

Mission

Assurer, sur tout le territoire, la **mobilité durable** des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

La **mobilité durable** repose sur des systèmes de transport bien aménagés ainsi que des technologies efficaces et intégrées au milieu. En prenant en compte le caractère indissociable des dimensions sociale, économique et environnementale, elle :

- permet aux individus, aux entreprises et aux communautés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations actuelles et futures;
- offre un choix de modes de transport abordables, qui fonctionnent efficacement, qui soutiennent une économie dynamique et qui contribuent au développement des communautés sur tout le territoire;
- limite les émissions polluantes et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et le bruit.

Vision

Être un leader de la **mobilité durable** dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont au service de la population.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec.

Le Ministère assume un leadership clair et joue le rôle de rassembleur auprès de l'ensemble de la communauté québécoise concernée par la mobilité durable. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires publics et ceux des secteurs privé, éducatif et associatif pour optimiser les efforts de chacun dans un contexte de partage des responsabilités.

Le Ministère s'engage à offrir une gestion compétente, rigoureuse, innovatrice et transparente des réseaux dont il a la responsabilité directe.

En tant qu'important donneur d'ouvrage et comme administration responsable du réseau routier supérieur, d'un réseau d'aéroports et d'héliports et d'un chemin de fer, le Ministère assure la gestion de ces infrastructures avec rigueur et transparence, par l'amélioration constante de ses règles et processus ainsi que par le renforcement de son expertise.

Le Ministère est au service de la population, il est sensible à ses besoins et à ses préoccupations.

Le Ministère est soucieux d'offrir des systèmes de transport efficaces, innovants et accessibles ainsi que de l'information pertinente et de qualité qui répondent aux besoins de la population et des entreprises de toutes les régions du Québec.



[ACCUEIL](#) | [POLITIQUE](#)

Couillard promet un changement de culture au MTQ, l'opposition réclame le grand ménage

PUBLIÉ LE JEUDI 9 JUIN 2016 À 9 H 19 | Mis à jour le 9 juin 2016 à 16 h 24

Le reportage de Julie Dufresne

À l'Assemblée nationale, les partis d'opposition demandent des comptes au gouvernement au lendemain des révélations explosives faites par deux ex-employées du ministère des Transports (MTQ), Annie Trudel et Louise Boily. Le premier ministre Philippe Couillard admet que les problèmes sont « très sérieux », mais s'en remet à l'appareil administratif pour piloter un nécessaire changement de culture au MTQ.

Un texte de François Messier  

Tour à tour jeudi matin, le Parti québécois et la Coalition avenir Québec ont exigé d'entendre en commission les deux hautes fonctionnaires du ministère qui auraient torpillé le travail de Mmes Trudel et Boily, soit la sous-ministre adjointe, Danielle Cantin, et la directrice des enquêtes du MTQ, Nathalie Noël.

Ils déplorent que les députés libéraux se soient opposés mercredi à ce que ces dernières soient convoquées à leur tour devant la Commission de l'administration publique.

« Très clairement, il y a de la manipulation. Est-ce que ça profite à quelqu'un? C'est la bonne question. Nous n'avons pas encore cette réponse-là. Et si oui, à qui? C'est pour ça que nous avons besoin de continuer à questionner. »

— La députée péquiste Martine Ouellet

Le leader parlementaire de la CAQ, Éric Caire, demande également que l'ex-patronne des deux femmes, Dominique Savoie, soit congédiée en bonne et due forme par le gouvernement. Selon lui, le gouvernement ne devrait lui verser ni allocation de transition ni allocation de départ. La porte-parole du PQ en matière de transports, Martine Ouellet, juge également anormal que Mme Savoie soit toujours en poste, malgré les « outrages aux parlementaires » qu'elle aurait commis.

Mme Savoie a été démise de ses fonctions de sous-ministre des Transports en mai, mais relève toujours du Secrétariat aux emplois supérieurs, au sein du Conseil exécutif, qui est le ministère du premier ministre. Elle n'a pas reçu de nouvelle affectation, mais continue de recevoir son salaire.

