

Traversée de la rivière
Saguenay à Tadoussac

**Analyse comparative d'un projet
de construction de 2 gros traversiers
par rapport à l'option statu quo et
à l'option de la construction d'un pont**

Société du Pont sur le Saguenay
Mars 2010


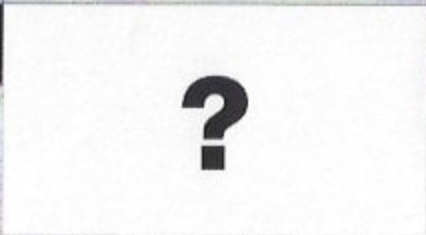

K24

Analyse des projets visant le rétablissement de la sécurité et de la fluidité aux abords de la rivière Saguenay à Tadoussac

Projet # 1

Projet # 2

Projet # 3

PROJETS →	Projet # 1	Projet # 2	Projet # 3
	<p>Statu quo : 3 bateaux l'été (75, 75, 70 UEA) 2 bateaux l'hiver (75, 75 UEA) (UEA: Unité équivalent auto, par exemple un camion équivaut à 4 équivalent- auto) Données provenant de l'étude d'impact de la construction d'un pont à Tadoussac Juin 2009 et de l'étude d'opportunité Naturam Génivar de 1999.</p>	<p>Construction de 2 bateaux neufs 2 bateaux été comme hiver (110, 110 UEA). NB: Les valeurs de cette option sont estimatives étant donné l'absence d'information sur ce projet.</p>	<p>Construction d'un pont Données provenant de l'étude d'impact de la construction d'un pont à Tadoussac Juin 2009 et de l'étude d'opportunité Naturam Génivar de 1999.</p>
ENJEUX ↓			
A) FLUIDITÉ: FRÉQUENCE DE TRAVERSÉE	De jour, aux 13.5 minutes l'été et aux 20 minutes l'hiver (aux 40 minutes soir et avant-midi des week end et aux heures de la nuit)	Été et hiver aux 30 minutes (estimé) Temps embarquement et débarquement de 110 UEA : 12.5 minutes plus 11.5 minutes de temps de traversée moyen soit au total 24 minutes d'où fréquence de départs aux 30 minutes plutôt qu'aux 20 minutes)	Été et hiver, moins de 1 minute. (Traversée continue sans attente)
B) FLUIDITÉ: CAPACITÉ DE TRAVERSÉE	Été : 330 UEA/heure/direction Hiver : 225 UEA/heure/direction	Été et hiver: 275 UEA /heure/direction	La même que la route, disparition de l'effet barrière.
C) FLUIDITÉ: TEMPS MOYEN PERDU PAR PERSONNE TRAVERSÉE	30 minutes (y compris attente, traversée et effet peloton de 75 UEA)	45 minutes (20 minutes sur fréquence et 5 minutes sur effet mégapelotons de 110 UEA) (temps estimé par SPS)	Moins de 1 minute.
D) NIVEAU DE PRÉPARATION DU PROJET	Nil: Projet de référence	Aucune étude d'impact, aucune étude publique disponible. Projet en site à la STQ. Aucune consultation publique. Aucune estimation des coûts afférents et des conséquences sur la route 138, les quais etc..	Projet demandé depuis 1926. (Ille : Député-ministre Edgar Rochette sous Taschereau) Nombreuses études dont 4 depuis 1979, la dernière étant l'étude d'impact commandée au coût de 2 M\$ en 2001 et publiée en 2009

ENJEUX	PROJETS Projet # 1 Statu quo	Projet # 2 Construction de 2 bateaux neufs	Projet # 3 Construction d'un pont
E) COÛTS DIRECTS	<p>NB : Projet de référence NB : Le Société des traversiers estime, dans l'étude d'impact que les bateaux actuels de 75 UEA ont une durée de vie allant jusqu'à 2025. Les quais actuels ont une durée de vie allant jusqu'à au moins 2046. Donc le statu quo ne nécessite aucun investissement additionnel jusqu'à 2025.</p>	<p>Construction de 2 bateaux de 110 UÉ (\$150 M) plus 20M\$ pour rampes d'accès. Total direct : \$170M</p>	<p>Construction du pont : \$712M construction des voies de contournement des villages, accès au pont, viaduc à Tadoussac et ponceau à B_Ste Catherine: \$102M Total : \$815 M (calculé en 2004 \$US=0,72) NB : Étude Transports Canada sur coûts construction 35% plus cher au Québec. Soumissions désormais par canadienne et possible US inclus.</p>
F) COÛTS INDIRECTS : Mise à niveau de la route nationale 138	<p>Projet de contournement de la Pointe Noire et du quai aux excursions de Baie-Ste Catherine : 95 M\$ 2009 [Étude d'opportunité MTQ-Naturam-Génivar 1999 page XIII] et construction d'espaces de dépassements, surtout voies doubles de dépassement sur plusieurs kilomètres pour désengorger les pelotons. On doit noter que la direction de la capitale nationale du MTQ n'a pas indiqué son intention d'investir pour diminuer les atteintes à la sécurité routière sur la partie de la 138 dont elle est responsable à l'ouest du Saguenay. Historiquement, la desserte du segment La Malbaie - Baie-Ste Catherine (250 habitants) ne représente qu'une obligation secondaire de maintenir un bout de route. Alors que toute la population de la Côte-Nord qui souhaite rejoindre Québec ou Montréal soit 100,000 personnes, et les 28,000 labradoriens doivent utiliser cette route. Les directions régionales Côte-Nord et Capitale Nationale semblent travailler en silo, en vase clos, chacun de leur côté, et les questions de sécurité routière en particulier entre St Siméon et Baie-Ste Catherine semblent peu considérées.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Contournement de Pointe Noire et quai d'excursions aux baleines au coût de 95 M\$(2009) Re: Étude d'opportunité Naturem Génivar 1999 p.XIII. 2) Dynamitage et élargissement de la route entre le traversier et la Pointe Noire, 1 kilomètre à flanc d'une montagne de roc à l'embouchure de la rivière (absence de voies de contournement des villages) . Coût non déterminé. 3) Élargissement de la côte de Tadoussac. 4) Construction de voies doubles de dépassement sur plusieurs km de part et d'autre du Saguenay pour atténuer les futurs mégapelotons (jusqu'à 110 UEA) Voir Étude d'opportunité Naturam Génivar 1999 -MTQ par 7.3.3, page 254. 5) Les accidents reliés au traversier 42 accidents routiers par an reliés au syndrome de la traverse selon Étude d'impact de 2009 avec un taux de décès par 100 accidents 21 % plus élevé que sur la route 175 avant le début des travaux, route 175 dont la dangerosité était reconnue. Étude d'impact MTQ, SNC-LAVALIN Génivar 2009 p. 5-8). Coûts non déterminés. 	<p>Coûts indirects inclus dans les coûts directs ci-haut. Disparition des pelotons. Disparition des accidents reliés au syndrome de la traverse et autres. D'autre part, la construction des voies doubles de dépassement sur plusieurs dizaines de kilomètres, les élargissement de route aux approches du Saguenay ainsi que les projets de contournement des villages de Tadoussac et Baie-Ste Catherine deviennent inutiles.</p>
G) COÛTS INDIRECTS: Allongement des quais	<p>Immobilisations sur les quais : 2M\$ par 30 ans (Étude d'impact p 5-10)</p>	<p>Le rallongement des bateaux de près de 15 mètres en 1997 (capacité passe de 60 à 75 UEA) a occasionné des coûts pour allonger les quais. Voir Étude Ministère de l'environnement et commentaires concernant dangerosité de quais trop courts dans des eaux considérées par la STQ comme «... un des points les plus difficiles à naviguer au monde.» (MEQ, 12 juin 2001, Dossier 3211-04-28.) À la lumière de cette étude, l'allongement de près de 40 mètres des bateaux nécessiterait des investissements massifs pour allonger les quais de 40 mètres dans les eaux profondes du Saguenay. (Aucune étude donc coûts non calculés.)</p>	<p>N/A</p>

PROJETS ENJEUX	Projet # 1 Statu quo	Projet # 2 Construction de 2 bateaux neufs	Projet # 3 Construction d'un pont
<p>H) SÉCURITÉ ROUTIÈRE: EFFET PELOTON Ce phénomène touchait en 2003-2004 près de 154,000 véhicules soit 20% du trafic de la traverse. Étude d'impact p. 3-25</p>	<p>Si 70 UEA sortent du bateau: Possibilité d'être en peloton au Lac du Séminaire après 20 km : 40%, à St-Siméon après 40 km : 20%</p>	<p>Si 110 UEA sortent du bateau: Aucune étude. Cependant considérant 1) que la capacité de dépasser sur ces segments routiers est très limitée et donc rapidement saturée, 2) que le trafic lourd y est abondant, il est raisonnable de penser que les pelotons se maintiendraient au-delà de La Malbaie d'une part et de Forestville d'autre part. Et que les taux actuels augmenteraient alors de façon exponentielle même si le nombre de véhicule n'augmente que de 57%. La création de mégapelotons à lent défilement influent donc lourdement sur le nombre d'accidents déjà élevé sur les tronçons routiers entre La Malbaie et Forestville et au-delà. (Voir l'étude d'impact p. 3-25 et 3-29)</p>	<p>Aucun peloton autre que ceux directement créés par le trafic lourd.</p>
<p>I) SÉCURITÉ ROUTIÈRE: SYNDROME DE LA TRAVERSE Décrit en 2000 par le Dr Amaud Samson, coroner et dont les effets ont été mesurés dans l'étude d'impact.</p>	<p>Le syndrome de la traverse est un phénomène par lequel un conducteur, autrement reconnu comme prudent, devient impatient et agressif et prend des risques qu'il n'aurait jamais pris en d'autres circonstances, sur un segment routier aux approches d'une traverse, en l'occurrence l'impasse du Saguenay à Tadoussac. Parmi ces risques il cherche à se libérer des pelotons créés à la sortie des bateaux ou il cherche à arriver à temps pour le prochain bateau. En 2003, l'étude considère que, annuellement, 42 accidents de la route lui sont dus. Ces accidents induisent des coûts pour la société québécoise selon la méthode DAP, de 5 434,933.00 annuellement (Étude d'impact page 5-8, tableau 5.2 b)</p>	<p>Considérant la diminution de 33% de la fréquence de traverse avec les gros bateaux (aux 30 minutes plutôt qu'aux 20 minutes) et la création de mégapelotons que l'état de la route ne permettra pas de dissiper (110 au lieu de 75), on peut d'emblée prévoir des effets pervers majeurs sur la sécurité routière puisque deux des composantes majeures du syndrome seront augmentées significativement.</p>	<p>Disparition des accidents dus au syndrome de la traverse. Rétablissement de la sécurité et de la fluidité de la route aux abords du Saguenay.</p>
<p>J) SÉCURITÉ MARITIME</p>	<p>2 bateaux de 82 mètres chacun créent une barrière mobile de 164 m à l'embouchure de la rivière qui mesure 1600 mètres à cet endroit. Ces bateaux doivent opérer dans des eaux considérées parmi les plus difficilement navigables au monde (MCO Rapport d'analyse environnementale, Prolongement du quai de Tadoussac, p. 3-4). Le nombre de bateaux de croisières et commerciaux, de navires de plaisance, de embarcations de loisirs, chaloupe kayak, rendent l'estuaire du Saguenay de plus en plus achalandé. Les traversiers y obstruent partiellement la navigation à l'année, jour et nuit. Des incidents y ont eu lieu à plusieurs reprises et certains d'entre eux auraient pu amener des conséquences graves, particulièrement lors du passage de gros navires de croisières ou encore lors d'incidents reliés aux glaces l'hiver qui ont déporté les traversiers vers la flèche St. Laurent où l'on a poussé sur les pointes rocheuses, nécessitant des opérations de secours par la garde côtière. Les brises glaces ont dû à plusieurs occasions venir en aide aux traversiers emprisonnés dans les glaces pendant plusieurs heures, l'hiver. En se référant aux commentaires de la Société des Traversiers dans le rapport d'analyse environnementale, on peut mieux mesurer les défis des capitaines.</p>	<p>2 bateaux neufs d'une longueur estimée à 120 mètres soit une barrière mobile de 240 mètres en travers de la circulation maritime dans l'estuaire du Saguenay. Risque accru de collisions avec les paquebots de croisières et commerciaux, les bateaux d'excursions aux baleines ou avec les embarcations de plaisance. Risque accru de rester emprisonné dans les glaces l'hiver et d'être déporté. Bateaux plus exposés aux vents, aux forts courants et aux pleines marées lors des manoeuvres d'accostage. 3.7 M\$ ont déjà été investis par le gouvernement du Québec pour faire préparer les plans des gros traversiers.</p>	<p>Disparition des risques maritimes puisque les 2 piliers du pont seront construits sur le roc de part et d'autre de la rivière, au sec.</p>

