

Mémoire

**présenté au BAPE
dans le cadre de la consultation publique**

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

**Les Escoumins
Le 1^{er} décembre 2016**

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
2. LE PORTRAIT DE LA MRC.....	3
3. LE PROJET DE LA STQ.....	3
4. LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION GLOBALE	4
5. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL	4
6. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE	6
7. LA QUALITÉ DE VIE	7
8. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	9
9. LA POSITION DE LA MRC	10
10. RÉFÉRENCES.....	10
ANNEXE 1 - CARTE DE LA MRC	12

1. MISE EN CONTEXTE

La Société des traversiers du Québec (STQ) envisage la construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac pour l'accostage sécuritaire de deux nouveaux traversiers de plus grande envergure à la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine.

Par le processus de consultation publique du BAPE, la MRC de La Haute-Côte-Nord désire se positionner à cet égard.

2. LE PORTRAIT DE LA MRC

Localisée à l'extrémité sud-ouest de la Côte-Nord, la MRC de La Haute-Côte-Nord constitue la porte d'entrée de cette grande région qui couvre près du quart de la superficie de la province de Québec. Le territoire de la MRC s'étale sur la rive nord du Saint-Laurent, de l'embouchure de la rivière Saguenay à celle de la rivière Betsiamites, et vers le nord jusqu'au 50^e parallèle.

La MRC est adjacente à la MRC de Manicouagan à l'est et au nord, à celle de Charlevoix-Est au sud, ainsi qu'à celle du Fjord-du-Saguenay vers l'ouest (voir annexe 1). Le nom de la MRC de La Haute-Côte-Nord vient de sa position relativement en amont sur le fleuve. Elle couvre une superficie de 11 261,28 km² et s'étend sur environ 160 km de littoral.

L'exploitation de la ressource forestière s'avère être l'activité la plus importante sur le territoire de la MRC. En effet, en plus des emplois reliés à son prélèvement et sa régénération (secteur primaire), l'exploitation de la ressource forestière a aussi des répercussions sur le secteur secondaire (scieries et usines de transformation) et tertiaire (services forestiers, transport des chargements). L'industrie touristique est également bien développée en Haute-Côte-Nord et compte plus de 150 entreprises, majoritairement des petites et moyennes entreprises (PME) qui emploient plus de 1 000 travailleurs et plusieurs bénévoles, dont la majorité sur une base saisonnière.

3. LE PROJET DE LA STQ

La Société des traversiers du Québec (STQ) envisage la construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac pour l'accostage de deux nouveaux traversiers de plus grande envergure. Le duc-d'Albe serait constitué de quatre à six pieux d'acier soutenant un butoir en béton. Il serait aménagé à une vingtaine de mètres de l'extrémité sud-ouest du quai garage auquel il serait relié par une passerelle.

En soi, la MRC n'est pas contre la construction d'un duc-d'Albe. Toutefois, certains éléments mentionnés dans l'étude d'impact sur l'environnement¹ méritent d'être revus et nuancés.

¹ Roche Itée, Groupe-conseil (Juillet 2015). Étude d'impact sur l'environnement. Implantation d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac. Québec : MDDELCC, 142 p.

4. LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION GLOBALE

Il est déplorable de constater que le milieu (citoyens, organismes, entreprises, municipalités, MRC, etc.) a été peu consulté au cours des dernières années relativement aux enjeux qui concernent la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine.

Le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac qui fait actuellement l'objet d'audiences du BAPE n'est pas représentatif de l'ensemble des enjeux qui touchent la traverse et la route 138 de part et d'autre du Saguenay.

Les enjeux et les projets (ex. : travaux au quai ou construction de nouveaux bateaux) qui concernent le transport ne peuvent être morcelés et doivent faire l'objet d'une vision globale, puisqu'il n'est pas seulement question de transport ici, mais bien de l'accessibilité d'une région entière par rapport au reste du Québec et du continent. Le gouvernement du Québec, de par ses mandats en matière de gestion des transports, de développement économique et de sécurité publique, doit faire la promotion d'un projet de transport porteur pour la Côte-Nord. Ceci passe par des solutions viables à long terme, ce qui n'est pas le cas des propositions actuelles.

Les enjeux présentés ci-après ne sont pas exhaustifs, mais méritent d'être considérés dans un projet de transport cohérent.

5. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

La section 4.2.2.13 *Économie* de l'étude d'impact sur l'environnement indique à la page 71 que « l'exploitation du nouveau duc-d'Albe impliquera des effets positifs sur l'économie en favorisant les chiffres d'affaires de la région et des commerces adjacents (restaurants, épiceries, etc.). Elle permettra d'entraîner des retombées importantes au niveau économique et de consolider la vocation touristique de Tadoussac. »

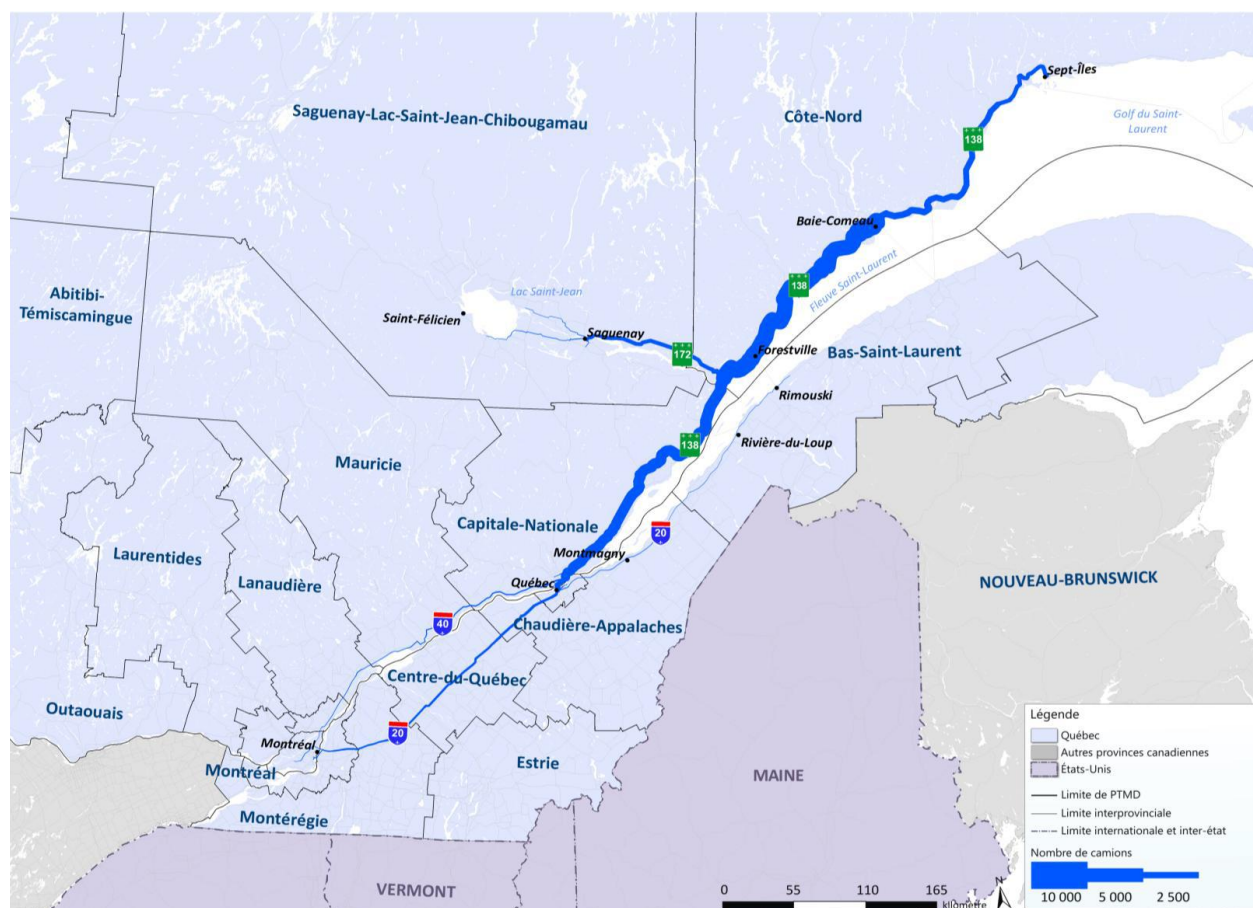
Cette affirmation apparaît fautive, non fondée et non appuyée sur de réelles analyses socio-économiques. L'implantation d'un duc-d'albe représentera le statut quo par rapport à la situation actuelle, puisqu'il ne s'agit pas d'une infrastructure permettant de promouvoir une amélioration de la situation économique. L'arrivée de deux nouveaux traversiers de plus grande capacité risque plutôt de nuire à la situation économique qui est déjà difficile.

La traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine représente la porte d'entrée de la MRC de La Haute-Côte-Nord et de la vaste région de la Côte-Nord dont le tissu économique est largement représenté par les secteurs industriels et touristiques.

Cette traverse est toutefois l'une des principales contraintes au développement économique de la région qui ne peut compter sur un lien de transport inter-régional fluide, fiable et efficient. Le portrait du camionnage a grandement évolué au cours des dernières années et le transport des marchandises se fait aujourd'hui majoritairement par camions. Autre fait à noter, les camions présents sur la Côte-Nord circulent exclusivement (à l'exception des routes 385 et 389 et des chemins forestiers) sur la route 138, ce qui crée un flux de circulation important (voir figure 1).

Selon le rapport intitulé *Les déplacements interurbains de camions au Québec – Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage 2006-2007*, il y a eu plus de 291 200 déplacements interurbains de camions sur les routes du Québec pendant une semaine en 2006-2007. C’est 21,4 % de plus qu’en 1999. Le rapport indique également que de façon générale, les marchandises les plus transportées sur les routes du Québec font partie des catégories « Bois, produits du bois, papier et imprimerie » et « Produits alimentaires », qui sont presque à égalité en représentant respectivement 12,6 % et 12,3 % des déplacements interurbains de camions.

Figure 1 : Flux de camions interurbains participant au marché du territoire de Plan territorial de mobilité durable (PTMD) de la Côte-Nord, semaine de 2006-2007

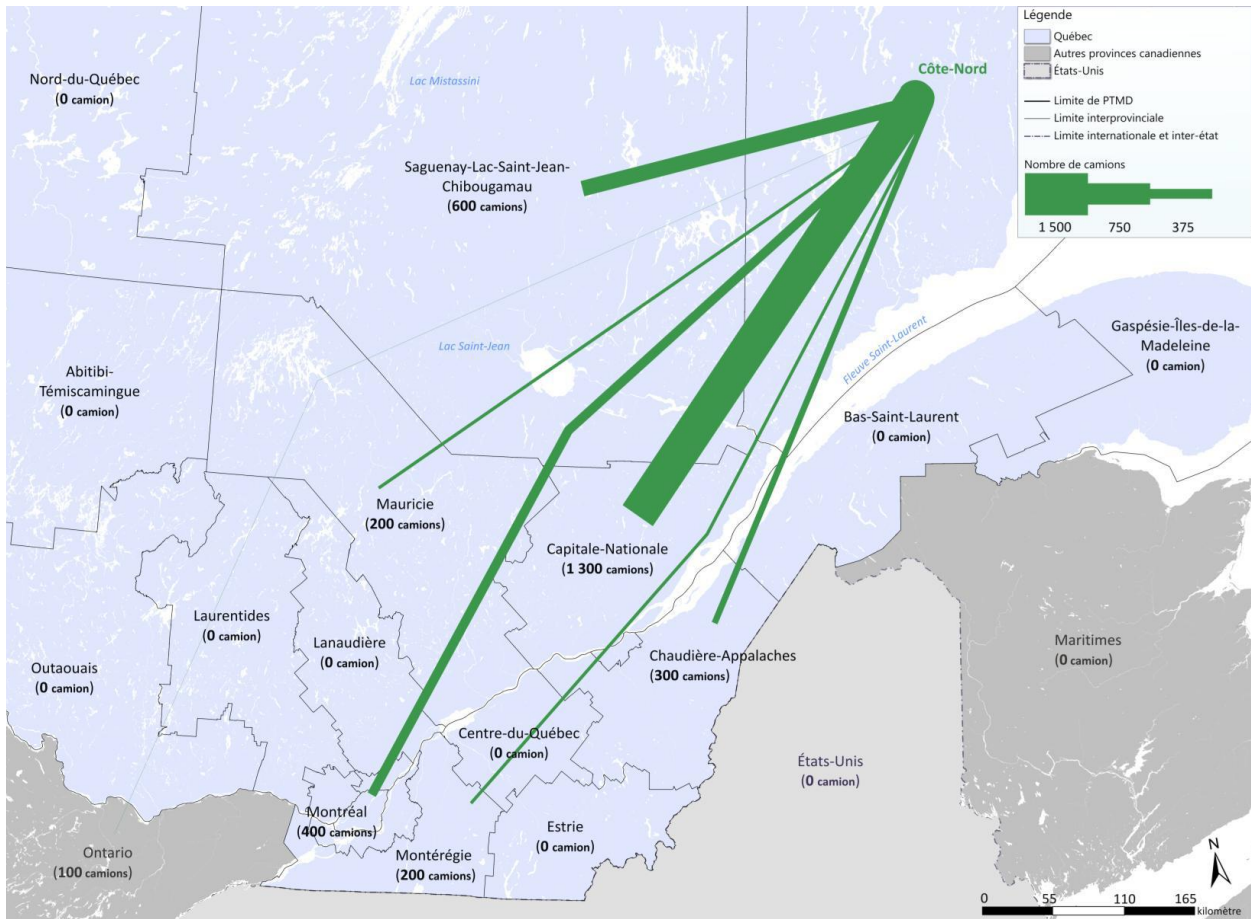


Source : Analyse de CPCS à partir des données de l’Enquête en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007.

À l’horizon 2026, le nombre de déplacements de camions interurbains généré par la Côte-Nord devrait augmenter de près de 45 %, passant de 5 400 à 7 800 déplacements par semaine² (voir figure 2).

² Canadian Pacific Consulting Services (CPCS). (2013). Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux Plans territoriaux de mobilité durable – Bloc 3 : Caractérisation du transport des marchandises au Québec. Chapitre 20 : Caractérisation du transport des marchandises pour le territoire de PTMD de la Côte-Nord. Ottawa : CPCS, 162 p.

Figure 2 : Distribution des déplacements de camions interurbains produits par le territoire de PTMD de la Côte-Nord, semaine de 2026



Source : Analyse de CPCS à partir des données de l'Enquête en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007 et des données prévisionnelles de la plate-forme du ministère des Transports de l'Ontario

Dans une région fortement caractérisée par la présence de l'industrie forestière et le transport du bois et de ses sous-produits, il est clair qu'un réseau de transport par camion qui est fluide, fiable et efficace est indispensable au développement économique de la région. Les entreprises sont dans un marché de concurrence et la présence d'une traverse maritime nuit à l'économie régionale. Le « passage obligé » du traversier Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine provoque des goulots d'étranglement de part et d'autre du Saguenay qui sont aussi nuisibles à l'industrie touristique. L'enjeu du désenclavement de la Côte-Nord est donc primordial pour son développement économique.

6. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

Comme l'indique le *Plan de gestion des activités en mer du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent*, l'embouchure de la rivière Saguenay est un endroit où il y a une tension entre les différentes utilisations. On y retrouve de nombreuses espèces de mammifères marins qui représentent un moteur économique

régional et une richesse écologique mondiale, une diversité animale et végétale exceptionnelle (plus de 1 600 espèces sauvages y ont été observées)³ et une grande concentration de trafic maritime.

Ce plan de gestion reconnaît également qu'il s'agit d'un secteur fragile, dont la santé de l'écosystème ne semble pas s'améliorer, et ce, en raison de l'accroissement des activités anthropiques. Mais l'indicateur le plus puissant est assurément le changement de statut du béluga, officiellement annoncé en septembre 2016 par le gouvernement fédéral⁴, qui modifie cette espèce d'un statut de « menacée » à « en voie de disparition (ou en péril) ».

La section 4.2.1.7 *Mammifères marins* de l'étude d'impact sur l'environnement indique que le projet de duc-d'Albe a un impact faiblement négatif sur les mammifères marins, puisque le bruit des travaux ne devrait pas dépasser le bruit marin ambiant, évalué à 150 décibels (dB) à la section 4.2.1.6 *Faune ichtyenne*. Par contre, ce bruit ambiant dépasse déjà amplement le niveau de bruit de 120 dB considéré comme le seuil où se produisent des changements de comportement chez les mammifères marins comme il est indiqué à la page 65 de la section 4.2.1.7.

