

change.org

Destinataire: Monsieur David Heurtel, Ministre, Jacques Daoust, Ministre des Transports et Pierre Arcand, Ministre responsable de la région de la Côte-Nord

Lettre: Bonjour,

Objet : Implantation d'un duc d'Albe au quai garage de Tadoussac ; Demande d'Audience publique.

Monsieur,

La Société des Traversiers du Québec souhaite construire un duc d'Albe (poteau d'amarrage) pour mieux amarrer les nouveaux traversiers, plus grands, attendus à la Traverse de Tadoussac. Si la justification accessoire de ce projet d'ajouter un poteau d'amarrage est assez évidente, la base de la justification énoncée au paragraphe 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact présentée par le promoteur est contradictoire et ne représente pas la réalité que nous vivons comme utilisateurs du service de traversiers.

Voici quelques observations et questions qui nécessitent des réponses pour permettre de bien mesurer l'ensemble des impacts environnementaux reliés à ce projet et de rechercher des mesures qui permettront de mitiger les effets de ce projet.

À aucun moment dans le passé, les citoyens et les utilisateurs de la traverse n'ont été consultés concernant ce projet de construire 2 traversiers plus grands (Capacité de 114 UEA (Unités-Équivalents-Autos) chacun) pour remplacer les 3 traversiers actuellement en service (Capacité d'embarquement de 70, 75 et 75 UEA) dont la vie utile se prolonge au moins jusqu'en 2025. Aussi, ce projet de duc d'Albe est, à ce jour, la seule occasion que nous avons comme citoyen, de faire connaître nos questions, de partager nos commentaires et de proposer des mesures de mitigation pour atténuer les impacts environnementaux concernant ce projet. Nous comprenons que le BAPE n'a pas autorité pour discuter de la décision de construire ces bateaux ou pour aborder la question des coûts. Nous estimons cependant qu'il est de son mandat d'entendre les citoyens sur les impacts environnementaux de l'ensemble du projet aussi bien que sur une partie infime de celui-ci. C'est pourquoi nous désirons porter votre attention sur ces impacts, puisque le duc d'Albe pour amarrer les nouveaux grands traversiers s'inscrit dans le projet d'arrivée des nouveaux bateaux qui opèrent pour assurer la fluidité et en quelque sorte, la continuité de la route 138. Ce travail de continuité de la route 138 que doit assurer la STQ, nécessite une concertation avec tous les intervenants,

dont les responsables de la route 138 de part et d'autres de la rivière, les divisions territoriales du MTQ et bien sur les utilisateurs du service.

La fréquence de départ des traversiers

À la section 1.3 de la page 2 de l'Étude d'Impact (Document PR 3.1) on peut lire que : « L'augmentation de la demande de traversées entre Tadoussac et Baie Ste Catherine est à la base de la justification du présent projet »

Questions pour le promoteur concernant cette section :

1. Si on demande une augmentation de la fréquence des traversées, comment la STQ peut-elle atteindre cet objectif si elle remplace 3 navires (75,75 et 70 UEA) qui traversent aux 13.5 minutes l'été par 2 bateaux plus grands (144 UEA chacun) dont la fréquence de départ ne peut pas être aux 13.5 minutes, considérant, entre autres, qu'il y aura un bateau de moins pour servir ?
2. N'aurait-il pas été préférable, pour rencontrer la base de justification du projet, de maintenir les traversiers actuels qui assurent une fréquence accrue et des pelotons de véhicules à la sortie moins imposants ?
3. Ainsi, par exemple, le transporteur aérien qui assure le lien entre Québec et Montréal a choisi des avions plus petits (Dash 8 : 50 ou 72 passagers) avec une fréquence de service aux heures, pour éviter les engorgements dans les aéroports, pour mieux satisfaire sa clientèle et diminuer les temps d'attente. Il aurait aussi pu utiliser des Boeing 747 et relier 2 fois par jour ces 2 villes en embarquant 500 passagers 2 fois par jour, pourquoi avoir choisi le rapport fréquence/capacité le plus élevé sachant que la route 138 manque d'espace de dépassement suffisants pour dissoudre sur une distance raisonnable les pelotons actuellement formés par les bateaux de 75 UEA ?