« Il y a tellement d'éléments, tellement de témoins différents, tellement d'éléments de preuve, que je ne vois pas comment on pourrait douter un tant soit peu que Mme Savoie a minimalement mérité un congédiement séance tenante. »

— La députée caquiste Éric Caire

Le chef de la CAQ, François Legault, réclame quant à lui le congédiement du ministre des Transports, Jacques Daoust, et le remplacement du sous-ministre aux Transports par une personne provenant de l'extérieur de l'appareil gouvernemental.

Les deux nouveaux titulaires de ces postes devraient également être obligés de témoigner tous les trois mois devant une commission parlementaire, a-t-il ajouté.

« La situation a assez duré. Ce qu'on a entendu, ça dépasse les limites du raisonnable. [...] Ce doit être le début d'un grand ménage. Nous devons combattre, avec toute l'énergie possible, ce cancer au ministère des Transports qui ne fait qu'accroître le cynisme de la population à l'endroit de toute la classe politique. »

— François Legault, chef de la CAQ

Le chef intérimaire du PQ, Sylvain Gaudreault, a aussi demandé que M. Daoust soit démis de ces fonctions.

« Pour mettre fin à une culture comme celle du MTQ, pour mettre fin à une culture du secret et de la falsification, ça prend un ministre qui est fort. Présentement, ce n'est pas ce qu'on a, on a un ministre qui

s'embrouille dans les scandales, un ministre qui est dans toute histoire, même avec Rona », a-t-il plaidé, en vain, lors de la période de questions.

La CAQ a par ailleurs obtenu du président de l'Assemblée nationale, Jacques Chagnon, la tenue d'un débat d'urgence pour faire la lumière « sur les allégations troublantes relatives à des actes d'intimidation et de falsification de documents au ministère des Transports ». Ce débat s'est mis en branle en fin d'avant-midi, après la période de questions. Il s'est poursuivi en après-midi, jeudi.

La crise au MTQ met de la pression sur Québec

Un nécessaire changement de culture, selon le gouvernement

Le premier ministre Philippe Couillard admet que la gestion du MTQ est un problème « très sérieux », qu'il juge « prioritaire ». Cela doit être « pris en main de façon excessivement ferme », « sans compromis » et être « corrigé dans l'intérêt public ».

Il affirme avoir discuté de toute l'affaire avec le ministre Daoust, qui conserve toute sa confiance, et avec le nouveau sous-ministre aux Transports, Denis Marsolais. Il dit avoir demandé à ce dernier de « prendre toutes les mesures requises » pour changer « le problème profond de culture ».

« Je lui ai assuré que toutes les ressources dont il aurait besoin lui seraient rendues disponibles, incluant des changements de personnel, des réorganisations, des actions précises sur le terrain », a déclaré M. Couillard. Selon lui, M. Marsolais va « procéder assez rapidement à des changements ».

« [M. Marsolais] est déjà en action. Il faut qu'il fasse l'évaluation de tout le personnel du ministère, à tous les étages, incluant dans les représentations régionales, et il faut le faire de façon méthodique. »

— Le premier ministre Philippe Couillard

Selon M. Couillard, le problème de culture qui touche le MTQ est « apparent maintenant », mais remonte à plus d'une vingtaine d'années. « Moi, je croise des gens qui ont travaillé à ce ministère-là il y a bien des années et qui me disent : "écoute, c'était pas mal comme ça dans mon temps" », a-t-il soutenu.

K36

Il revient à l'UPAC et à la vérificatrice générale de se pencher sur les allégations d'intimidation et de falsification de documents faites par Mme Trudel et Boily afin de déterminer si des gestes criminels ont été commis, a encore dit le premier ministre. Pas question cependant de mettre le ministère sous tutelle, puisqu'une telle option « n'existe pas ».

« Il faut se garder de déclencher une réaction de panique où on fait des changements rapides et non réfléchis. Ça prend quelqu'un qui va garder son calme. Moi je vais garder mon calme, mais je vais m'assurer également que les choses suivent leur cours et aillent dans la bonne direction. »

— Philippe Couillard

Par ailleurs, en marge de la présentation de son bilan de fin de session parlementaire, le premier ministre a dit fonder beaucoup d'espoir sur les législations à venir pour assainir la situation. Il a notamment évoqué le projet de loi sur la [création de l'Autorité des marchés publics](#), qui doit assurer une surveillance accrue des contrats, mais aussi le [texte sur la protection des lanceurs d'alerte](#).