Devant ce constat, une question doit être adressée : Peut-on vraiment se permettre de perturber, aussi minimalement que ce soit, le milieu de vie d'espèces déjà fragilisées et en voie de disparition?

7. LA QUALITÉ DE VIE

La configuration de la route 138 et ses accotements à la sortie du traversier n'est pas adaptée au flux de circulation des automobiles et des camions. Parmi les problématiques, on dénote la chaussée étroite, le manque d'espaces de dépassement, la présence de plusieurs entrées, la proximité de commerces et de résidences en bordure de route et des aménagements peu adaptés aux autres utilisateurs (piétons, cyclistes, conducteurs de véhicules hors route, etc.).

Par sa configuration, le secteur a quelques allures d'un milieu de vie à « échelle humaine », mais il est marqué par un transport interurbain majeur, incohérent avec les aménagements existants (voir figures 3 et 4).

3 PMSSL. (2016). Connaître le Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent. Récupéré le 30 novembre 2016 de : <http://parcmarin.qc.ca/connaitre/>

4 Le béluga officiellement considéré comme espèce en voie de disparition (1er septembre 2016). Dans Radio-Canada.ca. Récupéré le 30 novembre 2016 de : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/800614/gaspesie-beluga-espece-en-voie-disparition-especes-en-peril>

Figure 3 : *Sortie de la traverse à Tadoussac, vue vers le village*



Source : Radio-Canada, 15 octobre 2015

Figure 4 : *Sortie de la traverse à Tadoussac, vue vers Baie-Sainte-Catherine*



Source : Radio-Canada, 23 octobre 2015

Le débit de circulation et le nombre élevé de camions occasionnent des impacts sur la qualité de vie des citoyens. Ces conséquences sont, notamment, au niveau du bruit de la circulation, de la poussière et de la vibration causée par les camions.

8. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La section 4.2.2.9 *Transport et circulation terrestres* de l'étude d'impact sur l'environnement indique à la page 70 que « *l'exploitation du futur duc-d'Albe avec les nouveaux navires qu'il permettra d'accueillir permettra de diminuer, voire d'éliminer les délais d'attente de la clientèle de la STQ et de régler les problèmes importants de circulation aux approches des traversiers (« syndrome de la traverse »). L'intensité de la perturbation est jugée faible et l'étendue locale. Compte tenu de la longue durée de l'impact, l'impact global des travaux sur le transport et la circulation terrestres est jugé moyennement positif sur le transport et la circulation terrestres. »*

La première partie de cette affirmation s'avère fautive et non basée sur des faits concrets. Au cours de la première partie des audiences du BAPE les 8 et 9 novembre 2016, la STQ n'a pas été en mesure de valider leur affirmation, outre la présentation d'un tableau comparatif des capacités des navires actuels et futurs qui est théorique et qui ne tient pas compte des temps d'embarquement et de débarquement.

Ainsi, la présence de deux nouveaux traversiers de plus grande capacité plutôt que les trois traversiers actuels durant l'été n'améliorera pas la situation. Les nouveaux bateaux risquent plutôt de générer de plus gros pelotons à la sortie de la traverse qui n'aura pour effet qu'augmenter la problématique identifiée sous le vocable « Syndrome de la traverse de Tadoussac-Baie-Ste-Catherine ».

Le Bureau du Coroner du Québec présente d'ailleurs cette problématique comme suit « *le fait de devoir emprunter le traversier à heures fixes, afin de poursuivre un voyage sur la route 138, provoque à l'approche de la rivière, chez certains conducteurs, un changement psychosociologique particulièrement au niveau de la perception de la vitesse de conduite et des règles de sécurité habituellement respectées, en fonction de l'infrastructure routière. L'intensité du syndrome de la traverse est fonction de la distance à parcourir, la fatigue reliée à la conduite, l'insécurité reliée à l'exiguïté de l'espace disponible à bord du traversier et l'impatience des conducteurs. Ainsi, la sortie du traversier devient alors l'équivalent d'un départ de formule 1. Le conducteur atteint du syndrome de la traverse quitte toujours le traversier en essayant de se placer rapidement en tête de la file des véhicules. En plus, il se dirige vers un secteur où il est difficile de dépasser les tracteurs routiers. »⁵.*

L'augmentation du camionnage évoquée précédemment complexifie également les enjeux de sécurité routière à proximité de la traverse.