ENJEUX \ PROJETS	Projet # 1 Statu quo	Projet # 2 Construction de 2 bateaux neufs	Projet # 3 Construction d'un pont
K) DÉLAI DE CONSTRUCTION	N/A	3 ans : Bateaux, approches routières, voies de dépassements double pour diluer les pelotons : d'ici 2013. Aucune étude autre que celle pour l'élargissement de la côte de Tadoussac n'a été commandée. Aucune annonce concernant les quais, les routes d'accès aux quais, la construction des voies de dépassements pour rejoindre la norme québécoise pour une route nationale et la construction de celles qui permettront de défaire les mégapelotons.	9 ans pour la construction et 2 ans pour achever les démarches vers une décision finale. (BAPE, consultations et décision)
L) RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LE QUÉBEC	Négatives : Dangerosité exceptionnelle de la route, atteinte croissante à la fluidité, frein au développement de l'industrie touristique, à celle de la 2 ^{ème} et 3 ^{ème} transformation soumise aux contraintes de livraisons «JUST IN TIME». Les aléas de la traversée : météo, glaces, bns, engorgements etc. rendent nos entreprises peu performantes en matière de fiabilité de délai de livraison et de délai de réception par rapport aux entreprises des autres régions du Québec. Voir étude d'impact concernant les retombées touristiques : p.5-18.	Très négatives : alors qu'en période d'hiver l'utilisation de bateaux plus gros améliorera la capacité de traversée de 220 à 275 UEA, en période d'été alors que le nombre de véhicules traversés par jour double, les files d'attente pour les traversiers augmenteront (275 UEA/h/dir au lieu des 330 actuellement traversées). Les coûts directs et indirects de plusieurs centaines de millions de dollars engouffrés dans un projet temporaire, auront pour effet de rehausser la barrière pour accéder à la région, d'augmenter les accidents, les pertes de temps et surtout accentueront l'isolement d'une région dont le potentiel de développement «durable» par opposition au développement d'une économie de chantiers temporaires, n'attend qu'une route achevée pour éclore.	Positives: Retombées économiques de 803 M\$ (2009) en période de construction. Retombées économiques évidentes, reconnues mais non mesurées par l'étude d'impact sur les industries touristiques (Étude d'impact 2009, page 5-18), des transports, de la 2 ^{ème} et 3 ^{ème} transformation des ressources etc... Établissement de la sécurité et de la fluidité de la seule route d'accès à l'est du pays. Valeur résiduelle du pont après 40 ans : \$712,530,000.00 (Étude d'impact p.5-10 tableau 5.3) alors que les projets ci contre n'ont plus de valeur résiduelle significative puisque durée de vie des routes est de 30 ans, des bateaux de 45 ans et les quais deviennent inutilis.
M) ENVIRONNEMENT : Emission de gaz à effet de serre.	Élevé : bateaux, jour et nuit et attente des véhicules avant, pendant et après (pelotons) la traversée.	Plus élevé : bateaux plus gros pendant les 8 mois de la période d'hiver. Temps d'attente au bateau et dans les pelotons accru par rapport aux bateaux actuels.	Minime : Les nouvelles routes d'accès au pont réduisent la distance parcourue sur la route 138 de 3.9 kilomètres et évitent les côtes de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine et enfin permettent de contourner les villages de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Permettant ainsi de rétablir la quiétude nécessaire dans ces villages à vocation touristique.
N) ENVIRONNEMENT: autre	Véhicules dont camions remorques circulant jour et nuit au cœur des 2 villages de l'estuaire du Saguenay. Émission de gaz, de poussières, vibration et bruit des véhicules lourds. Risque pour la sécurité des passants. Bruits des bateaux affectant les mammifères marins. Voir Étude d'impact, volet environnemental.	Projet de dynamitage de 2 kilomètres de route à flanc de montagne dans l'estuaire du Saguenay. Aucune étude d'impact. Bruits plus importants de bateaux plus gros. Construction de quais allongés en eau profonde. Accentuation des effets négatifs du trafic lourd au cœur des villages.	Voir étude d'impact. Volet environnemental. Nouvelle quiétude dans les villages à vocation touristique de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Augmentation des visiteurs, le rétablissement de la fluidité et de la sécurité routière, la levée de la barrière du Saguenay, amènera un accroissement de plus de 20% du nombre d'utilisateurs de la route 138. Ce projet permettra aussi la rétention des nouvelles générations au sein des communautés nord-côtières. Voici pourquoi la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord a choisi dans le cadre de son plan pour l'achèvement de la Route de la Prospérité de nommer ce projet : Le pont des Génération.