En marge d'une réunion du Conseil des ministres, le ministre Daoust n'a que très brièvement commenté la situation. « Va falloir corriger ça. Très sérieusement », a-t-il déclaré dans un premier temps, en soulignant l'« excellent rapport de la situation » fait par Mmes Boily et Trudel.

« Ce n'est pas acceptable ce qui se passe là. C'est un changement de culture qui s'impose et on va s'en occuper », a-t-il précisé peu après.

« Je n'ai pas l'impression que personne a voulu volontairement cacher des choses dans l'entourage ou dans la haute fonction publique. Peut-être a-t-on sous-estimé ou mal lu les enjeux. Il ne s'agit pas, selon moi, d'enjeux spécifiquement administratifs. C'est beaucoup plus large et profond. »

— Philippe Couillard

Couillard ne peut rien faire contre Dominique Savoie

Philippe Couillard n'a donné aucun signe qu'il entendait limoger Dominique Savoie. L'ex-sous-ministre continue de relever du Conseil exécutif parce que le Québec est une « société de droit », dit-il, et qu'elle bénéficie de « conditions de travail qui s'appliquent à elle, quelles que soient les situations ».

Questionné plus tard dans la journée sur le maintien de Mme Savoie dans les rouages du gouvernement en dépit des révélations qui l'éclaboussent, le premier ministre a expliqué que cette réaffectation est conforme à la politique qui régit les hauts fonctionnaires en disponibilité.

Disant comprendre le malaise et la colère que cette situation peut susciter dans la population, Philippe Couillard a néanmoins plaidé pour que la principale concernée ait la chance de s'exprimer, que ce soit devant la vérificatrice générale ou auprès de l'UPAC, si celle-ci en fait la demande.

Pas d'outrage au Parlement

Le président de l'Assemblée nationale, Jacques Chagnon, a conclu que le premier ministre n'avait pas commis outrage au Parlement lorsqu'il a déposé un document du MTQ en Chambre, le 18 mai dernier. L'ex-vérificatrice interne au MTQ Louise Boily a déclaré mercredi soir que ce document était un « faux ».

« [...] Rien ne me permet d'affirmer que le premier ministre aurait intentionnellement présenté, contrefait, falsifié ou altéré dans le dessein de tromper l'Assemblée nationale », a signifié Jacques Chagnon. Il a examiné la question à la demande du leader parlementaire de l'opposition, Bernard Drainville.

POLITIQUE

Gestion du MTQ : le gouvernement Couillard sous pression

PUBLIÉ IL Y A 21 MINUTES



Louise Boily et Annie Trudel devant la Commission de l'administration publique PHOTO : RADIO-CANADA

À l'Assemblée nationale, les partis d'opposition demandent des comptes au gouvernement Couillard au lendemain des révélations explosives faites par deux ex-employées du ministère des Transports (MTQ), Annie Trudel et Louise Boily.

Le Parti québécois et la Coalition avenir Québec exigent notamment d'entendre deux hautes fonctionnaires du ministère qui auraient torpillé le travail des deux femmes, soit la sous-ministre adjointe, Danielle Cantin, et la directrice des enquêtes du MTQ, Nathalie Noël.

Le leader parlementaire de la CAQ, Éric Caire, demande également à ce que l'ex-patronne des deux femmes, Dominique Savoie, soit congédiée en bonne et due forme par le gouvernement. Selon lui, le gouvernement devrait ne lui verser ni allocation de transition, ni allocation de départ.

Mme Savoie a été démise de ses fonctions de sous-ministre des Transports en mai, mais relève toujours du Conseil exécutif, qui est le ministère du premier ministre.

LA CAQ a également écrit au président de l'Assemblée nationale Jacques Chagnon pour qu'il autorise un

debat d'urgence à l'Assemblée nationale pour faire la lumière « sur les allégations troublantes relatives à des actes d'intimidation et de falsification de documents au ministère des Transports.

En conférence de presse jeudi matin, le chef de la CAQ, François Legault, a en outre réclamé la démission du ministre des Transports, Jacques Daoust et le remplacement du sous-ministre aux Transports par une personne provenant de l'extérieur de l'appareil gouvernemental.

Les deux nouveaux titulaires de ces postes devraient également être obligés de témoigner tous les trois mois devant une commission parlementaire, a-t-il ajouté.

En marge d'une réunion du Conseil des ministres, le ministre Daoust n'a que très brièvement commenté la situation.

« Le témoignage de Mme Trudel et de Mme Boily, je pense qu'elles nous ont fait un excellent rapport de la situation. Va falloir corriger ça. Très sérieusement », a-t-il déclaré dans un premier temps. « Ce n'est pas acceptable ce qui se passe là. C'est un changement de culture qui s'impose et on va s'en occuper », a-t-il précisé peu après.

« C'est certainement très préoccupant, ça, c'est évident » a pour sa part commenté le leader parlementaire du gouvernement, Jean-Marc Fournier. « Évidemment, on n'a pas toutes les versions. Il y a lieu donc d'être prudent. Mais on peut être prudent et préoccupé en même temps. »

« Moi, j'en conclus qu'il y aura, autant pour la vérificatrice que pour la police, beaucoup de travail à faire. »

Plus de détails à venir.

LE DEVOIR

LIBRE DE PENSER

MTQ: les fonctionnaires toujours sous pression

Un rapport lève le voile sur les pratiques d'élus, de lobbyistes et d'entrepreneurs

1 septembre 2016 | Jessica Nadeau | Québec



Photo: iStock

Les fonctionnaires du ministère des Transports du Québec (MTQ) sont toujours la proie de pressions indues provenant à la fois du politique, d'anciens ministres et sous-ministres devenus lobbyistes et même des entrepreneurs, qui n'acceptent pas tous les nouvelles règles et qui continuent d'envoyer des cadeaux. C'est ce qui ressort d'un nouveau rapport de l'Institut d'éthique appliquée de l'Université Laval, commandé en 2013 par le MTQ.

« Des élus — municipaux et provinciaux — ainsi que des membres de leur personnel politique choisissent parfois d'agir directement auprès de fonctionnaires, représentant ainsi un risque éthique », écrivent les auteurs Luc Bégin, Lyse Langlois et Marie-Claude Côté, qui ont rencontré les membres du personnel afin de rédiger un « diagnostic éthique » du MTQ.

« Ces pressions sont souvent considérées comme excessives par les fonctionnaires impliqués, surto **K41** lorsque les lignes d'autorité n'ont pas été respectées. Ils sont alors très conscients qu'ils sont en position de vulnérabilité », ajoute-t-on dans ce rapport remis au MTQ en août 2014, mais rendu public seulement mercredi.

Fait éloquent, les fonctionnaires parlent de « pression forte » lorsqu'ils s'expriment en tête à tête avec les chercheurs qui leur garantissent l'anonymat, mais minimisent cette pression dans les discussions de groupe.

Dans leurs recommandations, les chercheurs exhortent les politiciens à un peu de retenue : « Il s'avère capital que le politique respecte la frontière avec l'administratif. » Sans nommer personne, le rapport lève également le voile sur des pratiques douteuses de la part d'anciens ministres et sous-ministres, devenus lobbyistes. « Malgré l'existence de balises normatives, des participants ont affirmé lors des entrevues devoir subir des pressions et réagir à des demandes d'informations inappropriées provenant de lobbyistes travaillant pour des fournisseurs qui n'hésitent pas à chercher à faire intervenir le niveau politique en leur faveur. Le lobbyisme exercé par d'anciens gestionnaires du public, voire d'anciens sous-ministres ou même des ministres travaillant maintenant au privé, est ressorti des entrevues comme étant le plus difficile à gérer. Cela s'expliquerait entre autres par des liens de proximité antérieurs ou des tentatives par certains d'user de leur position de pouvoir antérieure pour exercer des pressions que certaines personnes interrogées jugent excessives. »

À l'échelle des cadres supérieurs, c'est plus d'un fonctionnaire sur quatre qui dit avoir été « témoin direct ou indirect [...] de pressions excessives exercées par le privé ».