⁵ Bureau du Coroner du Québec. (2001). Recommandation, numéro de dossier 108524. Récupérée le 28 novembre 2016 de : https://www.coroner.gouv.qc.ca/rapports-et-recommandations/rechercher-des-recommandations.html?tx_msprecommandation_pi1%5Bdate_type%5D=evenement&tx_msprecommandation_pi1%5Bsubmit_button%5D=Rechercher&tx_msprecommandation_pi1%5Bdebut%5D=2960&tx_msprecommandation_pi1%5Buid_recomm%5D=675

9. LA POSITION DE LA MRC

La MRC ne peut être contre la réalisation du projet d'aménagement d'un duc-d'Albe à Tadoussac par la Société des traversiers du Québec, puisque ce projet permettra l'accostage sécuritaire de deux nouveaux traversiers de plus grande envergure.

Elle aimerait toutefois rappeler que la planification du transport à l'échelle régionale et provinciale doit se faire en concertation avec les partenaires du milieu. Cette concertation doit surtout se faire en amont des projets et dans une optique où l'écoute et la compréhension des enjeux est multilatérale.

Il ne faut pas envisager le développement de notre territoire à la pièce, mais plutôt dans un tout cohérent et qui permet notamment de régler à la source les problématiques parfois systémiques qui sont vécues localement. Il est grand temps d'admettre que l'atteinte du plein potentiel québécois ne pourra jamais se faire en laissant certaines régions de côté, comme si elles n'avaient pas leur place dans cette grande marche vers l'avenir.

La MRC souhaite également que les préoccupations du milieu puissent être entendues et traduites par des recommandations concrètes à l'attention du gouvernement du Québec et des instances concernées (ministères et autres mandataires) de façon à générer des actions positives en matière de transport pour le bien-être des collectivités nord-côtières. Ceci passe bien entendu par la prise en compte des enjeux soulevés lors des audiences et notamment ceux inscrits dans le présent mémoire et par la mise sur pied d'un réel projet de transport accompagné d'une vision globale qui permettrait le désenclavement de la Côte-Nord. L'objectif est bien entendu d'obtenir des solutions viables à long terme.

Enfin, la MRC de La Haute-Côte-Nord tient à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de l'opportunité offerte au milieu de s'exprimer et de faire valoir les multiples enjeux qui concernent la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine.

10. RÉFÉRENCES

Bureau du Coroner du Québec. (2001). *Recommandation, numéro de dossier 108524*. Récupérée le 28 novembre 2016 de : https://www.coroner.gouv.qc.ca/rapports-et-recommandations/rechercher-des-recommandations.html?tx_msprecommandation_pi1%5Bdate_type%5D=eventement&tx_msprecommandation_pi1%5Bsubmit_button%5D=Rechercher&tx_msprecommandation_pi1%5Bdebut%5D=2960&tx_msprecommandation_pi1%5Buid_recomm%5D=675

Canadian Pacific Consulting Services (CPCS). (2013). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux Plans territoriaux de mobilité durable – Bloc 3 : Caractérisation du transport des marchandises au Québec. Chapitre 20 : Caractérisation du transport des marchandises pour le territoire de PTMD de la Côte-Nord*. Ottawa : CPCS, 162 p.

FOISY, Luc et DÉSAULNIERS, Jean. (2001). *Plan de gestion des activités en mer dans le Parc marin du Saguenay-St-Laurent (2011-2017)*, Québec : Parcs Canada et Parcs Québec.

Le béluga officiellement considéré comme espèce en voie de disparition (1^{er} septembre 2016). Dans Radio-Canada.ca. Récupéré le 30 novembre 2016 de : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/800614/gaspesie-beluga-espece-en-voie-disparition-especes-en-peril>

MTMDET (2016). *Statistiques sur le camionnage*. Récupéré le 28 novembre 2016 de : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Pages/statistiques-camionnage.aspx>

PMSSL. (2016). *Connaître le Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent*. Récupéré le 30 novembre 2016 de : <http://parcmarin.qc.ca/connaître/>

Roche Itée, Groupe-conseil (Juillet 2015). *Étude d'impact sur l'environnement. Implantation d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac*. Québec : MDDELCC, 142 p.

ANNEXE 1 - CARTE DE LA MRC

