

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

6211-04-061

Séance de la soirée du 6 décembre 2016

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 6 décembre 2016 à 19 h

Église de Tadoussac
108, rue du Bord de l'Eau
Tadoussac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 6 DÉCEMBRE 2016

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

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. PIERRE BRISSET (DM2)	3
M. LUCAS DESCHÈNES (DM6)	9
Mme CLAIRE GAGNÉ (DM3).....	11
MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMÉON, M. SYLVAINT TREMBLAY (DM4).....	14
M. PIERRE BRETON (DM5)	21
M. MARC GILBERT (DM8).....	26

SUSPENSION

REPRISE

LA SOCIÉTÉ DU PONT SUR LE SAGUENAY,

MM. JEANNOT SIMARD, PIERRE BRETON ET PIERRE BRISSET (DM9).....	32
--	----

M. JEANNOT SIMARD (DM10)	36
--------------------------------	----

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE SACRÉ-COEUR,

Mme MARJORIE DESCHÈNES (DM11).....	37
------------------------------------	----

MUNICIPALITÉ DE SACRÉ-COEUR, Mme MARJOLAINE GAGNON (DM12)	38
---	----

MRC DE LA HAUTE-CÔTE-NORD,

MM. KEVIN BÉDARD ET HUGUES TREMBLAY (DM17)	40
--	----

BOISACO, M. STEEVE ST-GELAIS (DM15)	46
---	----

AJOURNEMENT

SÉANCE AJOURNÉE AU 7 DÉCEMBRE 2016 À 10 h.

SÉANCE DE LA SOIREE DU 6 DÉCEMBRE 2016
MOT DU PRÉSIDENT

5 **M. MICHEL GERMAIN, PRÉSIDENT :**

Si vous voulez prendre place, nous allons commencer dans quelques instants.

10 Alors, mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac par la Société des traversiers du Québec. Je suis Michel Germain et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

15 Pour ce faire, je suis secondé par le commissaire Jacques Locat, qui est à ma gauche bien entendu, et de monsieur Rafael Carvalho, toujours à ma gauche, qui est analyste, de madame Caroline Cloutier, qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, à l'arrière de la salle, ainsi que de madame Karine Lavoie qui est notre conseillère en communication. Nous sommes également assistés d'une équipe du Centre de services partagés du Québec, composée de monsieur Daniel Moisan, qui est responsable de l'organisation technique, et de monsieur Michel Filteau, qui est responsable de la sonorisation.

20 Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par sténographie. La transcription de la séance de ce soir sera accessible dans environ une semaine dans les centres de documentation et par accès Internet, aux centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle, et également dans le site Web du BAPE.

25 Nous avons tenu, les 8 et 9 novembre derniers, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications.

30 Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui ont fait connaître, avant le 25 novembre dernier, leur intention de faire une présentation verbale et dont la présentation est prévue pour ce soir de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire. Le temps alloué pour chaque présentation ce soir est de 15 minutes. Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser, si besoin est, leur point de vue. Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement, donc qui n'ont pas annoncé d'avance, pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour leur présentation.

45

Au cours de cette deuxième partie, le promoteur du projet et les personnes-ressources que vous avez vues à la première partie de l'audience publique n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils ont toutefois été invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

50

Comme je vous l'ai dit, donc 12 présentations sont prévues à l'horaire de la soirée. Compte tenu qu'il y a 12 présentations, donc les gens des fois pourraient être préoccupés à savoir à quelle heure elles étaient pour passer, donc si on a dit... on demande aux gens de présenter à l'intérieur de 15 minutes leur mémoire ou faire leur présentation verbale, on a quelques minutes d'échange le cas échéant, donc, ça vous donne une idée, là, si vous êtes septième ou huitième, parce qu'on a donné l'horaire à l'arrière. Et pour ce faire, je demande votre collaboration pour respecter le 15 minutes afin de permettre aux gens qui a 7, 8, ou neuvième de passer à une heure raisonnable. Et d'ailleurs, je vais aviser les gens lorsqu'on approche du 15 minutes, je vais aviser les gens de... leur demander de conclure.

60

Le BAPE a élaboré 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'accueil. Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

65

Nous aimerais vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté, ni, s'il vous plaît, aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation. Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits qui sont mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation.

75

Une précision importante : ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer ou à commenter les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir par exemple de statistique, de chiffre, de durée ou de tout autre donnée ou événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que la salle ici peut contenir 325 personnes alors que son permis disons fixe le maximum de personnes pouvant y être admises à 250, c'est un exemple de dire que ça correspond à une rectification.

80

Pour vous prévaloir du droit de rectification, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites sont invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs propos devront, bien entendu, être brefs et factuels. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la semaine prochaine, donc dans les jours suivants.

85

90 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans les centres de documentation et dans le site Web du BAPE.

95 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce rapport fera état des préoccupations, donc, des participants et de vos opinions, ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 6 mars 2017. Par la suite, le ministre dispose d'un maximum de 60 jours pour le rendre public.

100 Je rappelle également que parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse environnementale et c'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

105 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront disponibles dans les centres, comme je l'ai dit tout à l'heure, de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE. Ils pourront être consultés par Internet, aux Centres de consultation. L'adresse des centres, je l'ai mentionné tout à l'heure, est disponible à l'arrière de la salle.

110 Dans les prochaines semaines, donc, je répète, toute nouvelle information obtenue par la commission sera rendue publique et accessible à la consultation publique. Par ailleurs, nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous et je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. PIERRE BRISSET

125 LE PRÉSIDENT :

130 Maintenant, sans plus tarder, je vais inviter la première personne qui est inscrite pour la présentation d'un mémoire, c'est-à-dire monsieur Pierre Brisset, s'avancer ici à la table.

135

M. PIERRE BRISSET :

Bon. Bonsoir, Monsieur le président.

140

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Brisset.

145

M. PIERRE BRISSET :

Bon, je vais changer de micro, je vais essayer de voir si je suis capable de faire ça bien comme il faut. Alors, c'est la chose de même sur l'écran.

150

Bon, alors je vais vous dire que je travaille ce dossier-là un peu comme une thèse universitaire. Je voulais faire une maîtrise, et cetera, puis j'ai choisi de voir si c'était possible de mettre un pont dans les environs de Tadoussac pour remplacer les traversiers, mais ça remonte jusqu'en 2000... euh! en 1986. Ce que je vous montre, la carte que vous voyez, c'est que le choix c'était d'éloigner toute infrastructure de type pont, ou n'importe quoi semblable, éloigner de la municipalité de Tadoussac pour ne pas détruire l'élément du cachet de la municipalité. Et puis cet argument, autant le pont, en bas, au bout de la pointe à L'Islet, autant le pont qui est maintenant le pont qui est retenu, autant je suis concerné, surtout avec le grand viaduc au-dessus du bassin de l'Anse à l'Eau, je trouve que c'est irrecevable de faire ce genre de choses là dans une municipalité qui vit son cachet d'une des plus belles villes sur la planète. Il y en a 20, puis Tadoussac est nommé 1, puis Tadoussac est reconnue mondialement comme un endroit à visiter. Et puis c'est pour ça que dans nos études, on a refusé de proposer un pont à Tadoussac, comme vous voyez, on les a mis en arrière, près de la Boule, et puis on a fait toutes des analyses d'étude d'accès pour se rendre là.

155

160

165

170

175

Je maintiens toujours que l'autre affaire qui est très importante à mentionner ici sur la troisième carte à droite, à droite, c'est que le... c'est qu'avec le pont, ça permettrait à Tadoussac de regagner son... sa qualité d'avoir un port pour le... pour les croisières, c'est ça qui a bâti Tadoussac dans les années 30 avec l'Hôtel Tadoussac, où il y avait un port de mer pour accueillir les croisières, mais c'était des petits navires à l'époque. Maintenant, on parle de navires de 2... 200 mètres, à peu près, en moyenne. Et qu'il y en a une trentaine ou quarantaine qui montent le Saguenay puis fait un beau bye bye à Tadoussac: « Allô! Bye, on n'arrête pas. » Et puis je trouve, ça, c'est une triste perte pour la municipalité qu'ils ont perdue, le cachet d'avoir un quai, qui pouvait très bien se faire du côté de Tadoussac et c'est pour ça que, dans mon mémoire, j'ai parlé que j'étais favorable au duc-d'Albe, parce que ça permettait de donner une longueur de 200 mètres pour arrimer un navire de croisière pendant la période d'été évidemment.

180 Alors, et c'est ça, puis j'ai analysé d'autres options, je ne vais pas aller dans tous les détails, mais la chose que je dis, c'est que je voulais absolument éviter ce scénario-là. Ça, c'était une préoccupation, alors j'ai continué à analyser de construire un pont à la Boule, puis j'ai commencé à faire des copier-coller, mais ça c'était à partir de plusieurs revues, de National Geographic à l'époque, puis je découpais, puis j'essayais de les coller sur les images de la Boule. Et puis le beau gars que vous voyez à votre droite, bien, c'est moi quand j'étais jeune, les verres derrière les oreilles, mais depuis ce temps-là... pour impressionner les filles dans la salle, mais bon bref voilà, c'est fait. Et j'excuse la chaudière qui est sur le bout du pont de Golden Gate, mais je n'étais pas capable de l'effacer, je n'avais pas la technologie à l'époque. Mais vous allez remarquer que la façon d'écartier les câbles au sommet des montagnes, c'est un projet qui a été copié en Chine pour faire le grand pont en verre. Ils ont écarté les tours, alors il me semble que je donne des idées, mais c'est ailleurs qu'ils les prennent.

190 Alors, si vous permettez, je concevais toujours un pont sur une route nationale à deux voies et non un pont autoroutier. Ça, c'est la vue en 86, évidemment. Puis je mettais des câbles obliques pour stabiliser le tablier à cause de sa mince largeur. Mais, depuis, on a vu qu'en Norvège et le pont Hardanger, que vous voyez là, c'est quasiment identique au troisième pont en bas si j'avais mis les tours à la sortie des tunnels, exactement la même chose. Encore une fois, un autre pays qui prend mes bonnes idées, mais ici au Québec on a peur, en tout cas bref.

195 Alors, si vous permettez, je vais continuer. Oups, je ne veux pas reculer, j'ai pesé le mauvais piton, des fois un peu nerveux ça arrive. Alors, je me suis beaucoup... j'ai été beaucoup influencé avec l'ouverture du pont Hardanger en 2013, et qu'on a appris en 2015, où il parlait d'un pont à deux voies, route nationale, qui remplaçait un service de traversier identique que celui à Tadoussac, avec 2 000 véhicules par jour. Et puis là j'ai dit: « Écoutez, peut-être qu'on pourrait, puisque les dimensions sont pareilles, et puis... mais surtout le mettre à la Boule ».

205 Et puis ensuite, on a vu le pont de Narvik, qui est similaire, mais ce pont-là a été conçu par une firme qui a des bureaux, siège social, à Vancouver: Buckland Taylor COWI. Je leur ai écrit, vous avez eu les dates puis la correspondance dans le mémoire. Et puis là ils ont dit: « Oui, un pont comme celui qui est identique à celui qui a été fait à Narvik coûte entre 250 et 300 millions. » Alors, bon. Écoute, il y a eu un tas d'études qu'il a fait. Vous avez lu toutes les études inimaginables. C'est drôle qu'en 99 ils avaient annoncé le pont que je ne voulais pas à Tadoussac pour 400 millions, je vais faire un chiffre rond, puis trois ans plus tard c'est venu à 800 millions. Celui à 400 millions a été conçu par une firme qui a l'expérience de faire des grands ponts suspendus, tandis que celui à 8 millions, ils n'ont jamais construit de pont suspendu dans leur vie. Alors, c'est pour vous dire qu'avec l'image du pont, l'imagerie, on peut imaginer peut-être une piste cyclable avec un belvédère à mi-chemin pour admirer les baleines bélugas, qui sont en plus grande quantité parce qu'il y a moins de bruit au niveau de l'eau.

220

Et bon, on a continué à faire des analyses, vous avez déjà vu, comparé un versus l'autre. Les ponts de quatre voies, autoroutiers, sont beaucoup plus gros, beaucoup plus hauts puis ça coûte bien cher. Je ne vais pas aller dans le détail, mais avec nos consultants qu'on a contactés à Vancouver, ils nous ont confirmé, affirmé que s'il fait le pont identique à celui de Narvik, il n'y aura pas de problème. Je suis allé magasiner un peu partout.

225

Alors là pour la route d'accès, rapidement, je vais vous dire que sur cette image-là, si on conserve les traversiers, ce que vous voyez en ligne bleue, c'est les routes qui doivent être construites pour alimenter les traversiers, parce que la route qui longe la rive ou le littoral n'a pas la capacité d'accueillir 30 véhicules par minute qui sortent du bateau, ou ça se convertit en 1 800 autos par heure, que même une autoroute la plus achalandée n'accueille pas. Alors, c'est un peu la situation que, ça, ça va augmenter les coûts des traversiers et puis ça va, du côté de Tadoussac, il y a aussi il faut élargir au-dessus du bassin des saumons, là.

230

235

Alors, je vais aller segment par segment. Alors, en analysant les segments, on a dit:

240

« Écoutez, on va essayer de faire une forme qui s'intègre au milieu et pas s'imposer avec des longs viaducs puis des affaires, des montagnes russes, et cetera. » Est-ce qu'on peut faire un concept, celle de la partie inférieure, est-ce qu'on pourrait faire un concept qui s'arrime avec...? Oui, c'est vrai que c'est près des lacs, et cetera, puis si on passe en arrière pour éviter les lacs, bien là on monte beaucoup plus haut, mais il faut comprendre que passer une route près d'un lac, ce n'est pas... il n'y a rien de nouveau, hein, il y en a partout ici dans la région, alors je ne vois pas le problème. Alors, pour continuer, c'est que voici ce que les ingénieurs nous ont proposé, soit un tunnel, un grand tunnel pour accéder le tablier du pont, ou des grands viaducs en passant au-dessus des montagnes, sans tenir compte de la morphologie du territoire. Puis c'est de même pour la partie centrale, à partir de lac à la Boule jusqu'à l'autre côté, où j'ai essayé de faire une forme, suivre la forme naturelle du terrain autant que possible. Oui, il y a un tunnel, un petit bout de tunnel, à une extrémité, mais bon, bref, c'est pour éviter de démolir la Boule. Et puis l'autre côté, bien c'est la même chose, nous autres, on a essayé de faire quelque chose, suivre le chemin des Loisirs qui existe déjà, suivre ce chemin-là pour aller au-dessus de la... le massif, comme on dit, pour redescendre de l'autre côté. Au lieu de faire ça, une série de montagnes russes, pour accéder à un pont qui est bien trop haut.

245

250

255

Alors, c'est un peu... je vais vous dire que c'est un peu une analyse thématique que j'ai faite. Puis là quand j'ai vu que c'était possible, que les ingénieurs de la Norvège ont confirmé qu'on était capable de faire un pont pour remplacer les traversiers qui sont à la fin de leur vie utile, et puis ça permettrait un meilleur rendement des ressources, qu'on paye assez d'impôt puis voir des affaires d'austérité où on coupe les services aux aînés, que j'ai peur de l'être bientôt, là, j'ai peur... j'ai peur de ça, que peut-être il y aura lieu de mieux investir de l'argent dans des choses qui coûtent moins cher et puis qui sont plus efficaces.

260

Alors, j'ai fait des tableaux de calculs, mais là on va éviter ça parce que c'est trop compliqué. Effectivement, ce que j'ai fait, c'est que je suis retourné dans mes notes d'école pour savoir comment calculer, à long terme, comment calculer les coûts d'emprunt, et cetera, un peu comme un industriel.

265

Et si vous demandez à importe quel industriel, il va à la banque, il demande combien ça coûte, puis son rendement doit être supérieur au coût de remboursement de l'emprunt. Puis ça, tous les industriels vont vous dire ça.

270

Alors, pour finir, bien, avec ce calcul-là, je suis arrivé à un milliard de profit sur 40 ans, ou 25 millions par année, avec un pont, un gain de 25 millions par année, par rapport à l'exploitation des traversiers, des nouveaux gros traversiers. Mais attention, je maintiens toujours le duc-d'Albe comme partie de mon projet pour dire: je veux avoir quelque chose qui me permet d'accoster des bateaux de croisière au lieu de passer directement puis aller directement à Chicoutimi ou à Saguenay, la ville de Saguenay.

275

Alors, ceci finit ma présentation. Si vous avez des questions. Ça, c'est moi puis un autre puis quelqu'un dans l'auto, c'est une troisième personne, c'est un photomontage que j'ai fait.

LE PRÉSIDENT :

280

Alors, merci, monsieur Brisset pour votre présentation. Bien entendu, j'ai pris connaissance de votre mémoire. Donc, là, vous avez donné des annexes, donc là vous avez présenté les annexes à votre mémoire. Donc, j'ai regardé ça, effectivement ce que je constatais, c'est que, effectivement, c'est de longue date que vous avez plusieurs... on voit, en 80, des correspondances de 1986 sur lesquelles vous travailliez sur un projet de pont. On voit « 15 octobre 1986 ». Je dois reconnaître que vous avez consacré beaucoup d'énergie et d'effort pour démontrer la faisabilité d'un pont, là, sur le Saguenay, là. Donc, je tiens quand même à souligner ce que vous avez fait, mais par contre ce que je veux quand même repréciser, comme je l'ai dit à plusieurs reprises en première partie de l'audience publique, le mandat qui nous a été donné par le ministre porte sur le duc-d'Albe. Bien entendu, notre analyse ou constatation porte vraiment sur les impacts du projet en tant que tel et sa justification.

290

Comme j'ai dit, on a dit qu'on... entre autres dans... au chapitre 2 qu'on appelle « Les préoccupations des citoyens », on va faire une synthèse donc qui est le reflet le plus fidèle possible des préoccupations de tout sujet confondu qui ont été présentées ici. Donc, on va traiter de cette information-là à l'intérieur de ce chapitre-là. Pour ce qui est comment la commission va, si on pourrait dire, va s'orienter concernant les revendications sur le pont, bien entendu ce n'est pas notre mandat de regarder la faisabilité du pont ou sa non-faisabilité ou l'opportunité versus un pont versus un traversier. Donc, on n'est pas en mesure de faire cette distinction-là. Même si on voulait la faire, bien on n'a pas les études pour le faire, mais avant tout ce n'est pas notre mandat. Comme je vous dis, on va regarder qu'est-ce qu'on peut dire au sujet de vos préoccupations dans notre rapport, que vous aurez l'occasion de lire à ce moment-là, bien entendu.

300

Mais j'ai trouvé ça intéressant, oui, j'ai regardé aussi votre chiffrier, le flux monétaire comparant avec un service des traversiers à long terme, là, pour voir c'était quoi les différences de coûts compte tenu des investissements. Oui, effectivement, en première partie, on voyait qu'il y avait des coûts du service de traversier, donc on a obtenu ces coûts-là, le coût du service actuel, bien entendu, je pense, qui peut se comparer au service futur de traversiers.

305

310 Alors, je comprends comment vous avez bâti votre système de flux monétaire effectivement. C'est ce que je peux vous dire à date, là, donc, mais comment on va traiter... on ne peut pas s'engager à rien, mais sauf le fait que ce n'est pas dans notre mandat de faire l'analyse d'opportunité. Hein, on ne fera pas nous-mêmes l'analyse d'opportunité entre un pont puis un traversier, c'est clair que ce n'est pas notre mandat, mais on va essayer de transporter vos préoccupations quand même.

315 **M. PIERRE BRISSET :**

320 Parce que l'objectif de ma présentation ce soir, c'est de léguer le projet aux générations suivantes, parce que peut-être moi je ne serais plus là quand ça va être construit. Mais de faire la démonstration qu'effectivement un pont coûte moins cher qu'un service de traversiers, la façon que c'est parti. Et surtout que ça ouvre le potentiel pour Tadoussac de regagner son titre comme point de... point de croisière là, le point de répit pour les croisières. O.K., puis c'est pour ça que j'ai dit dans mon mémoire que le duc-d'Albe fait bien là... fait bien ça, c'est que ça permet d'allonger les types de bateaux qui peuvent se ranger là à peu près à 200 mètres, qui sont la moyenne des traversiers qui montent jusqu'à Chicoutimi et qui n'arrêtent pas ici à Tadoussac. Puis ça, ça serait une grosse source de rendement financier pour la région, d'avoir des croisières qui arrêtent, qui font escale ici à Tadoussac. Et puis ça, ça peut seulement se faire en libérant l'estuaire des traversiers puis aussi permettre le lien nord-sud à l'année longue, comme je l'ai expliqué lors de la dernière... lors des périodes de questions que, nous, on avait vu que l'estuaire c'est le seul endroit sur la rive nord qui peut permettre, sans aller en grands coûts, c'est-à-dire on peut construire n'importe quoi si on paye pour, mais c'est le seul endroit où on peut accueillir des navires à l'année longue, de la rive sud.

330 Alors, sur ce, je termine parce qu'il y a bien du monde qui veulent parler après moi.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, alors je vous remercie pour votre présentation. Monsieur Locat?

340 **LE COMMISSAIRE:**

Peut-être juste un petit commentaire. Donc, en fait, comme vous le disiez, il faut aussi ajouter le fait que, bon, dans le rapport, nous, on va... donc, il y a un chapitre qui concerne le citoyen, mais aussi il y a tous les mémoires qui sont présentés, une fois qu'ils le sont, dans les jours qui viennent là, ils vont être mis aussi sur le site Web. Donc, quiconque à partir de demain fera une recherche avec des mots-clefs que vous avez mis dedans va faire en sorte que les documents que les participants auront déposés seront pour très, très longtemps accessibles à tout le monde.

345 **M. PIERRE BRISSET :**

C'est bien, merci.

350

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci monsieur Brisset.

355

M. PIERRE BRISSET :

Donc, ça, ici. Bon, on va essayer de faire pas trop de dégât sur votre ordinateur, voilà.
Merci beaucoup, Monsieur le président, j'espère que j'ai respecté mon temps.

360

LE PRÉSIDENT :

Oui oui, sans problème.

M. LUCAS DESCHÈNES

365

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, je vais inviter Lucas Deschênes à s'avancer à la table des intervenants. Alors bonsoir, monsieur.

370

M. LUCAS DESCHÈNES :

Bonsoir.

375

LE PRÉSIDENT :

À vous la parole.

380

M. LUCAS DESCHÈNES :

O.K. Donc, je suis Lucas Deschênes, directeur général de Bersaco, c'est une scierie de bois de feuillus qui est implantée à Bergeronnes, en Haute-Côte-Nord. Donc, je m'adresse à vous, à la commission d'enquête des Bureaux des audiences publiques sur l'environnement, donc.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

385

Début de la phrase, à la page 1: « Au Président et au Commissaire... »

Fin de la phrase, à la page 1: « [...] fournisseurs de biens et services hors région. »

On a affaire à ces gens-là par défaut.

390

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Une compétition accrue des régions... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] améliorer notre qualité de main d'oeuvre. »

395

En deux mots, ils trouvent ça loin chez nous, pourtant c'est si près.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Tous ces points sont à prendre... »

400

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] un lien efficace, structuré et sécuritaire. »

Fin du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

405

Alors, merci, monsieur Deschênes, pour votre présentation. Bien entendu, la commission prend bonne note de vos préoccupations concernant, là, la compétitivité de votre entreprise. Mais ça m'amène une question, le gouvernement du Québec avait annoncé des voeux via une stratégie maritime, là, il y a quelques années, ils sont revenus encore avec ça il y a quelques mois. Donc, on parlait de faire de la navigation de type cabotage, là, le long du Saint-Laurent. Ce genre d'initiative là, est-ce que ça intéresse votre entreprise ou vous dites le type de produit ou le type de service qu'on doit rendre...

M. LUCAS DESCHÈNES :

415

Ce n'est pas vraiment...

LE PRÉSIDENT :

... ça ne vous intéresse pas?

420

M. LUCAS DESCHÈNES :

... quelque chose, malheureusement, qui est approprié là en termes de flux d'inventaire, ce que ça nous obligera à tenir comme inventaire, au niveau aussi de la logistique, puis au niveau de la durabilité puis de la vie de nos produits, donc c'est du courte durée. Le système avait été envisagé à ce moment-là puis analysé, mais malheureusement ça ne répondait pas, là, à nos attentes ni aux besoins, là, en termes de logistique surtout, là, puis de délai de livraison.

425

430

LE PRÉSIDENT :

Quel produit vous faites, exactement?

435

M. LUCAS DESCHÈNES :

C'est des composantes de palette.

440

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Monsieur Locat?

445

M. LUCAS DESCHÈNES :

Merci.

450

LE PRÉSIDENT :

Ça va? Bon, bien, je vous remercie de votre présentation.

Mme CLAIRE GAGNÉ

455

LE PRÉSIDENT:

Alors, nous allons maintenant inviter Claire Gagné. Bonsoir, madame.

460

Mme CLAIRE GAGNÉ:

Bonsoir. Monsieur le président, Monsieur le commissaire. Mon nom est Claire Gagné, je suis propriétaire d'une petite auberge de 12 chambres, située juste à la sortie des traversiers, en fait. Donc...

465

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Je me sens concernée... »

Fin de la phrase, à la page 2: « Voir à demander au ministère des Transports... »

470

En fait, ils ont réalisé une étude dans ce secteur, je crois, en 2014 ou en 2015.

475

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**Début de la phrase, à la page 2: « Une solution peu coûteuse... »****Fin de la phrase, à la page 2: « [...] le vrai débat. »**

480

Fin du mémoire.**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, madame Gagné. Justement, cette solution-là dont vous faites allusion, est-ce qu'on pourrait avoir un petit peu plus de détails dessus?

485

Mme CLAIRE GAGNÉ:

En fait, nous sommes trois commerçants vraiment brimés par l'accumulation des véhicules devant nos commerces qui fait en sorte que notre clientèle est soit incapable de sortir de nos commerces, d'accéder. On a des murs de camions qui sont... qui sont en attente du traversier, qui sont en fonction, les moteurs tournent, ils sont... ils tirent les maxis en arrivant devant chez nous, ça fait un bruit intense, une pollution, il y a des émanations de gaz. En fait, les clients qui... les touristes qui s'en viennent dans un village de villégiature et qui viennent dans l'espoir de se reposer dans nos commerces font face à cette réalité. Ils arrivent devant des murs de camions, devant du bruit, une pollution visuelle épouvantable. Comment voulez-vous que ces gens-là aient le goût de faire un séjour dans ce secteur? Alors, comme nous sommes brimés, nous, par ces problématiques, mais vraiment depuis des années et que personne ne trouvait encore de solution pour régler ces problèmes d'accessibilité et de visibilité et de pollution sonore extrême à nos commerces, nous nous sommes entendus, le propriétaire, les propriétaires de l'auberge Maison Gauthier, située tout près de chez nous, le propriétaire de l'Hôtel Georges, monsieur Yves Grisoni, la Maison Gauthier, c'est monsieur Paulin Hovington qui je crois lui aussi a déposé son mémoire, qui ne sera pas ici malheureusement ce soir, ainsi que monsieur Grisoni qui ne pouvait pas être présent. Mais tous les trois, nous nous sommes rendus à l'évidence qu'il n'était plus possible de faire des affaires dans ce secteur. C'est invivable, insurmontable pour nous, alors donc on a proposé à nos instances, en fait Société des traversiers et ministère des Transports, de tout simplement utiliser nos terrains, nos espaces pour créer un bassin de rétention, comme ça se fait partout où il y a des traversiers, partout au Québec, il y a des bassins de rétention pour placer les véhicules en attente des traversiers en toute sécurité.

490

495

500

505

510

LE PRÉSIDENT :

O.K., c'est cette fameuse solution-là. D'ailleurs, aussi, demain, vous allez avoir la Municipalité de Tadoussac, là, qui va venir présenter un mémoire demain, on pourra échanger avec eux aussi sur ce point-là parce qu'ils en traitent dans leur mémoire, là. Ça semble être une préoccupation majeure.

515

J'ai eu l'occasion aussi de voir des photographies, là, de quoi ça a l'air là quand c'est plein de camions et de voitures stationnées dans la côte, là. Ça semble effectivement...

520 **Mme CLAIRE GAGNÉ:**

Et ce ne sont pas des exceptions, c'est la règle courante.

525 **LE PRÉSIDENT :**

L'été, c'est ça, oui.

530 **Mme CLAIRE GAGNÉ:**

J'oserai dire même plus qu'en été.

535 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

540 **Mme CLAIRE GAGNÉ:**

Merci.

545 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

550 **LE COMMISSAIRE:**

Excusez, pardon, madame.

555 **LE PRÉSIDENT :**

Madame.

LE COMMISSAIRE:

J'avais une petite question.

560

Mme CLAIRE GAGNÉ:

Pardon. Oui?

565

LE COMMISSAIRE:

Est-ce que vous avez... vous pourriez nous indiquer à peu près depuis combien de temps ou à partir de quelle date environ la situation s'est mise à empirer dans votre secteur?

570

Mme CLAIRE GAGNÉ:

575

Écoutez, moi je peux vous dire que là où se situe mon commerce, c'était à l'époque la maison de mes grands-parents, O.K.? Et à ce moment, il passait un véhicule aux deux semaines, les arbres se rejoignaient sur cette route. Il y a des décideurs, à un moment donné, quand il y a eu de plus en plus d'accumulation, de plus en plus de véhicules qui circulaient, qui ont décidé de scinder le village en deux et de créer une autoroute en fait, hein. Je crois qu'à cette époque il y a eu des mauvaises décisions qui ont été prises. Oui, je sais que peut-être à l'époque il y aurait pu avoir un pont en 86, une solution qui aurait vraiment... nous, on aurait retrouvé une quiétude incroyable, on aurait pu continuer à faire nos commerces, rendre les gens heureux, mais malheureusement il y a... les décisions ont été prises par les décideurs, nos élus, qui eux ont choisi de conserver la route à cet endroit. Maintenant, depuis plusieurs années, moi je suis commerçante là, c'est une petite auberge, depuis 22 ans, et j'avoue que ça a été toujours en augmentant, en augmentant constamment, cette pollution par le bruit. Ça fait des années qu'on se plaint à nos instances politiques municipales, qu'on se plaint au ministère des Transports, qu'on se plaint à la Société des traversiers. En fait, on a l'impression de ne pas être entendu par qui que ce soit. Alors voilà.

580

585

LE COMMISSAIRE:

Bien, merci.

590

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

595

Mme CLAIRE GAGNÉ:

Merci.

M. SYLVAIN TREMBLAY

600

LE PRÉSIDENT :

605 Je vais maintenant inviter monsieur Sylvain Tremblay, maire de la municipalité de Saint-Siméon.

M. SYLVAIN TREMBLAY:

610 Alors, bonsoir, messieurs. Merci de nous prêter l'occasion d'avoir la chance même parce qu'on ne l'a pas vraiment eu avant cette décision-là, cette prise de décision là par le gouvernement, on n'a pas eu vraiment la chance de discuter, nous autres, les élus puis aussi les gens, les citoyens, des conséquences justement de cette décision-là gouvernementale d'amener deux nouveaux bateaux, avec aussi des, je dirais, des performances qui vont nous toucher. Je vais me permettre de suivre un petit peu mon laïus, comme on dit. En fait...

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Notre objectif... »

620 **Fin de la phrase, à la page 2: « [...] dans notre région. »**

625 Je vous le rappelle aussi, puis ça a été dit, c'est la troisième destination internationale du Québec, ici, à Tadoussac. Donc, ça a aussi une incidence particulière, ça touche particulièrement aussi le réseau routier qui est la route 138.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Le but. Bien, nous voulons vous faire... »

630 **Fin de la phrase, à la page 2: « [...] problèmes à la sécurité routière. »**

635 De plus, nous croyons que ça paraît... ou éventuellement, même, devenir pire, par ces situations, justement, d'avoir plus de véhicules à sa sortie et à sa rentrée. Les solutions? Bien...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Il est clair qu'avec les nouvelles... »

640 **Fin de la phrase, à la page 2: « [...] et Baie-Sainte-Catherine sont très rares. »**

Pour ne pas dire presque... à peu près inexistantes. Particulièrement, entre autres, entre le pont de la rivière Malbaie et Baie-Sainte-Catherine. On a mis beaucoup d'argent, vous savez, à cause du projet du Massif, puis je ne veux pas faire... casser du sucre sur eux autres. On a fait des améliorations particulièrement importantes dans cette section-là, mais on a malheureusement oublié carrément toute la section entre Baie-Saint-Paul et Baie-Sainte-Catherine.

645

650 C'est la même chose de l'autre côté de la Côte-Nord, c'est sûr qu'on voit qu'il y a eu des améliorations depuis quelques années, dans des secteurs extrêmement dangereux où il y a eu plusieurs morts. Vous savez, du moins je n'ai pas les statistiques, mais moi je peux vous dire que
 655 je suis maire depuis sept ans et j'ai vu encore il y a trois ans un décès au niveau d'un camionneur, une jeune fille encore qui a été... dont c'est la petite-fille de l'ancien maire de Baie-Sainte-Catherine qui a eu un accident mortel. Il y a eu encore récemment, en 24 heures, trois véhicules lourds, dont deux avec des pleins d'essence qui ont été... qui ont flambé, qui ont fait arrêter la 138 pendant plus de 24 heures. C'est arrivé à Saint-Siméon, il y a trois ans exactement, juste après le village.
 660 Heureusement, ça n'a pas été dans le village, mais ça a encore bloqué la 138 pendant au moins 24 heures. Alors, on peut vous dire que c'est assez difficile, puis on n'a à peu près pas d'écoute. Il faut malheureusement sortir dans les médias en criant pour être capable de se faire entendre. Puis encore là on pose malheureusement des fois des plasters au lieu de poser les bons gestes pour faire les réalisations qui devraient être faites. Donc, la route 138 a eu une grande -- elle n'a pas vraiment eu d'amélioration. Puis je vous dirais, ah, oui:

« Il y a une nette augmentation du transport lourd sur cette route et donc plus de convois. »

665 Et vous avez compris aussi que les décisions gouvernementales, rappelez-vous sur le gouvernement Charest il y a eu la décision de travailler le Plan Nord, puis le Plan Nord point 02. Mais c'est clair que le fait qu'on agrandisse l'espace d'entrée des navires est une conséquence sur une étude qui a été faite certainement pour voir aussi que l'agrandissement des véhicules lourds, donc l'élargissement des véhicules lourds, sont importants. Puis je peux vous le dire parce que moi je suis un utilisateur de la route, ça fait 38 ans que je conduis. Je fais au moins entre 40 à 60 000 kilomètres par année, entre autres sur cette route-là. Je viens de le faire en ce moment, j'ai croisé six camions lourds dans les détours de Port-aux-Quilles et j'ai réussi à me faire une petite peur pour m'en venir ici ce soir. Puis je peux vous dire que c'est sans arrêt, on voit de plus en plus des choses très lourdes qui se font transporter sur cette route-là, parce qu'on est en train de développer le Grand Nord. Malheureusement, la route, elle n'a pas été élargie.

675 *« L'été, il y a une utilisation de deux clientèles différentes sur la route 138, soit des touristes de passage qui ont comme priorité de voir les paysages... »*

680 Puis je vous dirais que, vous savez que dans Charlevoix la première raison pourquoi les gens viennent visiter Charlevoix, c'est pour les paysages. Tellement qu'on a d'ailleurs été une des premières régions au Québec à développer une table sur les paysages pour en faire un produit, c'est un produit touristique. Par contre, vous comprendrez qu'il y a peu de haltes routières sur la route 138 et que les gens ont le nez, évidemment, dans les airs, alors que vous avez aussi par contre un flux d'utilisateurs réguliers, puis en plus il y a les fameux camions qui ont une priorité de délai de livraison et aussi un temps de conduite qu'ils doivent respecter et c'est aussi... ça fait qu'augmenter justement l'effet du syndrome de la 138.

690 Je vous rappelle que, entre autres, le ministère du Transport a mis des panneaux routiers pour justement signifier des fois que la traverse est en retard pour éviter cet effet-là. Malheureusement, cet effet-là n'est pas vraiment beaucoup diminué.

695 « *Le transport hebdomadaire aussi du gaz liquéfié pour approvisionner les véhicules est en accroissement des matières dangereuses sur cette route et a déjà eu plusieurs incidents.* »

700 Comme je vous disais, d'ailleurs, qui a impliqué, entre autres, ici à Saint-Siméon, puis il y en a eu justement récemment. « À titre... » Je vous donne les exemples, mais à Saint-Siméon, il y en a eu un cas particulier.

700 **(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page 3: « **Les solutions. Il est clair...** »

Fin de la phrase, à la page 3: « **[...] parc des Laurentides...** »

705 Je vous rappelle, un milliard.

710 **(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Continuation de la phrase, à la page 3: « **un pont Champlain...** »

Fin de la phrase, à la page 3: « **[...] après sa construction.** »

715 Rappelez-vous par exemple le projet du pont Millau, en France, qui est devenu un attrait national.

720 « *L'entretien créerait des emplois localement et il serait un moyen pour nos régions de percevoir des taxes.* »

720 Je m'explique. Proposition.

725 « *Il appert que cette réalisation ne se fera pas avec le concours de notre gouvernement, par contre, il y a une solution innovatrice et même bénéfique pour nos régions.* »

Moi, je propose, et évidemment ça prend une analyse pour regarder cette situation possible mais...

730 **(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

Début de la phrase, à la page 3: « **Je propose que...** »

Fin de la phrase, à la page 3: « **[...] l'ouverture officielle du pont.** »

735 Je rajouterais même peut-être s'il y a des gens qui le désirent: gratuitement, à cause que ça serait toujours un service gratuit, mais...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3: « Il pourrait aussi réaliser... »

740 **Fin de la phrase, à la page 3: « [...] à pleines portes. »**

745 Et que les systèmes... entre autres, par exemple, vous avez les systèmes de carrière, aujourd'hui, les caméras sont capables de valider le poids. Tout ça, dans le fond, c'est une idée pour se financer au niveau économique et d'avoir enfin des ristournes sur nos richesses naturelles, ce qu'on essaie de demander, entre autres, à travers nos associations municipales depuis des années auprès des gouvernements et qu'on n'a encore absolument pas eu. Donc, les municipalités qui financerait le projet avec tous les partenaires pourraient éventuellement aussi avoir les profits de ça. Et non seulement ça payerait le pont, mais éventuellement il pourrait avoir des ristournes dans nos municipalités pour se développer, parce que vous savez que sur la Côte-Nord, autour du fjord du Saguenay et dans la partie aussi après le pont de La Malbaie, on est tous ou à peu près toutes des municipalités selon des indices de dévitalisation assez importante, je dirais même presque dramatique. Contrairement à certaines grandes villes, évidemment Baie-Comeau qu'on connaît ou Sept-Îles, l'ensemble de nos petites municipalités vit, je dirais, des problématiques non seulement très graves au niveau de la démographie mais évidemment au niveau économique. Puis on n'a pas beaucoup d'écoute de la part du gouvernement. Puis vous voyez, bien, ils prennent des solutions en disant: « On met 300 millions pour faire des »... je dirais, des bateaux, oui, certes peut-être un peu plus performants mais sans nécessairement écouter nos milieux.

750
755
760
765
770
Donc, en conclusion.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4: « Il n'est pas trop tard... »

Fin de la phrase, à la page 4: « [...] redéfinir nos besoins et nos solutions. »

Fin du mémoire.

Alors, même, si j'ai compris que la raison d'être de la commission ici du Bureau des audiences publiques sur l'environnement n'est pas la construction du pont ou certes pas encore l'arrivée de nouveaux navires, vous nous donnez enfin une chance de s'exprimer, au nom de nos citoyens, pour dire qu'on ne pense pas nécessairement que c'est la meilleure solution de réalisation.

775

Juste pour vous dire aussi que, moi, je suis porte-parole pour le Charlevoix, dans le comité du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ça, moi, j'y crois beaucoup, non seulement pour la reconnaissance d'un coin extraordinaire du Canada et du Québec à travers le monde, parce que vous savez que si on a cette reconnaissance-là, on va être à côté des pyramides d'Égypte, dans ce qu'il y a de plus beau, dans la bibliothèque de l'humanité, de ce qu'il y a de plus beau. Mais moi je crois beaucoup aussi au fait que, justement, ça va nous amener un apport économique international, donc ça va amener aussi une circulation plus intense encore pour la région. Et pour ceux qui ont des craintes de savoir qu'une infrastructure comme un pont pourrait peut-être gâcher cette possibilité-là, je peux vous rassurer qu'après plusieurs entretiens, dont entre autres l'ambassadeur du Canada, monsieur Blackburn à l'époque, il y a d'autres endroits qui ont une reconnaissance du patrimoine mondial de l'UNESCO et qui ont des infrastructures. Donc, en gros, ça n'affecte pas du tout cette décision-là qui pourrait être prise.

780

Et pour ce qui est des bateaux qui sont en construction, comme maire de Saint-Siméon, je sais que le navire qui fait la traversée entre Saint-Siméon–Rivière-du-Loup a 54 ans. Donc, il y a d'autres endroits aussi comme à L'Isle-aux-Coudres qui n'attendent que des navires neufs. Alors, si jamais vous pensez que les intervenants du gouvernement pensent que la décision est trop tard, je vous dirais que ces navires-là, ils peuvent être déplacés n'importe quand, n'importe où, on en a grandement besoin ailleurs.

795

Sur ce, je vous remercie de votre écoute. Je ne sais pas si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

800

Merci, monsieur Tremblay, pour votre présentation. Monsieur Locat, avez-vous une question?

LE COMMISSAIRE:

805

Oui, j'avais une question de vérification. Dans votre rapport, quand vous... à la page... lorsque vous parlez de la proposition, vous indiquez « Je propose que la Municipalité. », est-ce que c'est personnel ou si c'est la municipalité ou c'est...? Comment est-ce qu'on doit lire cette recommandation-là?

810

M. SYLVAIN TREMBLAY:

815

La Municipalité a passé récemment, justement avant-hier soir, une résolution en ce sens qui approuvait ça. Deux, j'ai déjà entre autres discuté de cette avenue-là avec la préfet, madame Anctil, et mairesse de Forestville aussi, pour discuter éventuellement de voir si ça pourrait être quelque chose qui pourrait être négocié. Évidemment, ça prend une étude de faisabilité pour savoir si on serait capable de se rembourser, au moins, puis, deux, de voir si ça pourrait donner un coup de main même à nos régions pour avoir des revenus supplémentaires.

820

Mais d'après moi, même cette étude-là, parce que le gouvernement, il ne voudrait pas la faire, évidemment, ou la financer, mais cette étude-là pourrait trouver un écho certainement dans des partenaires privés pour voir leur intérêt aussi à embarquer dans un projet public privé. Ce qui n'a peut-être jamais été discuté non plus dans l'espace médiatique. Où des fois, à un moment donné, moi en tout cas comme maire, là, moi souvent je me suis rendu compte qu'à un moment donné il faut se prendre en charge. Peut-être que des fois le projet est moins gros, mais au moins il est à notre image, puis il va répondre mieux à nos besoins spécifiques qu'on a aussi en région. Puis deux, il ne faut jamais oublier que ce n'est pas parce qu'on est en région qu'on est ignare ou on ne sait pas se gouverner, je l'entends souvent, je l'ai entendu récemment au forum des élus de Québec. Non, on est capable de se gouverner, puis on est capable de trouver des solutions aussi nous-mêmes ici en région.

830

LE COMMISSAIRE:

Merci.

835

M. SYLVAIN TREMBLAY:

Merci.

LE PRÉSIDENT :

840

Donc, monsieur Tremblay, si j'ai bien compris, si on vous cite, notamment dans votre proposition, à ce stade-ci, si on dit: « Le maire de Saint-Siméon propose »...

M. SYLVAIN TREMBLAY:

Oui.

LE PRÉSIDENT :

845

... ce serait correct de le dire comme ça?

M. SYLVAIN TREMBLAY:

850

C'est correct de le dire. Et j'assume toute la... mon intervention.

LE PRÉSIDENT :

855

Je vous remercie.

M. SYLVAIN TREMBLAY:

860 Sur ce, je vous souhaite une bonne soirée. Merci.

LE PRÉSIDENT :

865 Merci.

M. PIERRE BRETON

LE PRÉSIDENT:

870 Nous allons maintenant inviter monsieur Pierre Breton à s'avancer. Alors bonsoir, monsieur Breton, à vous la parole.

M. PIERRE BRETON:

875 Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur le commissaire.

880 Écoutez, on vous a peut-être inondés un peu d'informations, là, depuis le début des audiences. On n'avait pas l'intention... moi, je n'avais pas -- c'est un mémoire personnel -- je n'avais pas l'intention de vous casser les pieds à outrance parce que vous avez déjà beaucoup de documentations sur toutes ces questions-là sur lesquelles j'ai été appelé à travailler depuis maintenant plus de 16 ans, d'abord, comme président de la Chambre de commerce régionale de la Côte-Nord et par la suite comme président de la Société du pont, par la suite comme vice-président et aujourd'hui comme individu, je me présente devant vous avec le résultat d'une réflexion.

885 J'aimerais, dans un premier temps, revenir sur ce que monsieur le président a souligné concernant l'autoroute bleue et le cabotage. Il y a quelques années, j'ai eu un appel d'un média national qui, pendant 35 minutes facilement, au téléphone, nous a interviewés, m'a interviewé, concernant le dossier du pont sur le Saguenay. Et on m'a dit que c'était l'objet de l'entrevue. Lorsque je suis... lorsque j'ai écouté l'émission en question, j'ai constaté qu'il s'agissait d'une émission sur l'autoroute bleue et que la journaliste avait souhaité me faire dire, pendant les 45 minutes, qu'un pont pourrait coûter jusqu'à un milliard. À l'époque, on n'avait pas d'information concernant le prix des ponts, on n'avait aucune étude technique. Et donc, elle a pris cette phrase-là, elle a dit: « Le pont va coûter un milliard », et ils ont fait un reportage d'un bon 15 minutes sur l'autoroute bleue.

- 900 C'est une vue de l'industrie maritime d'asservir évidemment la Côte-Nord à... au transport maritime. Il n'y a pas de transport ferroviaire sur la Côte-Nord, pourtant c'est le fer de lance de l'économie du Québec, c'est là où on parle de Plan Nord, de développement, de grandes industries, et de grands projets, mais contrairement à toutes les régions avoisinantes, il n'y a pas de voie ferrée.
- 905 Il n'y a pas non plus de route fonctionnelle, parce qu'ici, à Tadoussac, la route est fermée, c'est un cul-de-sac, il faut attendre que le bateau soit là, il faut s'assurer qu'il n'y a pas de grève, qu'il n'y a pas de glace, qu'il n'y a de vent, qu'il n'y a pas de ci, qu'il n'y a pas de ça. Et la route est interrompue aussi à Kegaska et à Old Fort. Vous savez qu'il y a 75 kilomètres de route de l'autre côté, alors il y a seulement une route pour desservir une région qui serait supposée être le fer de lance de l'économie québécoise et cette route-là est interrompue à trois endroits.
- 910
- 915 Donc, moi, quand j'entends parler de l'autoroute bleue, je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il y a des opportunités pour la grande industrie, comme ça se fait chez Alouette à Sept-Îles ou ça pourrait éventuellement se faire à Baie-Comeau pour certains types de produits. Il reste qu'une route fonctionnelle, sécuritaire et fluide, c'est incontournable, c'est essentiel si on ne veut pas fermer la région. Si la volonté des anti -- je les appelle « les antiterritoriaux » -- si la volonté des gens qui se battent bec et ongle pour éviter d'investir sur les réseaux routiers de la région, sous prétexte que le réseau est long, là-dessus moi j'ai un gros malaise.
- 920
- 925 Surtout quand on considère qu'un Nord-Côtier participe à hauteur de deux fois... en fait, le produit intérieur brut par habitant, ça, c'est dans le *Panorama des régions*, là, un document de l'Institut de la statistique du Québec, le produit intérieur brut par habitant sur la Côte-Nord est de 83 000 dollars. Je dis ça de mémoire, là, mais peut-être 81 000 dollars, excusez-moi, là. Alors que le produit intérieur brut par habitant de la moyenne des régions du Québec est de 42 ou 43 000 dollars. Si on résumait l'affaire vite, on pourrait dire: un Nord-Côtier, ça vaut deux Québécois au niveau de l'enrichissement collectif. Ça vaut plus que deux Québécois, en fait, parce que si vous avez lu l'article qu'il y a eu hier sur l'industrie minière qui nous dit qu'il y a 600 millions qui va dans les régions pour les mines puis qu'il y en a 1 milliard 400 millions qui va à Montréal pour les mines, puis il n'y a pas une mine à Montréal, on peut comprendre qu'on a un problème ici. Et que lorsqu'on demande, lorsque les gens de la région, Côte-Nord et Charlevoix, qu'on demande d'avoir une route fonctionnelle, on ne rêve pas en couleurs. Quand on demande d'avoir une route achevée puis d'avoir un pont, on ne rêve pas en couleurs non plus. Et un des mots-clés à retenir, j'entendais monsieur le maire de Saint-Siméon tantôt, qui avait une proposition intéressante sans aucun doute et qui parlait de faire payer les gens. C'est possible, mais j'aimerais rappeler que ce qu'on sait du prix d'un pont, ce qu'on s'est fait confirmer par les experts internationaux, qui construisent ces ponts-là, qui en ont terminé deux en Turquie de plus d'un kilomètre de long cet été, qui vont terminer un à Narvik en 2017, si ces gens-là nous disent que ça coûte 250 millions puis que les bateaux coûtent 250 millions.
- 930
- 935

940

Sur le pont, il n'y a pas cinq équipages à garder à la journée longue, 365 jours par année, il n'y a pas de l'essence à payer, il n'y a pas de réparation à faire, il n'y a pas de radoub et de reconstruction à faire au bout de 20 ans, il n'y a pas de nouveau bateau à racheter au bout de 40 ans. Le pont est là pour 200 ans et une fois qu'il est payé après 40 ans, c'est simplement l'entretien qui reste. Alors, ça saute aux yeux, c'est une grossière évidence que depuis déjà 40 ans, puis c'est en 73 que le docteur Monty, un diplômé de Harvard, docteur en génie civil, qui a fait sa maîtrise aussi en économie, là, ce n'est quand même pas un deux de pique, là, monsieur a fait des études sérieuses puis il a dit déjà en 73: « Écoutez, ce serait plus rentable pour le Québec d'avoir un pont que de maintenir les traversiers. »

950

Aujourd'hui, monsieur Brisset vous a fait une présentation tantôt. Puis il vous confirme qu'on fait les mêmes chiffres, n'importe qui ferait les mêmes chiffres avec les bons chiffres, et vous allez obtenir le même résultat. Évidemment, on est intervenu, puis on va en reparler plus tard là, on est intervenu dans le dossier concernant le prix du pont qui est trois fois trop cher avec SNC-Lavalin Genivar, le dernier consortium, on est intervenu aussi pour dire que le prix des traversiers qui a été présenté par la Société des traversiers était trois fois inférieur, c'est plus quatre fois inférieur au prix qu'ils vont coûter en réalité.

955

Je vous présente toute cette problématique-là pour dire: l'autoroute bleue, il ne faut pas se compter d'histoire là, si on dit, si le gouvernement du Québec dit: « C'est l'autoroute bleue qui est l'avenir de la Côte-Nord », ce qu'on nous dit, c'est: « Fermez la Côte-Nord, les villages, ramassez vos petits puis allez-vous-en ailleurs, allez-vous-en en ville. » Tout ce qui va rester, c'est les deux grandes villes, avec les grandes industries, ou les trois grandes villes avec la grande industrie et des chantiers. Ça va être des zones de chantier. Et puis après ça, on se demandera pourquoi on perd le territoire, pourquoi le Labrador n'est plus au Québec aujourd'hui, pourquoi la Côte-Nord ne sera peut-être plus au Québec aujourd'hui, si on se fie aux commentaires du préfet et du maire de Blanc-Sablon et du préfet de la Basse-Côte-Nord. L'aveuglement volontaire du gouvernement dans les dossiers capitaux, fondamentaux pour la Côte-Nord, cet aveuglement volontaire là est destructeur, préside à la désintégration de la région et moi je trouve ça dramatique, comme citoyen et comme contribuable aussi quand je vois des événements comme il se passe présentement.

960

Alors, je ne... vous savez, sur le site PontTadoussac.ca, on pourra en reparler plus tard, on a déjà fait une analyse, je pense, assez bien documentée de ce qui s'est fait comme démarches dans le dossier du pont depuis 43 ans. On a vu des études indépendantes qui disaient toutes: « C'est possible de faire un pont, c'est possible de le faire à coût raisonnable et ce serait avantageux. » On a vu les interventions du ministère qui, systématiquement, visaient à démolir, à saboter le projet du pont. Et ces interventions multiples et soutenues sur 40 ans nous rappellent qu'il y a un vrai problème au ministère des Transports. Et ce problème-là, on ne le découvre pas, c'est le premier ministre lui-même qui l'a souligné lors des derniers événements.

970

975

980

985

Monsieur Couillard a dit: « Il y a un vrai problème au ministère des Transports dans la manipulation de l'information ou de la désinformation, dans la façon dont les dossiers sont menés, dans le cloisonnement, la façon de fonctionner en silo où la Société des traversiers ne parle pas aux gens de la Côte-Nord; les gens de la Côte-Nord ne parlent pas aux gens de la Capitale-Nationale. » Quand tout le monde travaille en silo comme ça, ça sert des intérêts qui ne sont pas les intérêts des Québécois. Et nous, on trouve ça dramatique et on pense qu'un jour ou l'autre, il va falloir... moi je vous le dis comme individu, parce qu'évidemment ça ne porte pas à conséquence, puis je sais qu'on n'en parlera plus en sortant de l'église, là -- c'est une affaire entre le curé et moi! -- mais... mais s'il y en a parmi vous qui pensez qu'il y a un avenir au Québec, il faut qu'on arrête de concentrer maladivement.

995

Et là-dessus, je vous ramènerais à une étude, à une -- pardon -- à une commission sur la fiscalité municipale de 1996-97, la Commission Bédard, qui suggérait que les régions disposent d'une part des redevances qui sont générées par la création de richesses qui se passe dans leur région. Et évidemment, ça a été tablette, là, mais j'avais posé la question à monsieur Bédard à la Chambre de commerce du Québec, et on m'avait... monsieur Bédard m'avait répondu... j'avais dit: « Mais écoutez, de quel pourcentage vous pensez là? » Il m'avait répondu: « De 15 à 20 % des redevances ». Alors, imaginez, en regardant ce qui se passe avec l'industrie minière, avec l'industrie hydro-électrique, avec les industries forestières et autres, si on avait simplement un petit pourcentage des richesses qui sortent de la région, il y a combien de temps qu'on aurait une route fonctionnelle, sécuritaire, puis que nos gens cesseraient de mourir sur la route ou d'être blessés gravement à cause du désintérêt ou de l'indifférence des gouvernements?

1000

Alors, je le souligne comme ça, je comprends que ça a une nature un peu politique comme commentaire, puis j'avais... j'aurais voulu vous parler du développement durable, mais vous avez *Les 16 principes du développement durable* ici, vous avez les commentaires que j'ai présentés, vous avez aussi -- Je m'excuse, j'espère que je ne passe pas mon temps là, Monsieur le président, là. Si c'est le cas, arrêtez-moi, parce que quand je pars c'est, des fois, j'ai de la misère à ralentir.

1005

LE PRÉSIDENT :

1010

Vous avez encore quatre minutes.

1015

M. PIERRE BRETON:

1020

Oh, merci. Est-ce que vous aviez des questions à l'esprit? Parce que je ne veux pas non plus vous empêcher de poser des questions si vous en aviez. Je m'excuse, c'est parce que vous avez parlé du cabotage puis de l'autoroute bleue...

1025

1030 **LE PRÉSIDENT :**

C'était correct, c'est parce que...

1035 **M. PIERRE BRETON:**

... mais quand...

1040 **LE PRÉSIDENT :**

... je me posais la question...

1045 **M. PIERRE BRETON:**

Oui. Non, mais c'est bien, c'est juste que j'ai pris la note, puis je n'ai pas tourné la première page de mon mémoire alors... alors mon quatre minutes...

1050 **LE PRÉSIDENT :**

Je m'en suis rendu compte, effectivement. Alors, vous pouvez faire un résumé de ce que votre mémoire contient à ce moment-là.

1055 **M. PIERRE BRETON:**

Alors, je vais prendre mon quatre minutes tout simplement pour parler du « mot-clef: réallocation de fonds ». Monsieur le maire de Saint-Siméon parlait de la possibilité de facturer ou de faire payer les gens pour traverser à Tadoussac, puis effectivement c'est probablement la seule solution qu'on aura si le gouvernement ne veut pas prendre ses responsabilités, comme ça semble être le cas. Et donc, j'aimerais quand même rappeler que ce dont on parle ici, contrairement à l'autoroute pour aller au Lac-Saint-Jean ou à l'échangeur Turcot ou à bien d'autres projets, on ne parle pas d'investir des milliards dans un projet, on parle de réallouer, de réallouer, une réallocation de fonds d'une partie des fonds qui sont versés présentement pour le service de traversiers. Et là, vous connaissez le prix des traversiers -- Non, on ne connaît pas le prix des traversiers, mais on sait qu'il va être plus que ce dont on a entendu parler, pour les nouveaux traversiers qui s'en viennent. Si on réalloue simplement une partie des fonds, un, et que, deux, on se base sur les experts pour dire, puis sur l'expérience de ponts semblables qui ont été construits, pour dire que ça prend quatre ans pour construire un pont, et non pas sept ans ou neuf ans comme dans les études antérieures qui ont été présentées, on n'est pas du tout là dans le même univers. Et la réallocation de fonds, c'est des économies pour l'état. Alors, on ne demande pas à personne de venir investir sur la Côte-Nord, on leur demande d'économiser de l'argent et d'utiliser une partie des fonds qui sont utilisés pour les traversiers pour faire le pont, le financer et, dans 40 ans, ce pont-là sera payé et il ne restera plus qu'à l'entretenir pour les 160 années additionnelles.