Le syndrome de la traverse et les nouveaux traversiers

On peut lire dans la même section de l'Étude d'Impact :

Contexte et raison d'être du projet : « La présence de la traverse amène des comportements dangereux : la formation de pelotons à la sortie des traversiers, une conduite imprudente, des dépassements interdits ou dangereux près de la traverse, (Consortium SNC-Lavalin-Genivar, 2009). Ainsi, ce syndrome amène comme principal impact une augmentation des accidents à l'approche et à la sortie de la traverse. Près de 30% des accidents survenus sur la route 138 entre La Malbaie et Les Escoumins peuvent être liés à la présence de la traverse. »

Consortium SNC-Lavalin/Genivar

Le coroner Samson expliquait, lorsqu'il a décrit ce syndrome, que ces phénomènes d'impatience et d'agressivité sur la route surviennent chez des « conducteurs autrement prudents sur la route »

Considérant que la route 138 n'est pas adaptée pour dissoudre des pelotons :

« Formation de pelotons : La probabilité d'être en peloton à la sortie du navire est relativement élevée en fonction du nombre de véhicules sortant et des caractéristiques de la route 138. Ainsi, la probabilité d'être encore en peloton, en sortant du navire au quai de Baie Ste Catherine, est de près du tiers au lac du Séminaire, 20 km à l'ouest du quai, pour 50 véhicules sortant du navire. » Consortium SNC-Lavalin/ Génivar p.3-25.

Considérant que les espaces de dépassements sont déjà saturés sur le premier segment de 20 kilomètre à la sortie du bateau, et que les pelotons passeront de 50 à 114 équivalents autos,

Considérant que le promoteur, la STQ, reconnaît qu'elle opère un traversier pour assurer la continuité de la route 138 et qu'en conséquence, on présume qu'elle a fait les consultations nécessaires auprès du Ministère des Transports pour s'assurer de mitiger les effets de sa décision sur la fluidité, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

4. Comment la STQ peut-elle expliquer en quoi la diminution des fréquences de traversées et l'accroissement des pelotons à la sortie des traversiers, qui garderont prisonniers les véhicules sur des dizaines de kilomètres additionnels sans possibilité de dépasser, comment donc la venue de bateau traversant moins souvent un plus grand nombre de véhicule, pourra ne pas augmenter l'incidence du syndrome de la traverse, les accidents qui en découlent et les impacts environnementaux prévisibles de ces accidents considérant la proportion importante de camions-remorques et particulièrement de ceux qui transportent des matières dangereuses sur la route 138?

5. Suite à la mise en place des nouveaux traversiers, quelles sont les mesures de mitigations qu'elle propose pour atténuer cette augmentation prévisible de la dangerosité de la route 138 sur les segments routiers de 100 kilomètres de part et d'autre du Saguenay?

Considérant que la démonstration que l'augmentation de la capacité d'embarquement des navires, la diminution de la fréquence des traversées et l'absence d'espace de dépassement suffisant de part et d'autre de la route 138 pour permettre de dissoudre les pelotons de 114 UEA indique que les utilisateurs de la route 138 devront en plus grand nombre emprunter les routes secondaires 170 et/ou 172 pour faire un voyage additionnel de 105 kilomètres vers Ville de Saguenay pour éviter les engorgements et risques additionnels prévisibles sur la route 138

Considérant que les impacts environnementaux reliés aux distances additionnelles parcourues pour faire le « détour » vers Saguenay, le temps perdu accru en attente au bateau et dans les pelotons de sortie des traversiers induiront des émissions d'effets de serre et accroîtront les risques d'accidents sur la route 138

comme sur les routes de contournement vers Ville de Saguenay.
Considérant la forte proportion de camions-remorques et de véhicules transportant des matières dangereuses ;

Nous demandons une audience publique du BAPE pour permettre aux citoyens et utilisateurs de la route 138 entre Québec et la Côte-Nord d'obtenir des réponses et de proposer des mesures de mitigation pour un projet qui, à ce jour, nous apparaît injustifié dans l'étude d'impact et de nature à accroître les atteintes à l'environnement, à la sécurité des usagers, à la fluidité de la route 138.

Recevez Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées,