis pour le faire.

4225

**LE PRÉSIDENT:**

4230

Donc, vous ne feriez aucun travaux la nuit, là, si je comprends bien? Ou certains travaux non bruyants? C'est ça que je veux essayer d'éclaircir, quels types d'activités de chantier peuvent être acceptés par la municipalité la nuit? Un peu pour savoir si votre... parce que dans l'étude d'impact, vous mentionnez qu'éventuellement, vous pourriez... vous envisagez de faire des travaux sur une période de 24 heures. C'est pour ça que je réagissais sur ça.

4235

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Je pourrais demander peut-être à... monsieur Rochette, il va pouvoir vous préciser, oui, donc, quels types de travaux qui pourraient être envisagés.

4240

**LE PRÉSIDENT:**

O.K.

**M. YAN ROCHETTE:**

4245

C'est sûr que tout ce qui a trait aux bélugas, comme vous l'avez compris dans la présentation...

**LE PRÉSIDENT:**

4250

Ça, on a compris.

**M. YAN ROCHETTE:**

4255

... ça, on est limité. Dans le fond, c'était... on l'avait demandé ou on l'avait mis dans l'étude d'impact pour se garder une ouverture point de vue laisser la liberté à l'entrepreneur si jamais, dans sa méthode de travail, il voyait un avantage, par exemple, certains coffrages ou autres, là. Ce n'était pas les activités de battage de pieux, là.



4260

**LE PRÉSIDENT:**

Ça, on comprenait ça.

4265

**M. YAN ROCHETTE:**

C'était plus, peut-être, rentrer du stock sur le matériel... sur le chantier, et cetera, là. Je veux dire, c'était juste se garder une porte ouverte au cas où.

4270

**LE PRÉSIDENT:**

4275

C'est ça. C'est pour ça qu'on posera la question pour que la municipalité nous explique qu'est-ce qui peut être fait sur un chantier la nuit, qu'est-ce qui peut ne pas être fait. Bien entendu, on se met tout ce qui est susceptible d'être bruyant. Est-ce que la municipalité, par exemple, a une tolérance, mais il ne faut pas que personne ne se plaigne; que s'il y a une plainte, elle fait arrêter les travaux, à ce moment-là, même s'ils ne sont pas extrêmement bruyants, mais ils sont suffisamment dérangeants pour qu'il y ait une plainte? En tout cas, demain, si la municipalité peut nous expliquer comment elle gère son *Règlement sur les nuisances*, là, on pourra faire ça en début de séance demain après-midi.

4280

Après ça, sur la question de la sécurité routière -- oui, monsieur Locat?

**LE COMMISSAIRE:**

4285

Je voulais aussi souligner qu'on va se garder quelques questions pour demain, quand même, alors, il n'y a pas de problème. J'en avais peut-être une pour la préparer demain, c'est concernant... bien, la question, c'était en relation avec le bruit dans le milieu marin, c'était à savoir si, lors de travaux de réfection des quais dernièrement, là, il y a une étude de CIMA qui a été faite ici à Tadoussac, CIMA en 2011 et en 2014, là. Est-ce que les gens ont fait un suivi de la nature du bruit géré par les forages qui ont été faits à ce moment-là, ou autres activités de construction?

4290

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

4295

Mon collègue me porte à mon attention qu'il y aurait peut-être des éléments de réponse qu'il pourrait donner à la commission, si vous désirez les entendre, Monsieur le commissaire.

**M. YAN ROCHETTE:**

4300 En fait, dans le forage qu'il y a eu, c'est le forage des pieux à Baie-Sainte-Catherine puis ils ont tous été... ils ont pu tous être réalisés dans les marées extrêmes basses, à sec, ça fait qu'à ce moment-là, on n'était pas régi par les règles. Si les travaux avaient été effectués par l'entrepreneur, admettons quand il y aurait eu de l'eau, mais on a été capable de le faire à sec, ça fait que...

4305

**LE COMMISSAIRE:**

Et puis il n'y a pas eu de travaux faits du côté de Tadoussac?

4310

**M. YAN ROCHETTE:**

4315 Il y a eu des travaux du côté de Tadoussac, mais pas des travaux, je vous dirais, maritimes qui étaient jugés de nuisance. Il y a eu des travaux faits par des plongeurs, par exemple, soudure ou de l'équipement manuel qui peut être tenu par un homme, là, mais je veux dire, c'est... pour en avoir discuté à l'époque, là, on nous avait dit que ce n'était pas considéré nécessairement comme de quoi de nuisable -- de « nuisible », je vous dirais, plutôt, là -- pour... contrairement, mettons, à un battage de pieux, là, qui est plus considérable, là, pour un...