Encore des cadeaux

Les chercheurs notent qu'un « changement important s'opère au sein du MTQ » depuis le rapport Duchesneau et la commission Charbonneau. « Alors que les firmes et les entrepreneurs semblaient être considérés comme des partenaires — ce qui tend à autoriser davantage de proximités, dont certaines moins souhaitables que d'autres en matière de risques éthiques — ils seraient maintenant de plus en plus perçus comme des prestataires de services ou des fournisseurs, sans plus. »

Mais cette nouvelle relation entraîne « de l'incompréhension et des critiques de la part d'anciens partenaires », peut-on lire dans le rapport. « L'adaptation des firmes de génie-conseil et des entrepreneurs à cette nouvelle réalité serait apparemment difficile, du moins pour certains d'entre eux qui s'en seraient plaints directement à des gestionnaires du ministère. Des participants [...] ont d'ailleurs rapporté que, bien qu'étant informés de la directive relative aux cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts, des entrepreneurs continuaient d'offrir des cadeaux. »

Pour illustrer leurs propos, les auteurs citent un fonctionnaire. « J'ai reçu [...] un cadeau, que j'ai retourné [...]. Même si les entrepreneurs savent qu'on n'a pas le droit [...], c'est constant. »

Zone de vulnérabilité

Les chercheurs considèrent que la sous-traitance et la présence de consultants dans les locaux du MTQ constituent une « zone de vulnérabilité », évoquant des risques pour la « confidentialité et la sécurité de l'information ». Plusieurs répondants ont en effet relevé une « proximité dans les équipes de travail, qui conduit à faire oublier les règles minimales de vigilance ».

« Force est de reconnaître les efforts mis en place par le MTQ pour mettre en oeuvre son infrastructure éthique et ses dispositifs éthiques, concluent les chercheurs. Tous les ingrédients semblent en place pour faire émerger cette culture éthique. Ces ancrages nécessitent toutefois une visibilité accrue au sein de l'organisation afin qu'ils ne soient pas cachés derrière tous les enjeux du ministère ni derrière d'éventuelles pressions. »

K42

Vos réactions - 4 commentaires



Gaston Bourdages - *Abonné*

1 septembre 2016 04 h 27

Ça prend une colonne vertébrale droite et....

...solide pour résister à «ces pratiques douteuses de la part d'anciens ministres et sous-ministres devenus lobbyistes»

Est-ce une manière propre, claire, nette et transparente de faire des affaires que celle de ces cadeaux donnés à des fonctionnaires ?

Ça cache quoi ? Vous connaissez certes l'expression «retour d'ascenseur».

Pourquoi de tels cadeaux ?

Ah! La subtilité.

Mesdames et messieurs du MTQ ont aussi la responsabilité de la saine et propre gestion de NOS argents.

Nous admirons celles et ceux qui se tiennent debout.

Dans un ouvrage déposé à la Commission Charbonneau, aux deux questions posées: «Pourquoi la corruption?» -

«Pourquoi la collusion?» j'y fais examens de conscience sur les causes, les incitatifs, les origines, les racines et les conséquences de la corruption et de la collusion?»

Ce, grâce aussi à mes expériences carcérales.

La prison: endroit propice favorisant, pour qui le décide et veut, la réflexion sur tant de «sujets»... Une cellule «ça parle en Batêche»

Sans prétention.

N'est-il pas dit que le passé doit aussi servir ?

Gaston Bourdages,

Auteur.

Saint-Mathieu-de-Rieux,Qc.



Pierre Bernier - *Abonné*

1 septembre 2016 10 h 17

Effectivement, il faut être "fait fort" dans le service public.

Et qui plus est, dans la Fonction publique de l'État qui, occupant le centre de l'administration publique, intervient en amont et en aval de toutes les décisions des autorités politiques légitimes, prises dans le respect des lois et de l'éthique publique.

Les traversiers construits par Davie coûteront 5 millions \$ de plus



La Société des traversiers du Québec et la nouvelle direction du chantier naval de Lévis se sont finalement entendues, jeudi, au sujet des coûts de la construction de deux navires qui assureront la navette entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. La facture va s'élever à 125 millions \$.

Image fournie par Chantiers Davie



Gilbert Leduc

Le Soleil

(Québec) La construction à Chantier Davie Canada des deux traversiers assurant la navette entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine coûtera finalement 5 millions \$ de plus que prévu.

En effet, la Société des traversiers du Québec (STQ) et la nouvelle direction du chantier naval de Lévis se sont finalement entendues, jeudi, au sujet des coûts de la construction des deux navires qui pourront transporter 115 automobiles et 10 camions-remorques. La facture va s'élever à 125 millions \$.

Un premier traversier sera livré au printemps 2015 et le second, quelques mois tard, avant la fin de l'été. Il est trop tôt pour prédire à quel moment le premier des deux bateaux-passeurs pourra accueillir les premiers passagers, a indiqué la porte-parole de la STQ, Maryse Brodeur. Les équipages devront d'abord se familiariser avec les nouveaux traversiers.

Dès cet automne

«Ce projet est resté pendant très longtemps en ébauche et nous sommes très excités d'amorcer maintenant la construction», a déclaré le pdg de Davie, Alan Bowen. Son collègue Alex Vicefield a précisé au *Soleil* que le travail devrait commencer à compter de l'automne. «Nous estimons qu'il faudra trois mois pour peaufiner les plans et que nous commencerons ensuite à couper l'acier.»

La réalisation de ce contrat permettra la création de 400 emplois. «Avec les travaux en cours sur les trois navires de la compagnie norvégienne Cecon, nous estimons qu'il y aura 900 travailleurs actifs sur le chantier au début de la prochaine année», a indiqué Alex Vicefield.

L'attribution du contrat à Davie pour la construction des deux navires destinés à la desserte de

Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine avait été faite, sans appel d'offres, en mai 2012 par le conseil des ministres du gouvernement libéral de l'époque. Le gouvernement voulait ainsi donner un coup de pouce au chantier de Lévis qui espérait, à ce moment-là, décrocher des contrats du programme de construction navale de 35 milliards \$ du fédéral.

Davie n'a rien eu et le chantier a été acculé à la faillite. Son repreneur, Zafiro Marine, a alors voulu renégocier les clauses de contrats avec la STQ, notamment pour ajuster les coûts de construction à l'inflation.

C'est pourquoi, la construction des deux traversiers coûte aujourd'hui 125 millions \$.

«À notre avis, ce prix est en deçà des coûts réels de l'inflation entre 2011 et 2013», a souligné Alex Vicefield. «La STQ fait une bonne affaire.»

K44

© La Presse, ltée. Tous droits réservés.

Société des traversiers: des quais jusqu'à quatre fois plus chers que prévu

Globalement, les travaux d'adaptation des traverses de Matane, Tadoussac et Sorel sont passés de 40 à 125 millions \$



MARC-ANDRÉ GAGNON

Mercredi, 6 mai 2015 00:00

MISE À JOUR Mercredi, 6 mai 2015 10:20

Les coûts des travaux d'adaptation des quais des traverses de Matane, Tadoussac et Sorel ont tellement explosé que la Société des traversiers du Québec (STQ) paiera finalement de deux à quatre fois plus cher pour leur réalisation.

C'est le portrait auquel a été confronté le président-directeur général de la STQ, Jocelyn Fortier, lors de l'étude des crédits budgétaires en transport, la semaine dernière.

Globalement, la facture pour les travaux aux quais de ces trois traverses est passée de 40 millions \$ à 125 millions \$.

Questionné à ce sujet par le député caquiste de Groulx, Claude Surprenant, le pdg de la STQ a signalé que les premières estimations étaient «très sommaires».

La faute du GNL

À la traverse de Matane, la STQ avait estimé au départ qu'il en coûterait environ 10 millions \$ pour adapter les quais en vue de l'arrivée du nouveau traversier construit en Italie, le *F.-A.-Gauthier*.

«En mars 2015, le budget est passé à 45 millions \$», a confirmé par courriel la STQ, en réponse aux questions de notre Bureau parlementaire mardi.

En partie responsable de ces dépassements de coûts: le choix du gaz naturel liquéfié (GNL) comme source de propulsion, une première en Amérique du Nord. En effet, les recommandations des études de risques portant sur l'usage du GNL ont entraîné des modifications importantes aux infrastructures de Matane.

À Sorel, les coûts sont aussi passés de 10 millions \$ à 40 millions \$, révèle la plus récente mise à jour du plan d'immobilisation 2009-2023 obtenue par la Coalition avenir Québec en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

À Tadoussac, où deux nouveaux traversiers propulsés au GNL et commandés il y a deux ans au chantier Davie se font attendre, on avait prévu initialement 20 millions \$ pour les travaux aux quais. La facture est finalement passée du simple au double.

«Là encore, il y a eu des aménagements, les navires sont plus gros que prévu, pour répondre aux besoins», a expliqué le pdg de la STQ à l'étude des crédits budgétaires.

Toujours en commission parlementaire, le ministre délégué aux Transports et à l'implantation de la stratégie maritime, Jean d'Amour, n'a pas semblé inquiet. «Entre les premiers estimés et la réalisation, il arrive parfois qu'il y ait des différences», a dit M. d'Amour.

Vous désirez réagir à ce texte dans nos pages Opinions?

Écrivez-nous une courte lettre de 100 à 250 mots maximum à l'adresse suivante: opinions@quebecormedia.com

Traversiers

Facture gonflée pour les quais

Les travaux pour l'adaptation des traverses de Matane, Tadoussac et Sorel sont passés de 40 à 125 M\$

QUÉBEC | Les coûts des travaux d'adaptation des quais des traverses de Matane, Tadoussac et Sorel ont tellement explosé que la Société des traversiers du Québec (STQ) paiera finalement de deux à quatre fois plus cher pour leur réalisation.

Narcisse Gagnon
 Journaliste



C'est le pontail usagé à été évalué le prix doit d'abord être de 10 M\$ pour adapter les quais en vue de l'arrivée de nouveaux traversiers construits en Italie, le 7. A. Costello.

En outre, le budget est passé à 45 M\$, à modifier par exemple la STQ, en réponse aux questions de notre Bureau parlementaire.

En partie responsable de ces dépassements de prix, le choix de gaz naturel liquéfié (GNL) comme source de propulsion, une première en Amérique du Nord. En effet, les recommandations des études de risques portant sur l'usage du GNL ont entraîné des modifications importantes aux infrastructures de Matane.

À Sorel, les coûts sont aussi passés de 10 M\$ à 40 M\$, celle la plus récente, mais à jour du plan d'investissement 2014-2016 déposé par le Québec avec Québec en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

À Tadoussac, où deux nouveaux traversiers propulsés au GNL, et commandés il y a deux ans au chantier. Devant se faire attendre, on avait prévu initialement 20 M\$ pour les travaux aux quais. La facture est finalement passée du simple au double.

«À cause, il y a eu des ajustements, les travaux sont plus gros que prévu, pour répondre aux besoins, a expliqué le PDG de la STQ à l'issue des crédits budgétaires.

Tandis qu'en commission parlementaire, le ministre des Transports, Robert Nadeau, a pu se rendre compte «lors des pressions exercées en la matière, il arrive parfois qu'il y ait des dérapages», a dit M. Nadeau.

EXCLUSIF

Évolution des coûts des chantiers

	2009	2014
Quais Matane-Baie-Comeau-Godbout	10 M\$	45 M\$*
Quais Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	20 M\$	40 M\$
Quais Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola	10 M\$	40 M\$
Total	40 M\$	125 M\$

* Le montant de 40 M\$ est le plus probable des infrastructures 2014 et est révisé à 45 M\$ en mars 2015.



PHOTO COURTESI BUREAU PARLEMENTAIRE SPÉCIAL

Les analyses de risques liées au choix du gaz naturel liquéfié comme source de propulsion du F.A. Costello ont entraîné des modifications importantes aux infrastructures de Matane, a expliqué le PDG de la STQ.