1070 Je vous remercie de votre attention. Je m'excuse de pas avoir parlé beaucoup du poteau d'amarrage, du duc-d'Albe, mais vous comprenez que ce poteau-là, c'est un instrument que le gouvernement, à travers ses organismes, vient planter en plein cœur de l'avenir économique de la Côte-Nord. Et ça, je trouve ça déplorable mais ainsi va la vie. On ne peut pas parler... ou on sait que vous ne pourrez pas en parler non plus, ça va rester entre nous, ici à l'église, mais je voulais le dire, ça m'apparaît important, comme citoyen, de voir des fonds, et comme contribuable, de voir le gaspillage de fonds éhonté pour rempêtrer une situation, ça m'apparaît totalement inacceptable. Et, enfin, je suis ici pour partager ça avec vous et je vous demande, si c'est possible, tout simplement, je sais que vous n'avez pas de pouvoir autre qu'un pouvoir de recommandation, mais si c'est possible pour vous de recommander au gouvernement de faire une analyse indépendante complète sur la question de la traverse du Saguenay, pas une affaire qui va durer cinq ans. Puis surtout envoyez-nous pas... envoyez-nous pas à l'UPAC où on va être remis au... à dans 40 ans là. Bien, je dis ça parce qu'il y a beaucoup de gens là, Marc-Yvan Côté, madame Normandeau, mais je pourrais vous nommer une grande liste de noms qui ont été impliqués dans le dossier du pont de Tadoussac, on n'en a pas parlé beaucoup, mais si vous lisez le site PontTadoussac.ca, vous allez trouver plusieurs points intéressants.

1075

1080

1085

Alors, je m'excuse, j'ai peut-être dépassé mon quatre minutes, mais j'avais besoin de dire ça, ça fait du bien d'en parler. Merci.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

1095 Alors, c'est ça, on vous remercie pour votre présentation. C'est certain qu'on voit, bon, le sujet d'actualité pour l'ensemble des présentateurs, c'est la question d'un pont. C'est bien certain, comme je l'ai dit tout à l'heure à monsieur Brisset, on va essayer de transporter vos préoccupations à l'intérieur de notre rapport. Bien entendu, on jongle toujours avec les limites de notre mandat. Je rappelle, le BAPE ne peut pas s'autosaisir, hein, de ses propres questions. Le BAPE, autrement dit, c'est un peu comme une prise murale *on/off*, c'est le ministre qui met le BAPE à *on*, donc c'est toujours lui qui mandate et c'est lui qui fixe les paramètres du mandat. Soit dit en passant, on va regarder comment on peut, le mieux possible, transporter là vos préoccupations pour qu'elles apparaissent dans notre rapport. C'est ce qu'on peut dire à ce moment-là, à ce stade-ci. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

1100

M. PIERRE BRETON:

1105 Merci.

M. MARC GILBERT

1110

LE PRÉSIDENT :

1115 Je vais maintenant inviter monsieur Marc Gilbert. Alors bonsoir monsieur Gilbert, à vous la parole.

M. MARC GILBERT:

1120 Bonsoir. J'ai une mauvaise voix, ça fait que je vais me prendre un peu d'eau parce que je risque de perdre la voix.

1125 J'aimerais, Monsieur le président, remercier les gens qui ont... les représentants du promoteur et les représentants des organismes que vous avez invités l'autre fois pour leur... les réponses qu'ils nous ont fournies, soit verbalement l'autre fois, soit les documents qui sont arrivés par après. Je voudrais dire que la plupart, là, ils nous ont beaucoup éclairés, O.K.? Et on l'apprécie beaucoup et on les remercie.

1130 Ces documents-là ont eu comme effet, par contre, de nous confirmer dans nos pires appréhensions. On a eu la démonstration éloquente que dans toute cette décision-là de faire deux nouveaux traversiers plus gros, pour remplacer les trois vieux, on n'avait pas pris en compte la sécurité des usagers de la route 138. Puis aujourd'hui, on nous consulte sur un duc-d'Albe pour sécuriser l'amarrage des bateaux, il me semble qu'on ne parle pas des vraies priorités. Les usagers de la route 138 auraient le droit d'être entendus et c'est l'objet de mon mémoire aujourd'hui. Je veux vous parler juste de la sécurité. À partir des éléments obtenus lors de la première partie des audiences, je pense que le mémoire que je vous ai soumis vise à faire prendre conscience à votre Bureau des audiences publiques, à vous, Messieurs les commissaires, mais aussi à toute la population concernée, que ça nous a permis de faire les constats suivants.

1140 Premier constat, cette décision-là est avant tout purement politique. Il nous a été effectivement confirmé que cette décision-là s'est prise au bureau de monsieur Charest, à son cabinet, avec monsieur Georges Farrah, président de la Société des traversiers du Québec. Puis d'un côté, il y avait le cabinet du premier ministre qui voulait trouver une solution pour sauver la Davie qui était en difficulté financière et qu'il y avait un programme d'infrastructure, fédéral, provincial, qui achevait, il voulait en profiter, puis il voulait aussi bien se positionner pour soumissionner sur les contrats fédéraux qui s'en venaient. Puis d'un autre côté, il y avait les gens de la Société des traversiers qui voulaient moderniser leur flotte.

1150 Au niveau de la sécurité, les gens de la Société du pont ont rencontré monsieur Farrah, ils ont confirmé, il a confirmé et les gens qu'on a rencontrés qui étaient là le 8 novembre ont confirmé que cette... toute la question de la sécurité, à cette réunion-là n'avait pas été discutée du tout. Même les gens de la Société nous ont dit: « Nous autres, notre mandat là, c'est d'un débarcadère à l'autre débarcadère. C'est ce qui se passe sur le bateau. Après, c'est le ministère des Transports. Ce n'est pas notre mandat, c'est aux Transports. »

1155	Du côté du ministère des Transports, j'ai entendu, et si vous allez voir le verbatim de ce qui est enregistré, ces gens-là nous ont dit clairement qu'ils n'avaient pas été partie de l'analyse qui a permis d'arriver à la conclusion que c'était des traversiers que ça prenait. Il n'y a aucune étude qui a été faite avant la prise de décision. Ils ont même dit qu'il n'y avait aucune étude qui avait été faite depuis, depuis 2009. Ils ont même dit qu'il n'y avait pas d'étude en cours actuellement pour analyser l'impact de rajouter 40... appelons ça 40 autos, 40 unités-équivalentes-autos, là, en arrière du peloton qui sort déjà des bateaux l'été. C'est assez grave de constater ça. C'est désarmant.
1160	Il y a aussi, ça nous a permis de constater que l'argument que la Société des traversiers avait avancé pour justifier des nouveaux bateaux à Tadoussac, c'était l'amélioration de l'offre de service : c'est de la foutaise pure et simple, on va y revenir un peu plus tard.
1165	
1170	Et ça nous a permis de constater aussi que le ministère des Transports, en région, au régional, ils dorment au gaz puis du bon gaz. Ils nous ont même affirmé que n'ayant pas participé à rien, ils ont tout simplement entendu la décision du gouvernement puis ils ont suivi la parade. Ils nous ont même dit qu'ils attendraient pour voir qu'est-ce qu'il va se passer pour réagir: « On va voir; s'il y a lieu, on fera les améliorations qu'il faut. » Eille! C'est grave entendre des choses de même.
1175	Puis on a... ce qu'on savait, on a entendu les arguments inventés par le gouvernement -- pas « inventés », mais en tout cas trouvés par le gouvernement -- pour justifier qu'il y avait... il jugeait bon de ne pas nous consulter, nous autres, les usagers. « Bien, ça adonnait bien, les bateaux, c'est sur la voie maritime, puis c'est le fédéral, ça ne nécessite pas des audiences. », comme si on pouvait consulter la population rien que par des audiences officielles puis encadrées parce qu'on est obligé.
1180	Vous disiez: « 40 millions pour modifier les quais, bien c'était des équipements existants, ça ne demandait pas d'audience ». 200 millions de bateaux, 40 millions pour modifier les quais et les débarcadères, ça ne demandait pas d'audience. Mais un million pour la sécurité des bateaux, pour bien les amarrer, ça c'est important, on va consulter. C'est inquiétant. Eille! Ça va prendre comment de morts de plus avant qu'on réagisse, avant que quelqu'un réagisse? Ça n'a aucun sens ce que j'ai entendu là, moi.
1185	
1190	Ça fait que le mémoire, si vous le lisez comme il faut, c'est écrit, mais j'aimerais revenir sur deux points principaux du mémoire : l'offre de service de la Société des traversiers. S'ils nous avaient dit que le but de leurs nouveaux traversiers, c'était de réduire les coûts d'opération, diminuer les coûts de l'entretien, au moins on aurait pu avoir une discussion rationnelle puis qui avait du sens. Mais on nous a affirmé bien clair, vous étiez là, que ça visait à offrir un meilleur service, une offre de service améliorée. On nous a même dit, dans le calcul qui avait été fait que... en tout cas, on a découvert qu'il y avait quatre fois 20 minutes dans une heure pour arriver à 440 autos à l'heure, il fallait le faire. Tout le monde en a bien ri, mais le lendemain ils sont arrivés avec un tableau pour justifier, au lieu d'admettre leur erreur tout simplement, pour justifier ce décompte-là.
1195	

1200 Si vous regardez comme il faut le tableau, là, il n'avait pas pour but de clarifier la situation puis nous aider à mieux comprendre la situation. Eille! On est arrivé avec des choses... « effectif théorique », des calculs absolument pas nécessaires. O.K., ça faisait la démonstration que quand il n'y a pas de besoin, l'offre va être améliorée dénormément, mais il n'y a pas de besoin. Quand il n'y a pas de besoin, qu'est-ce qu'on fait d'une offre améliorée? Puis regardez les heures dans une année où on a effectivement des besoins, c'est un très faible pourcentage des heures, c'est l'été, de jour et de soir, mais le reste de l'année on n'en a pas besoin. Puis quand on en a besoin, bien... en tout cas, pour réussir à nous prouver que ça améliorait les offres, ils ont inventé une cédule à 19 minutes, il fallait le faire. Eille! Il fallait le faire. Ce n'est pas gérable en termes d'horaires puis pas réaliste du tout. C'est manquer de respect envers l'intelligence de la population puis même envers la commission. Moi, je trouve ça inadmissible ce qui s'est dit là puis ce qui s'est fait là. Ce tableau-là, c'est une honte.

1210 Si vous faites... si vous regardez les calculs que j'ai mis là-dedans, c'est bien simple, c'est mathématique, puis je pense qu'il n'y a personne qui peut me démolir. Quand on regarde l'efficacité réelle de trois bateaux, versus deux, avec les horaires qu'on connaît, 13.5 minutes par traverse avec trois bateaux, 20 minutes pour l'autre, ce qui n'est pas encore prouvé, on... on arrive, en tout cas, avec des chiffres qui démontrent qu'il n'y a à peu près pas de différence entre les deux services qu'on nous offre. L'amélioration n'est pas significative du tout. C'est vrai que pendant 80 % du temps durant l'année on va se promener avec 50 % de plus de places vides qu'avant, c'est une belle amélioration! Puis 50 % de masse supplémentaire à propulser, je ne vois pas où sont les avantages. Mais là quand on en a besoin l'été, on va avoir à peu près une capacité équivalente, on va avoir une diminution quand il y a des anomalies de service, puis on a fourni un tableau qui montre qu'il y en a souvent, souvent, allez voir l'annexe à laquelle je réfère, qu'ils nous ont transmises. Et là, à ce moment-là, en perdant un bateau, on perd 50 % d'efficacité de la capacité de transport versus 33 % avant. Et on va surtout nous amener 50 % d'augmentation de véhicules de plus à la queue du peloton qui sort. Quand on sait que le peloton qui sort des bateaux, c'est la cause principale de tous nos problèmes sur la route 138. Un flot normal, s'il n'y a pas de... 4, 5, 8, 10 véhicules à la minute, même, ça passe bien sur la route 138, là, qui est là. Elle pourra toujours être améliorée, c'est évident, mais ça passe bien. C'est quand on arrive avec 100 autos, 70, puis les gens vont mettre ça à 110 d'un coup, là, là on a un problème. Mais en tout cas, ce n'est pas... c'est le cœur du problème, mais ce n'est pas le problème de la Société des traversiers, ils nous ont dit que c'est le ministère des Transports.

1225 1230 1235 Si on regarde maintenant le ministère des Transports, ce qu'il nous a dit lors des audiences de la première partie du 8 et du 9, c'est qu'au début ils ont laissé entendre que le... toute la question du syndrome de la traverse, c'était plus ou moins pertinent, c'était moins pertinent qu'avant, parce que les taux d'accidents avaient baissé sensiblement suite aux améliorations qu'ils avaient faites. Par contre, ils ont eu l'honnêteté, eux autres, au moins, le lendemain, de nous donner les chiffres puis ils ont admis que ce n'était pas tout à fait ça.

1240 Les chiffres qu'ils nous ont transmis, encore, bien, puis vous les avez reçus puis vous les avez déposés... ils ont été déposés le matin même, ça dit que, dans la section Sainte-Catherine–Saint-Siméon, O.K., il y a eu une augmentation pour les deux périodes visées, toujours les mêmes, là, 2010-2015 versus 2004-2009, de 40 %, augmentation d'accidents. 191 au lieu de 136, c'est loin d'être une diminution. Puis dans la section Tadoussac-Bergeronnes, il y avait eu une baisse de 11.2%. Par contre, si vous regardez les chiffres comme il faut, vous allez vous apercevoir que l'année 2004 qui rentre dans les statistiques était exceptionnellement haute, il y a une dizaine d'années, là, il y avait eu 65 accidents, dont 5 mortels et 4 graves. C'était une véritable hécatombe dans ce coin-là, ça ne s'est plus reproduit aussi grave que ça. Enlevez cette année-là, l'année prochaine quand ils vont comparer six ans versus six ans, vous allez voir que ça va être du pareil au même après, aucune amélioration.

1245
1250 Quand on va voir le rapport du bilan routier 2015 de la SAAQ, ça nous dit que partout au Québec, depuis 10 ans, il y a eu une baisse extraordinaire des accidents. 30 -- attendez un peu -- 34 % des décès, entre autres, quand on compare ces deux périodes là, puis dans tous les autres types d'accidents, que ce soit grave ou moins grave, en tout cas il y a eu une baisse importante, et que la région de la Côte-Nord est la région où il y a eu le plus d'amélioration. Pourquoi on n'aurait pas été en droit de s'attendre à ça ici aussi? Ce n'est pas ça qu'on a eu. Une augmentation sur la partie ouest, à peu près rien du côté est. Moi, j'ai fait un constat personnel puis j'aimerais vous le dire...

1255
1260
LE PRÉSIDENT :

Je vais vous demander de conclure en deux minutes, s'il vous plaît.

1265
M. MARC GILBERT:

Je vais vous demander de me laisser deux minutes de plus. Je vais essayer de faire vite, O.K., parce que c'est important. C'est... on parle de la sécurité puis c'est le cœur du problème.

1270
1275 J'ai fait l'analyse moi-même de Baie-Sainte-Catherine à Saint-Siméon, sur 44 kilomètres, O.K., il y a juste 4.4 kilomètres de zone de dépassement, à peine 11 %, ce qui n'est pas normal pour une route régionale. Seulement qu'une voie de dépassement double de 2.6 kilomètres, le reste c'est des petits bouts de 200 mètres à peu près où vous n'êtes pas capable de traverser s'il y a quelqu'un qui s'en vient ou si le peloton est trop serré. Je passe vite l'autre partie qui est aussi pire aller au pont de... au pont de La Malbaie. Imaginez un peloton qui arrive là, les gens qui sont piégés là-dedans: 72 kilomètres à faire aller au pont, juste deux places qu'il y a deux fois deux voies, O.K., et vous êtes là piégés là-dedans, avec des touristes qui regardent le paysage, qui ont des véhicules motorisés qui traînent avec eux autres, des roulettes, puis qui ne sont pas pressés, avec des gens qui sont pressés. Parce que nous autres sur la Côte-Nord, on fait dénormes distances, puis d'être piégé de même, ça peut énerver bien du monde.

1280
30

Dans l'industrie, où j'ai travaillé toute ma vie, on compte les passés proche. Il n'y a pas de statistiques sur les passés proche mais je peux vous dire qu'il y en a un moyen paquet de passés proche dans ces pelotons-là. Puis dans l'industrie, quand on entend le mot « passé proche », on les compte, parce qu'on sait qu'après de tant de passés proche, il arrive en général un accident, mineur. Puis après tant d'accidents mineurs, il arrive un accident grave. Puis quand il y a tant d'accidents graves, il y a un accident mortel. Les passés proche, là, il y en a puis il va en avoir de plus en plus. Puis sachant comment ça prend de temps améliorer la route 138 -- la madame, tantôt, elle nous parlait de comment ça fait d'années qu'il parle de la côte, à la sortie de Tadoussac, bien regardez le lac Gobeil puis la côte à Gagnon, ça fait des années et des années qu'on l'annonce, les plans et devis étaient faits, on allait en soumission, puis là on me parle encore que les plans et devis doivent être révisés. On a fait un déboisement là, c'est tout ce qu'on a fait depuis 7-8 ans qu'on nous l'annonce. Vous allez voir peut-être que tantôt on va faire un deuxième déboisement avant qu'ils commencent vraiment à la faire.

Tout ça pour conclure que la route 138, avec des légères améliorations, pourrait être satisfaisante si le flot était continu. L'argent qui pourrait être ainsi sauvé, parce que c'est très dispendieux faire des côtes... des chemins sur la Côte-Nord, vous l'avez vu, c'est du roc, c'est des lacs, et c'est très, très coûteux. Cet argent-là serait mieux placé dans un pont qui réglerait les problèmes. En attendant, on peut conserver les vieux traversiers, ils sont encore bons pour 10-15 ans, puis mettons notre argent à la bonne place. Puis le duc-d'Albe, on n'en a pas besoin. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Bien entendu, je retiens ce que monsieur Breton a dit tout à l'heure, entre autres, sur la... ou même le maire de Saint-Siméon, en tout cas, les gens ont dit la versatilité des traversiers, des nouveaux traversiers, donc éventuellement ils pourraient quand même être réaffectés ailleurs si jamais il y avait un pont qui était construit. Donc, il faut voir le côté positif du duc-d'Albe à ce moment-là.

M. MARC GILBERT:

C'est mentionné dans mon mémoire aussi.

LE PRÉSIDENT :

Bon, bien, je vous remercie pour votre présentation.

M. MARC GILBERT:

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1325 Alors, on a 12 présentations, néanmoins je vais faire quand même, même si on a quelques petites minutes en avance sur l'horaire, je vais quand même faire une pause immédiatement, ça nous laisse à ce moment-là donc 6 mémoires présentés avant la pause et il y aura 6 autres mémoires présentés après la pause. Donc, il est 20 h... disons qu'il est 20 h 30, nous allons reprendre à 20 h 45 avec la Société du pont sur le Saguenay. Alors, bonne pause.

1330

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

1335

M. JEANNOT SIMARD

M. PIERRE BRETON

M. PIERRE BRISSET

1340

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonsoir, messieurs. Pour les fins de la transcription, étant donné que vous êtes trois, si vous voulez bien vous présenter chacun votre tour, s'il vous plaît, et après ça, bien, je vous laisse la parole.

1345

M. JEANNOT SIMARD:

Jeannot Simard, administrateur de la Société du pont.

1350

LE PRÉSIDENT :

Bien.

M. PIERRE BRETON:

1355

Pierre Breton, vice-président de la Société du pont sur le Saguenay à Tadoussac.

1360

M. PIERRE BRISSET:

Puis ça marche, ça? Oui. Pierre Brisset, administrateur de la Société du pont.

1365

LE PRÉSIDENT :

Merci, messieurs, donc à vous la parole.

M. PIERRE BRETON:

1370 Alors, nous nous présentions ici aujourd'hui, comme vous avez pu le constater, on a transmis pas mal d'informations. Contrairement à l'avis, d'ailleurs, des gens compétents en la matière, c'est la première fois qu'on présente devant le BAPE, on n'avait aucune idée, là, de l'approche qu'on devait prendre. Et les gens nous disaient: « Écoutez, le président a bien expliqué que même si vous parlez du pont, ce n'est pas ça qui les intéressent, c'est le duc-d'Albe et que donc vous perdez votre temps à essayer de présenter un mémoire plus étoffé sur toute la question de la traverse de Tadoussac, des traversiers et du pont, et cetera. » Et après réflexion, on en est venu à la conclusion qu'il était préférable d'informer les commissaires le mieux possible avec les informations dont on disposait, qu'on a accumulées depuis plusieurs années, d'une part, sur le plan technique avec monsieur Brisset, d'autre part, sur le plan plus terre-à-terre, socio-économique disons, avec le travail des gens qui... qui depuis 16 ans se sont succédé au niveau de la Société du pont. Sur le conseil d'administration, entre autres, ont siégé les maires de Baie-Comeau, siège actuellement le maire de Sept-Îles, bon, des représentants des différentes communautés, des représentants des milieux d'affaires, des milieux syndicaux, et cetera, des milieux autochtones aussi ont siégé au niveau de la Société du pont.

1375

1380

1385 Ceci étant dit, il y a beaucoup d'informations qui ont été... qui vous ont été transmises. La difficulté qu'on a, nous, c'est la même que plusieurs personnes évidemment, c'est de devoir s'entretenir d'un poteau sans regarder derrière le poteau toutes les conséquences -- «le poteau», le duc-d'Albe, je m'excuse là -- sans regarder toutes les conséquences qui sous-tendent cette question-là d'un poteau pour des plus grands traversiers qui vont s'installer pour 40-45 ans et perpétuer une problématique importante, mais qui ne peut pas être portée... j'allais dire, qui ne peut pas être portée politiquement parce qu'on est dans un environnement où les juridictions se confrontent. On est dans un environnement où on a la juridiction du ministère des Transports de la Capitale-Nationale, on a la Société des traversiers du Québec qui est sur l'eau et on a la juridiction de la région Côte-Nord. Ces trois juridictions-là ont chacun leurs priorités. Les instances politiques, de la même façon, sont divisées au Saguenay. Donc, le député provincial termine son mandat d'un côté et s'intéresse à un des piliers du pont mettons, mais l'autre pilier, bien, c'est un autre. Et ces conflits de juridiction là rendent le travail extrêmement lourd, extrêmement difficile. Et si on ajoute à ça le constat qu'on a fait récemment, en fait, le constat est survenu lorsque madame Dominique Savoie a exprimé aux membres de l'Assemblée nationale, à la Commission sur l'administration publique, qu'elle n'avait pas d'ordre à recevoir du ministre, à ce moment-là, on a compris toutes les difficultés. En fait, on avait beaucoup de difficultés à se faire comprendre par les gens du ministère des Transports, par les gens de la Société des traversiers. C'était un... en fait, c'était la loi de l'omerta, je vous dirais. Et lorsque cette dame-là nous a dit, a dit publiquement: « Je n'ai pas d'ordre à recevoir du ministre. » et que comme conséquence à son affirmation, elle a été promue au bureau du premier ministre, là on s'est dit: « Il y a un vrai problème puis on vient de trouver beaucoup de réponses à nos questions. »

1390

1395

1400

1405

1410 Bon. Évidemment, on travaille sur... on s'appelle la Société du pont, on travaille sur le dossier
du pont depuis 16 ans avec les... avec tous les gens que je vous ai nommés tantôt. Et les difficultés
et les mauvaises informations, les omissions d'informations fondamentales, il y a des informations
de base qui n'ont pas été fournies, des sous-estimations dramatiques, et je suis obligé de le dire
comme ça, mais disons multipliées par trois, des surestimations aussi dramatiques, surtout
sachant... parce que là je vous donne l'exemple, par exemple, de l'étude d'opportunité de 99 où on
avait la firme Buckland Taylor COWI qui présente un projet de pont, que le ministère impose à 88
mètres de haut, le tablier doit être à 88 mètres de haut. Les experts de l'étude de COWI donnent
comme recommandation au ministère: « Messieurs, si vous voulez abaisser les coûts de votre pont,
abaissez-le à une hauteur normale pour un pont de cette nature-là. Partout ailleurs dans le monde,
ça se construit autour de 70-75 mètres de hauteur. Vous allez diminuer grandement les coûts de
votre pont. » Alors, le ministère termine l'étude d'opportunité, débute l'étude d'impact 10 ans plus
tard -- pas « 10 ans plus tard », on parle de 99 -- en 2001, il annonce l'étude d'impact. Et là, il
électionne une entreprise qui n'a jamais construit de pont, qui n'a pas d'expérience dans les longs
ponts -- qui a déjà construit des ponts, je m'excuse, mais qui... un consortium qui n'a jamais
construit de long pont suspendu de plus de un kilomètre, parce que c'est de ça qu'on parle ici. Et
ces gens-là, bon, bien, ils se font demander par le ministère: « S'il vous plaît, là, on aimerait ça pas
avoir de tunnel. » « Alors, si vous ne voulez pas de tunnel, bien on va passer par-dessus la
montagne, du côté de Baie-Sainte-Catherine. On va monter le pont à 140 mètres de haut. »
Pourtant, les experts venaient de dire, en 99: « Votre pont à 88 mètres, il est trop haut, puis il coûte
trop cher. », il était à ce moment-là à 253 millions, ce qui équivaut à peu près à 343 millions de
dollars de 2015. Et les gens du consortium, à la demande du ministère, ont monté une
superstructure qui équivaut à 860 millions de dollars d'aujourd'hui. Alors, il y avait déjà là un vrai
problème, on multipliait presque par trois le prix des experts en mettant une infrastructure qui
n'avait aucun bon sens.

1435 Et par la suite, évidemment comme monsieur Brisset l'a expliqué, des nouvelles technologies
sont arrivées qui permettent de faire des ponts à deux voies plus une piste cyclable ou une voie pour
les véhicules d'urgence, et cetera, pour beaucoup moins cher, pour 250 à 300 millions de dollars.
Tout ça mis ensemble fait qu'on voit bien, là, qu'on se frappait à un mur, mais on ne savait pas d'où
venait ce mur-là. On ne comprenait pas l'incompréhension qu'on recevait de ces gens-là. Et
lorsque... et vous pouvez constater ça sur le site www.PontTadoussac.ca où on explique chacune
des études et on montre comment le ministère, au fil des années, a utilisé toutes les techniques
pour fausser les informations et laisser croire qu'un pont coûterait un milliard ou au-delà. D'ailleurs,
les derniers documents qu'on a reçus, on n'avait jamais vu ces documents-là, on a reçu un
document au mois d'août du ministère des Transports nous indiquant que le pont à la Boule, que
les gens de... les experts qui construisent les longs ponts suspendus ailleurs dans le monde ont
évalué à 250, à 300 millions de dollars, bien eux ils l'ont évalué à 860 millions de dollars. Puis le
projet total, avec la route, ils ont fait... les routes d'approche pour le pont, ils ont fait des autoroutes.
Il faut le faire. Alors, on a 20 kilomètres d'autoroute, avec près de 5 kilomètres et demi de tunnel...
de viaduc autoroutier, pour 500 millions de dollars additionnels.

1455 Ce qui fait qu'on a un projet de 1.4 million de dollars qui a été présenté par le consortium en 2009, alors que les experts nous disent que le pont lui-même, c'est 250 à 300 millions qu'il devrait coûter. Évidemment, on se comprend bien, si on demande aux gens ou à certains acteurs de la Commission Charbonneau de faire le pont, bien c'est possible que ça coûte un milliard, là, on se comprend. Mais si on va aux soumissions internationales, si on demande aux experts internationaux puis on va aux soumissions internationales, le coût c'est 250 à 300 millions de dollars.

1460 On a des vrais problèmes au Québec, on ne peut pas se le cacher, mais c'est important, je pense, de vous rappeler que lorsqu'on parle d'un projet comme celui-là, on parle de réallocation de fonds. On ne parle pas d'investir un milliard, ou 250, ou 400 millions, on parle d'utiliser une partie des fonds qui sont versés annuellement à la traverse et de les réorienter vers le paiement d'un pont. Et là, on vous assure qu'il y a une partie substantielle des montants actuellement versés qui va être conservée par l'état et qui pourra servir à d'autres projets.

1465 Un autre point peut-être, puis là je ne veux pas abuser du temps, les bélugas, on a parlé de planter le duc-d'Albe, et pour protéger les bélugas pendant les quelques semaines où on va travailler pour creuser les piliers, on va installer un rideau de bulles pour protéger l'ouïe des bélugas. Mais personne, personne, j'ai regardé dans les documents là des ministères, du ministère de l'Environnement ou ailleurs, personne ne s'est préoccupé du fait que même si on sait que la présence des bateaux occasionne le décès des bébés bélugas parce qu'ils ne peuvent plus communiquer avec leur mère, puis ils se perdent de vue, ils n'ont pas une bonne vue, alors tout ce qu'ils ont pour communiquer c'est le melon qu'ils ont sur la tête, et si les ondes sont brouillées par les moteurs des bateaux, bien, ça ne communique plus, le petit bébé part d'un bord, la mère de l'autre puis il meurt. Alors, c'est difficile, c'est difficile d'accepter qu'un ministre nomme une commission pour discuter d'un poteau, de l'installation d'un poteau qui va servir à amarrer des grands traversiers sans que jamais personne ne se soit préoccupé des 45 années qui s'en viennent pendant lesquelles il y a des bateaux qui vont se promener, aller-retour, 365 jours par année, au-dessus des bélugas puis de leur lieu privilégié de reproduction et de vie. C'est difficile de comprendre ça. Et c'est une des raisons pour lesquelles on vous demande, si c'est possible, de porter une attention particulière dans vos recommandations à ce qu'il y ait une analyse complète, sérieuse, et qu'on invite les gens de Pêches et Océans, les gens du fédéral qui sont responsables de l'environnement aussi, puis responsables de ces animaux-là, de la survie de ces animaux-là, qu'on les invite à se prononcer. Aujourd'hui, on entend qu'ils ont été invités à se prononcer sur le poteau et sur le rideau de bulles pour les deux mois ou les quelques semaines où il va falloir planter les poteaux, puis personne ne s'est préoccupé des 45 ans qui vont être la conséquence de l'arrivée des deux grands bateaux actuellement en construction. Alors, c'est un aspect un peu environnemental, vous avez les documents, on aurait pu, comme vous savez, encore une fois, en parler longuement, mais on revient un petit peu avec... ça ressemble un petit peu au mémoire précédent, et je m'en excuse, mais c'est ce qui nous apparaît le plus plausible, c'est de dire: avant de mettre un poteau, s'il vous plaît, on peut-tu s'asseoir puis discuter?

1495

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. D'ailleurs, on a pris connaissance de votre mémoire au complet, là, on l'a eu à l'avance. Alors, je ne veux pas non plus me répéter, on va voir comment on peut transporter dans notre rapport pour être sûr que ça ne meurt pas disons ici même, que ça ne meurt pas ici, qu'on a... ce sera, en tout cas, au moins, sûr dans le chapitre 2, comme on a dit, on va voir comment on peut réussir à écrire quelque chose dans la partie plus analytique de notre rapport. Alors, c'est ça que je vous dis encore. Puis vous aurez l'occasion de voter le fruit de notre travail lorsque le ministre va rendre le rapport public, c'est ce qu'on peut dire ce soir sur ça. Je vous remercie de votre participation et des points que vous avez apportés.

M. PIERRE BRETON:

Est-ce qu'on a dépassé notre temps, non?

1510

LE PRÉSIDENT :

Non, c'était correct.

1515

M. PIERRE BRETON:

C'est correct?

LE PRÉSIDENT :

Vous étiez correct.

1520

M. PIERRE BRETON:

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1525

Merci.

M. JEANNOT SIMARD

1530

1535

LE PRÉSIDENT:

Alors, je vais inviter monsieur Jeannot Simard à s'avancer. Hein, je suis allé assez vite pour ne pas que vous alliez trop loin. Bonsoir, monsieur Simard.

1540

M. JEANNOT SIMARD:

Bonsoir.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Monsieur le président... »

1545

Fin de la phrase, à la page 1: « [...] 3 secondes par véhicule. »

Et souvent, plus de trois secondes.

1550

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 1: « Donc, pour un chargement... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] ainsi qu'à toute votre équipe. »

Fin du mémoire.

1555

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Simard, merci pour votre présentation.

M. JEANNOT SIMARD:

Merci.

1560

Mme MARJORIE DESCHÈNES

1565

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter la Société de développement de Sacré-Coeur, madame Marjorie Deschênes. Bonsoir, madame.

1570

Mme MARJORIE DESCHÈNES:

Bonsoir.

1575

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Collaborer au développement... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] et ce pour plusieurs raisons. »

1580

C'est extrêmement difficile, puis il y a plusieurs personnes qui en ont parlé avant.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « L'absence d'un pont... »

Fin de la phrase, à la page 2: « [...] sur la route? »

Pour nous, c'est une consternation.

1585

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Comment peut-on... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] qui doit être envisagée. »

Fin du mémoire.

1590

LE PRÉSIDENT :

1595

On vous remercie, madame, pour votre présentation. Comme on a mentionné tout à l'heure, donc on va faire état de vos préoccupations dans notre rapport. Bien entendu, je ne pense pas qu'on aille jusqu'à des recommandations aussi directes que le pont à l'embouchure du Saguenay doit être la formule envisagée. Comme j'ai mentionné en début d'audience, même si on le voulait, ce n'est pas notre mandat, mais même si on voulait, on n'a pas les données. D'ailleurs, je crois que c'est monsieur Breton qui parlait d'étude d'indépendante, donc une étude indépendante qui ferait le tour de la question, c'est ça qui permettrait de faire des constatations, de voir clair à ce moment-là si un pont c'est la meilleure opportunité. Donc, c'est dans ce sens-là, on n'ira pas... c'est sûr qu'on n'ira pas aussi direct que ça dans notre rapport. Comme je vous dis, on va regarder comment on peut transporter vos préoccupations. Voilà. Merci.

1600

1605

Mme MARJOLAIN GAGNON

1610

LE PRÉSIDENT:

1615 Nous allons maintenant inviter madame Marjolaine Gagnon, maire de la municipalité de Sacré-Coeur. Bonsoir, madame.

Mme MARJOLAIN GAGNON:

1620 Bonsoir. Alors bonsoir, Membres de la commission.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 2: « Mesdames, messieurs... »

1625 **Fin de la phrase, à la page 3: « [...] la désertion temporaire et même permanente... »**

Je dis bien: « permanente » des bélugas de cette partie de leur habitat naturel, qu'est la Baie-Sainte-Marguerite. Maintenant.

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3: « Nous sommes décidés... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] d'un pont sur le Saguenay. »

1635 **Fin du mémoire.**

Quelle solution simple pour empêcher tous les désagréments qu'on nous a cités ce soir. Merci beaucoup.

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions, madame Gagnon, pour votre présentation sur les impacts que vous percevez concernant le service de traversiers. Je vous remercie. Oui?

1645 **LE COMMISSAIRE:**

Juste une petite de clarification, dans votre deuxième paragraphe, quand vous dites:

« *D'ailleurs, ces nouveaux traversiers m'apparaissent démesurés, je m'interroge sérieusement sur la préservation et la quiétude de la qualité de vie des citoyens.* »

Vous référez-vous aux citoyens de Sacré-Coeur ou ceux qui sont à Tadoussac?

1655 **Mme MARJOLAIN GAGNON:**

Non, aux citoyens de Tadoussac.

1660 **LE COMMISSAIRE:**

Très bien, merci.

1665 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

1670 **Mme MARJOLAIN GAGNON:**

Parce que j'ai vécu mon enfance ici et j'ai les entendus ronronner, les traversiers.

M. KEVIN BÉDARD
M. HUGUES TREMBLAY

1675 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, je vais inviter Kevin Bédard de la MRC de la Haute-Côte-Nord.

1680 Alors, bonsoir, messieurs. Étant donné que vous êtes deux, si vous voulez bien vous identifier pour les fins de la transcription.

1685 **M. KEVIN BÉDARD:**

Oui. Bonsoir, Kevin Bédard, je suis responsable au niveau de l'aménagement du territoire à la MRC de la Haute-Côte-Nord.

1690 **M. HUGUES TREMBLAY:**

Moi, c'est Hugues Tremblay, maire de Tadoussac et remplaçant, maire suppléant à la MRC.

M. KEVIN BÉDARD:

Donc, bonsoir à vous. Merci pour l'opportunité de venir faire une présentation.

1695

Essentiellement là, je vais me fier au texte du mémoire. Donc, au niveau du portrait de la MRC, ce que je voulais... ce qu'on voulait surtout souligner, c'est l'importance au niveau économique de l'exploitation de la ressource forestière qui s'avère être l'une des activités les plus importantes sur le territoire de la MRC.

1700

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 3: « En effet, en plus des emplois... »

Fin de la phrase, à la page 3: « [...] sur une base saisonnière. »

1705

Quand on réfère maintenant au projet de la Société des transports pour l'implantation d'un duc-d'Albe, on va y revenir vers la fin, mais en soi la MRC n'est pas contre la construction d'un duc-d'Albe, toutefois certains éléments mentionnés notamment dans l'étude d'impact sur l'environnement qui a été réalisée par le promoteur et conjointement aussi avec la firme Roche, de mémoire, bon, ces enjeux-là méritent d'être revus et nuancés.

1710

On fait surtout référence à la nécessité d'une vision globale. Donc...

1715

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4: « Il est déplorable... »

Fin de la phrase, à la page 4: « [...] à long terme... »

1720

Ce qui n'est pas le cas actuellement dans les propositions qui sont soulevées, présentées par le promoteur. Donc, on a énumérée une série d'enjeux, ils ne sont pas exhaustifs, mais je pense qu'ils méritent d'être considérés pour un projet de transport cohérent.

1725

Le premier élément, ça concerne le développement économique régional. La section qui concerne l'économie dans l'étude d'impact sur l'environnement, on indique à la page 71 que:

1730

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase, à la page 4: « L'exploitation d'un nouveau... »

Fin de la phrase, à la page 4: « [...] qui est déjà difficile. »

1735

Donc, la traverse représente, c'est à noter, la porte d'entrée de la MRC de la Haute-Côte-Nord, mais aussi de la vaste région de la Côte-Nord dont le tissu économique est largement représenté par les secteurs industriels et touristiques.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1740	<p>Début de la phrase, à la page 4: « Cette traverse est toutefois... »</p> <p>Fin de la phrase, à la page 4: « [...] majoritairement par camion. »</p> <p>Ce n'est pas seulement le cas de la Côte-Nord, mais c'est l'ensemble du Québec.</p>
1745	<p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p> <p>Début de la phrase, à la page 4: « Autre fait à noter... »</p> <p>Fin de la phrase, à la page 4: « [...] flux de circulation important. »</p>
1750	<p>On a été voir l'enquête nationale en bordure de la route sur le camionnage. Ça a été produit en 2006-2007. À ce moment-là, il y avait plus de 291 000 déplacements interurbains de camions sur les routes du Québec pendant une semaine, bon, 2006-2007. Je parle à la grandeur du Québec. C'est 21 % de plus qu'en 1999, ça démontre un peu l'évolution du mode de transport par camion au Québec.</p>
1755	<p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p> <p>Début de la phrase, à la page 5: « Le rapport indique... »</p> <p>Fin de la phrase, à la page 5: « [...] produits alimentaires. »</p>
1760	<p>Vous comprendrez que ça fait également un lien avec notre tissu économique qui est majoritairement concerné par les enjeux forestiers.</p>
1765	<p>Donc, à l'horizon 2026, c'est également un élément qui a été soulevé dans une autre étude dont vous trouverez la référence.</p>
	<p><i>« Le nombre de déplacements par camions interurbains générés par la Côte-Nord devrait augmenter de près de 45 %, passant de 5400 à 7800 déplacements par semaine. »</i></p>
1770	<p>Vous avez également des graphiques, là, qui démontrent le flux de déplacement des camions, là, qui sont estimés pour la Côte-Nord. Donc, vous comprendrez que...</p>
	<p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p>
1775	<p>Début de la phrase, à la page 6: « Dans une région... »</p> <p>Fin de la phrase, à la page 6: « [...] à l'industrie touristique. »</p>
1780	<p>Puisque ça donne vraiment une image fortement négative. Donc, l'enjeu du désenclavement de la Côte-Nord est primordial pour son développement économique.</p>

1785 1790 1795 1800 1805 1810 1815 1820 1825	<p>C'est aussi à noter que c'est probablement la seule région au Québec qui ne bénéficie pas d'un lien routier permanent.</p> <p>Autre élément, la notion environnementale. On réfère au <i>Plan de gestion des activités en mer du Parc marin Saguenay–Saint-Laurent</i> dans lequel se situe le projet, qui est à l'embouchure de la rivière Saguenay. C'est un endroit où il y a une tension entre les différentes utilisations.</p> <p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p> <p>Début de la phrase, à la page 6: « <i>On y retrouve...</i> » Fin de la phrase, à la page 7: « <i>[...] chez les mammifères marins.</i> »</p> <p>Je réfère encore, là, vous avez les références dans le document.</p> <p>Donc, devant ce constat, c'est certain qu'on se pose la question: « <i>peut-on vraiment se permettre de perturber, aussi minimalement que ce soit, la milieu de vie d'espèces qui sont déjà fragilisées ou en voie de disparition?</i> »</p> <p>L'autre enjeu qu'on voulait soulever, c'est au niveau de la qualité de vie. Présentement...</p> <p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p> <p>Début de la phrase, à la page 7: « <i>La configuration...</i> » Fin de la phrase, à la page 7: « <i>[...] échelle humaine.</i> »</p> <p>Je parle ici d'une rue qui est somme toute étroite.</p> <p>« <i>Mais il est marqué par la présence d'un transport interurbain majeur qui est incohérent avec les aménagements existants.</i> »</p> <p>Je vous ai mis également deux photos, là, que vous pourrez apprécier dans le document. Maintenant, au niveau de la sécurité routière, dans le... on réfère encore à l'étude d'impact sur l'environnement du promoteur, à la section 4.2.2.9, où le promoteur indique:</p> <p>(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)</p> <p>Début de la phrase, à la page 9: « <i>L'exploitation d'un futur...</i> » Fin de la phrase, à la page 9: « <i>[...] syndrome de la traverse.</i> »</p> <p>Puis je me suis permis aussi de faire référence, là, au Bureau du Coroner du Québec, là, qui présente c'est quoi exactement le syndrome de la traverse qui est assez problématique.</p>
--	--

1830

Donc, en terminant, la MRC ne peut être contre la réalisation d'un projet de duc-d'Albe par la Société des traversiers puisque ce projet, bon, qui est déjà en cours de par la venue de nouveaux traversiers qui sont en construction, on comprend que ça puisse permettre un accostage sécuritaire de deux nouveaux traversiers de plus grande envergure. Par contre, on aimerait rappeler que...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1835

Début de la phrase, à la page 10: « La planification du transport... »

Fin de la phrase, à la page 10: « [...] et des instances concernées. »

1840

On pense ici aux ministères, aux directions régionales du ministère des Transports, ainsi qu'à la Société des traversiers du Québec, mais également d'autres ministères qui pourraient être concernés. Ça pourrait être au niveau du ministère de l'Environnement ou des Affaires municipales. Donc...

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1845

Début de la phrase, à la page 10: « Ceci passe bien entendu... »

Fin de la phrase, à la page 10: « [...] viables à long terme. »

Fin du mémoire.

Donc, on vous remercie pour votre écoute.

1850

LE PRÉSIDENT :

1855

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. C'est bien certain, vous n'êtes pas le premier à le souligner, hein, bon, que le duc-d'Albe qui est assujetti alors que d'autres éléments comme la construction des navires ne l'était pas. Alors, c'est la réglementation, la *Loi sur la qualité de l'environnement* est ainsi faite, là. C'est notamment lié au fait que les travaux en eau, lorsqu'ils dépassent une certaine ampleur, sont soumis à une étude d'impact et que nonobstant ça, c'est que ce sont habituellement des activités fixes qui sont assujetties et non des navires ou des avions, par exemple. Alors, donc on aura une piste de décollage, atterrissage qui serait assujettie mais pas les avions. Alors, c'est bien certain que ça peut devenir frustrant, là, on l'a entendu plusieurs fois ce soir. Par contre, la procédure, on sait qu'actuellement la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement fait l'objet d'une révision par le gouvernement. Bien entendu, on n'a pas encore vu les règlements qui vont vraisemblablement modifier la liste des projets assujettis. Comment ça va marcher dans le futur? On ne le sait pas encore.

1860

Il y a eu une commission parlementaire la semaine dernière, différentes personnes, organismes sont venus présenter des mémoires au ministre en lien avec la procédure, mais on n'a pas encore les règlements. Est-ce qu'il y aura des changements sur les approches?

1865

- 1870 Je sais que dans la procédure, bien, on veut essayer de mettre l'emphase sur des consultations en amont, ça a été mentionné dans la loi. Bien entendu, ça va relever de chacun des ministères. Par exemple, ici, on pourra peut-être penser que dans une nouvelle mécanique, il pourrait avoir des consultations plus en amont, comme vous l'avez mentionné dans votre mémoire, en lien avec le service des traversiers ou la desserte, ou le désenclavement de la Côte-Nord, comme vous l'avez mentionné.
- 1875
- 1880 Mais comme je vous dis, je n'ai pas vu les règlements plus que vous et on sait que c'est actif, le ministre a parlé peut-être d'une autorisation de l'adoption de la loi par l'Assemblée nationale peut-être au printemps qui s'en vient, avec des changements sur les règlements qui s'en suivraient. Et un des principes serait d'inviter les ministères à faire des évaluations environnementales, stratégiques et plus de consultations pour des plans, programmes, donc qui pourrait s'appliquer à un dossier comme la Côte-Nord. Mais comme je vous dis, je vous rapporte simplement qu'est-ce qui a été lancé dans la loi, là, encore la semaine dernière.
- 1885 Alors, si je tenais à le souligner en rapport avec ça donc, oui, le duc-d'Albe est un projet d'un million de dollars qui était, lui, assujetti avec des travaux, concomitants à ça, il y avait des travaux de 40 millions aux quais qui, eux, ne sont pas assujettis parce qu'une réfection, disons de réparation de quai, on pourrait dire réfection de quai, n'est pas assujetti, mais un agrandissement de quai l'est, je pense que la nuance est là. Et la construction de navire ne l'est pas. Alors, je tiens quand même à souligner ça.
- 1890
- 1895 Pour ce qui est de vos préoccupations en lien, bien entendu, on a entendu des préoccupations liées à l'impact sonore pour les bélugas, encore une fois, nous, on regarde en fonction du projet. On est quand même pris, on pourrait dire, dans notre mandat. Notre mandat est d'examiner les impacts du duc-d'Albe, avec la justification du projet de duc-d'Albe dans une optique où les traversiers sont en construction. Où on nous explique qu'à la limite, on pourrait se passer du duc-d'Albe, et à ce moment-là les risques que les navires soient endommagés seraient plus grands. Hein, on est dans cette perspective-là d'analyse de la part de la commission, là, mais néanmoins, comme on l'a dit, on va regarder, on va assurer que vos préoccupations sont bien synthétisées pour qu'on puisse les transporter à ce moment-là dans notre rapport.
- 1900
- 1905 Après ça, pour ce qui est de l'analyse, qu'est-ce qu'on en dira, à ce moment-là vous pourrez le... on vous invite à suivre les travaux de la commission. Puis le rapport, donc, on parle d'une date de remise maximale le six 6 mars 2017, mais quoi qu'il en soit, le ministre a un maximum de 60 jours pour le rendre public, donc au plus tard ça voudrait dire, ça serait au début du mois de mai que notre rapport sera public.

Donc, on vous invite, en tout cas ce printemps, à suivre les travaux du BAPE et de prendre connaissance du rapport lorsqu'il sera public. Sur ce, je vous remercie pour les points que vous avez apportés à l'attention de la commission.

1910

M. KEVIN BÉDARD:

Merci.

1915

M. STEEVE ST-GELAIS

LE PRÉSIDENT :

1920

Nous allons maintenant inviter monsieur Steeve St-Gelais de Boisacô. Bonsoir, monsieur.

Donc, regardez, pour commencer, permettez-moi de vous partager, comme ça fait déjà plusieurs fois que vous l'entendez, mais permettez-moi de vous partager ma déception de participer à ces séances pour une commission d'enquête sur l'installation d'un duc-d'Albe. Donc, je pense que ça a été dit assez régulièrement ce soir, mais en même temps, ce que je retiens, ce que je retiens de tout ça, c'est que ça reflète un manque de vision très important qu'on a ici au Québec. On a commandé des traversiers, il y a quoi? Cinq, six ans environ. On réalise une commission d'enquête pour installer des ducs-d'Albe six ans plus tard, alors qu'il me semble qu'on aurait peut-être dû le faire en même temps, puis pourquoi pas faire une commission... des consultations qui auraient été vraiment sur l'ensemble du projet?

1935

Monsieur Gilbert, le maire Gilbert l'a mentionné tantôt. Ce n'est pas parce qu'on n'est pas obligé de faire des consultations qu'il ne faut pas en faire. Au contraire, je pense que quand on fait... quand on veut faire des bons projets, bien c'est en faisait des consultations, puis en s'assurer que les concernés, les communautés concernées sont... ont la capacité de s'exprimer qu'on réussit à faire les meilleurs projets. Donc, c'est clair que dans ce cadre-là, je pense qu'on est complètement à côté de la coche, là, avec ce projet-là.

1940

La vision, dans le fond, c'est ça, on parle d'une problématique de vision. Puis quand on regarde la manière dont les traversiers ont été commandés ou la décision, plutôt, de commander les traversiers a été effectuée. Encore là, on peut se questionner beaucoup sur la vision.

1945

1950

Les gens du ministère des Transports régionaux nous disaient qu'ils n'avaient été aucunement partie prenante dans cette décision-là. Les gens du ministère des Transports nous disaient qu'ils n'avaient aucun... aucune analyse des impacts de l'arrivée puis de l'utilisation de ces nouveaux traversiers-là qui avait été réalisée, alors qu'on sait qu'actuellement le réseau routier est déjà sursollicité, donc avec des... avec 50 % plus de véhicules à la sortie et à l'entrée de ces... des routes qui relient les traversiers, ce lien maritime là, ça va avoir des impacts, c'est sûr et certain. Je pense qu'on ne peut pas... on ne peut pas nier qu'il va avoir des impacts. Puis ça va... nous, on considère que ça va être très dramatique.

1955

Donc, la présence des traversiers à Tadoussac a déjà des impacts fondamentaux. Puis encore là, je reprends les paroles un petit peu que monsieur Gilbert disait tantôt, il faut qu'on compte en décès la nécessité d'intervenir ou pas. Moi, je vous dirais sincèrement, ça, ça me décourage vraiment beaucoup. Nous, en tant que Nord-Côtiers, en tant que résidents puis en tant que membres de la communauté, on refuse que ce soit des vies humaines de nos communautés qui servent à mesurer l'efficacité d'un système de transport ou pas. Ça, on le refuse carrément. Ça ne peut pas être des vies humaines qui servent à déterminer si on a un service adéquat. Là on fait l'inverse, on va mettre les traversiers, puis on va mesurer après. Regardez, ça, on n'accepte pas ça ici. La région puis la population, ici, n'acceptent pas ça.

1960

1965

Les impacts fondamentaux des traversiers, donc, il y a d'autres aspects, on a parlé de la qualité de vie globalement pour les communautés, on a vu des gens ici qui sont venus exprimer leur désespoir d'être à proximité de tous les impacts engendrés par la circulation puis les traversiers. La faune, la flore, regardez, je pense que l'embouchure du Saguenay, c'est un écosystème exceptionnel. Puis regardez, le Québec se targue d'être un leader en développement durable, puis on prend des décisions comme ça, de commander des traversiers, puis d'installer un duc-d'Albe pour, dans le fond, répondre au besoin de ces traversiers-là, puis on ne prend même pas le temps de faire les analyses qu'il faut pour s'assurer qu'on est dans l'esprit du développement durable. La présence des traversiers à Tadoussac, pour relier Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, ça va carrément à l'encontre du développement durable.

1970

1975

1980

1985

Monsieur Breton en a fait une analyse, je pense que ça vous a été déposé. Ça ne répond aucunement, puis ça va à l'encontre, puis c'est un service qui est, ça a été dit encore un peu récemment, c'est un service qui est désuet puis qui ne répond plus du tout aux besoins. Donc, je pense que c'est un service qui a peut-être répondu aux besoins qui pouvaient avoir dans le passé, mais cette époque-là est révolue. Puis ce que ça prend, ça prend un service, ça prend un lien qui va permettre de vraiment répondre aux besoins qu'on a pour la Côte-Nord.

Élément que je veux mentionner aussi, regardez, la société des transports du Québec, lors de la première séance, nous a quand même démontré que... ils nous ont affirmé qu'eux dans le fond qui se passait dans les deux rives, c'est... c'était leur terrain de jeu, donc ce qui est de chaque côté n'est pas assujetti.

1990

Donc, eux, pour eux, peu importe ce qui arrive là, d'abord qu'on les traverse, c'est correct, puis ce qui arrive après ça, ce n'est pas grave. Au niveau du ministère des Transports, on nous a affirmé que la décision des traversiers, encore là, eux, ils n'étaient pas partie prenante puis qu'il n'y avait pas eu d'analyse fondamentale qui avait été faite au niveau de la sécurité. Donc, j'aimerais vraiment ça qu'on puisse mentionner le manque de vision, l'élément que je vous mentionnais tantôt, au niveau des décisions gouvernementales qui ont été prises jusqu'à présent dans le dossier.

1995

2000

Les analyses dans... quand on regarde les analyses qui ont été effectuées par la Société du pont, je crois qu'il y a eu beaucoup de travail qui a été fait puis il y a eu du travail très pertinent qui a été fait. Il y a des personnes, monsieur Brisset qui est dans le dossier, monsieur Breton, ils ont travaillé très fort. Il y a eu beaucoup de travail qui a été effectué puis il y a du... il y a des éléments très crédibles qui sont... qui ont été... qui sont ressortis de tout ça. Donc, de tout ce travail-là, il y a un élément fondamental qui ressort, c'est que c'est possible d'envisager un autre moyen pour traverser le Saguenay, puis c'est possible de le faire avec des conditions qui sont économiquement viables puis qui vont régler justement les autres aspects problématiques en regard du développement durable puis en regard de la sécurité des usagers.

2005

2010

2015

2020

2025

2030

Donc, je pense que, ça, il faut qu'on interpelle notre gouvernement à cet effet-là. Vous l'avez mentionné, Monsieur le président, la mission du BAPE, vous l'avez mentionné dans la rencontre préparatoire, la mission du BAPE, c'est d'éclairer les décisions gouvernementales dans le respect des principes de développement durable, bien regardez je pense que vous êtes un moyen pour nous, pour notre région là, vous êtes un moyen de pouvoir faire entendre puis faire comprendre au gouvernement que les décisions qui ont été prises dans ce dossier-là, bien, ce n'est pas des décisions éclairées. Il faut que le gouvernement reprenne ces réflexions-là, puis qu'il prenne... qu'il ait le courage d'aller, comme monsieur Breton un peu le disait, aller se rendre au niveau... au bout de la réflexion puis de l'analyse, surtout, de l'analyse de la pertinence d'installer un pont. C'est ce qui va régler définitivement les problématiques de la Côte-Nord au niveau de l'accès puis de la circulation.

Donc, regardez, je vais terminer là-dessus, Monsieur le président et Monsieur le commissaire, regardez, on s'en remet à vous. La mission du BAPE, ça implique d'éclairer les décisions gouvernementales, donc je sais que vous avez un mandat qui porte sur le duc-d'Albe. Le duc-d'Albe, nous, on dit: il ne faut pas que ce projet-là se fasse. On espère puis on souhaite que vous recommandiez, ou en tout cas que vous suggériez au gouvernement de reporter ou d'installer ces... ou d'affecter les traversiers, les nouveaux traversiers à un autre endroit puis qu'on prenne le temps d'analyser puis qu'on vide la question, une fois pour toutes, en ce qui concerne la possibilité d'installer un pont. Une fois qu'on aura fait ça, puis qu'on aura démontré... si on nous démontre qu'il n'y a rien, il n'y a vraiment rien de possible d'envisageable, ce qui est très peu probable avec tout ce qu'on a eu comme information de la part de la Société du pont, mais si on nous démontre qu'il n'y a vraiment rien à faire mais que c'est fait vraiment de manière correcte puis qu'on vide la question une bonne fois pour toutes, bien, regardez, je pense qu'on devra se faire à l'idée.

2035

Mais là pour l'instant là je pense qu'on a tellement d'éléments qui nous démontrent que la question n'a pas été... puis l'analyse n'a pas été poussée à son... à sa limite qu'il faut absolument qu'on trouve le moyen de faire ça. Puis c'est ce qu'on vous demande, messieurs. Vous avez ce pouvoir-là. Vous n'avez pas le pouvoir de l'imposer, c'est bien sûr, on le comprend, mais vous avez le pouvoir de recommander.

2040

Puis on vous le demande, parce qu'on vous le demande, ce n'est pas pour le plaisir, là, c'est pour la sécurité puis le bien-être puis surtout la qualité de vie de nos gens, de nos personnes actuelles puis de nos générations futures. C'est nos enfants qu'on veut éviter qu'ils soient... qu'ils aillent circuler sur des réseaux routiers qui seront dangereux puis qui mettront leur vie en péril dans le futur. Merci beaucoup.

2045

LE PRÉSIDENT :

2050

Évidemment, on vous remercie. C'est certain qu'on prend bien note là que... on a reçu déjà plusieurs... on a entendu plusieurs mémoires ce soir, donc l'essentiel des mémoires porte sur la préoccupation liée à l'efficacité du service de traversiers, à la sécurité routière. On en prend acte puis on n'est pas... on le constate bien que ce n'est pas... l'enjeu, pour les gens, ne vient pas directement du duc-d'Albe mais ce qui vient autour du duc-d'Albe là, on est conscient de ça bien entendu. Soyez rassuré pour ça. Alors, je vous remercie.

2055

M. STEEVE ST-GELAIS:

Merci beaucoup.

2060

Alors monsieur St-Gelais était le dernier intervenant qui est inscrit ce soir. Je l'avais dit en début de soirée que s'il y avait des gens qui voulaient faire une intervention verbale, donc qu'il y avait la possibilité de le faire. Il y a aussi des possibilités de rectification verbale. Lorsqu'on dit, c'est corriger des faits qui sont énoncés dans les mémoires, donc des faits qui ne portent pas à controverse, bien entendu, parce que le but d'une rectification, ce n'est pas de partir une controverse. Alors, on me fait signe qu'il ne semble pas y avoir de demande.

2065

Je mentionne également que demain nous poursuivons les mémoires, l'audition des mémoires, donc, à compter de 10 h demain matin, ici même. Donc, nous allons débuter avec la Municipalité de Tadoussac, qui sera notre premier intervenant à venir. Alors, sur ce, je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée et au plaisir de vous voir demain matin à 10 h.

2070

LEVÉE DE LA SÉANCE À 21 h 46

2075

SÉANCE AJOURNÉE AU 7 DÉCEMBRE 2016 À 10 h

2080

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.

2085

Et j'ai signé,

Véronique Sangin

Véronique Sangin, s.o.