**LE PRÉSIDENT:**

4320

Monsieur Locat a mentionné l'étude de CIMA. J'ai oublié de le vérifier au début de l'audience, en marge de mon discours d'ouverture, à savoir : est-ce que vous avez déposé des documents, remis à la commission des documents? Lesquels, à ce moment-là? Juste pour les annoncer pour que le public soit au courant que... qu'est-ce que vous avez déposé à ce stade-ci comme document.

4325

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

4330 Oui, bien il nous a été demandé de déposer, dans le fond, puis là, de mémoire, au pire on pourra me corriger, la lettre de Pêches et Océans concernant les recommandations des mesures, là, d'atténuation. Également, de mémoire, l'étude de CIMA+ sur le dragage de 2011 -- c'est-tu « dragage »? Oui, les travaux, effectivement, les travaux, là, de la phase 1 et 2 pour 2011. Et le certificat d'autorisation qui concernait celui de -- attendez, je les ai ici. Je vais juste vérifier, je vais pouvoir vous donner les titres exacts, là.

4335

**LE PRÉSIDENT:**

On pourra vérifier la date...

4340

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Oui.

4345

**LE PRÉSIDENT:**

... pas « la date », mais le libellé exact des trois documents. En tout cas...

4350

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Exact.

**LE PRÉSIDENT:**

4355

... le premier, c'est l'avis officiel de Pêches et Océans.

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

C'est ça.

4360

**LE PRÉSIDENT:**

Donc, ses recommandations pour les travaux.

4365

**Mme ISABELLE BEAUDOIN:**

Exactement. Puis il y avait deux autres, là, une qui était une demande de certificat d'autorisation et l'autre qui était une étude de CIMA+, là, mais les titres exacts, on pourra les soumettre, là, à l'arrière après pour le verbatim.

4370

**LE PRÉSIDENT:**

C'est ça. Donc, ces études-là, c'est des documents, donc ils vont être... ils sont déposés, ils vont être mis en ligne incessamment par la commission pour qu'ils puissent être consultés par les citoyens.

4375

**LE COMMISSAIRE:**

4380 J'ajouterais aussi que si, dans les personnes-ressources, il vous vient à l'esprit des documents qui mériteraient d'être mis en... déposer à la commission pour nous éclairer dans notre analyse, ne pas vous gêner pour le faire. Et peut-être les citoyens aussi, s'ils ont des documents pertinents.

4385

---

**MOT DE LA FIN**

**LE PRÉSIDENT:**

4390

Alors, ce que nous allons faire, nous allons mettre fin à la séance de ce soir. Il est 22 h 30. Donc, nous avons des personnes qui sont inscrites au registre. Nous allons siéger demain après-midi à compter de 13 h 30. Donc, les gens, on a... j'ai trois personnes ici qui sont inscrites. Bien entendu, s'il y a d'autres personnes qui étaient venues poser des questions, qui ne se sont pas réinscrites, ils peuvent se réinscrire.

4395

Normalement, on va voir comment que ça s'annonce pour le nombre de questions qui sont posées demain après-midi. À ce stade-ci, ça dépend des gens qui sont dans l'assistance pour les questions à poser. Donc, j'invite les gens à participer demain à compter de 13 h 30. On va voir qui vient poser des questions, on va attendre les gens. Même si quelqu'un arrive en retard pour poser sa question, même si je l'ai appelé en début de séance, je ne l'enlève pas de la liste, là. Des fois, si quelqu'un me fait signe « Ah! finalement, il est arrivé à 2 h 30, 14 h 30 », O.K., je vais l'appeler. Donc, je fais tout mon possible pour permettre aux gens qui s'inscrivent au registre de pouvoir poser leurs questions, même si quand je les appelle, là, il n'est pas là, à la séance suivante, je ne le biffe pas, soyez assurés de ça.

4400

4405

On va voir de notre côté. Nous, comme je vous dis, nos questions portent principalement, bien entendu, sur le dossier lui-même du duc-d'Albe. On verra demain après-midi comment la séance se déroule, s'il y a besoin de faire une séance demain soir. C'est pour ça que je vous avise tout de suite pendant que vous êtes ici. Alors, c'est sûr que s'il n'y avait pas beaucoup de participation demain après-midi puis les gens qui sont ici posent beaucoup de... l'ensemble de leurs questions, bien on ne siégera pas demain soir. C'est pour ça que je vous avise. Donc, on va voir demain après-midi quelle est la dynamique de participation et quels sont les sujets qui sont couverts.

4410

4415

Alors, sur ce, entre-temps, je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée et comme je vous ai dit, je vous invite à participer à nos travaux demain à compter de 13 h 30 au même endroit.

4420

---

**LEVÉE DE LA SÉANCE À 22 h 34**

**SÉANCE AJOURNÉE AU 9 NOVEMBRE 2016 À 13 h 30**

---

4425

4430

Je, soussignée, VÉRONIQUE SANGIN, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de mes notes prises au moyen de la sténotypie, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

4435

*Véronique Sangin*

---

Véronique Sangin, s.o.