

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. PROMOTEUR : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Adresse : 625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec)
G5C 1C5

Téléphone : (418) 295-4765

Télécopieur : (418) 295-4766

Responsable du projet : M. Claude Tremblay, ing.
Directeur de la Côte-Nord

Chargé de projet : M. Robert Marsan, biol., M. Sc.

2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR (S'IL Y A LIEU) : à venir.

Adresse :

Téléphone : ()

Télécopieur : ()

Chargé de projet :

3. TITRE DU PROJET

Construction des approches et d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay

4. OBJECTIF ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

4.1 Mission et orientation du ministère des Transports du Québec

La mission du ministère des Transports du Québec (MTQ) est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

Un projet routier doit également être conforme aux politiques, aux orientations et aux objectifs ministériels et gouvernementaux et s'inscrire dans sa planification stratégique exprimée à l'intérieur des plans de transports régionaux.

4.2 Contexte et historique du projet

Le fjord du Saguenay se pose comme une barrière physique entre la Côte-Nord et le reste du Québec. En raison de cette réalité géographique, la traverse de la rivière Saguenay à la hauteur de Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac constitue le lien le plus utilisé pour les mouvements routiers interrégionaux impliquant la Côte-Nord. Cette traverse se trouve dans l'axe de la route 138, laquelle longe la rive nord du Saint-Laurent, constituant l'épine dorsale de la Côte-Nord et de Charlevoix, de même que le lien entre ces régions et les autres régions du Québec.

Hormis les traverses sur le Saint-Laurent, la route 138 et la traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac constituent le seul lien de transport routier reliant la région de la Côte-Nord directement aux grands centres du Québec et au continent. La traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac revêt donc une importance stratégique et économique de premier plan pour la Côte-Nord.

Les premières allusions au projet de réalisation d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay remontent aux années 70. L'analyse la plus sérieuse fut celle des consultants Lalonde, Girouard et Letendre en 1979 recommandant la construction d'un pont en amont de la traverse actuelle, à la hauteur des lignes de transport d'énergie¹. Bien que le projet répondait aux attentes du milieu, le MTQ recommandait d'en différer la réalisation en raison des coûts élevés et proposait en retour l'amélioration du service de traverse et de la route 138 ainsi que l'utilisation accrue des autres traverses dont le traversier-rail Baie-Comeau-Matane pour le transport des marchandises².

En 1995, le MTQ notait que la croissance de la circulation avait été beaucoup moins forte que prévu lors des études de 1979. Cette année-là, les problèmes de circulation à la traverse survenaient surtout en période estivale, en raison du flux touristique, le temps d'attente pouvait néanmoins aller jusqu'à deux heures, voire même trois heures en certaines occasions. Ces problèmes ont été à la base de l'allongement des navires, de l'aménagement des voies de circulation de la route 138 et de l'ajout à titre expérimental, à l'été 1995, d'un troisième navire.

¹ Lalonde, Girouard, Letendre et ass. (1979), *Lien à travers la rivière Saguenay reliant Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac*, Ministère des Transports du Québec, Québec, 204 pages.

² Lévesque, Marie-Claire et al. (1979), *Évaluation globale d'un projet de pont sur la rivière Saguenay*, Ministère des Transports du Québec, Service des Études, Québec, 121 pages.

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Malgré ces interventions, l'étude d'opportunité³ commandée par le MTQ en 1997 a montré que l'évolution rapide de l'achalandage des camions-remorques et du flux touristique justifie d'envisager des interventions afin de solutionner les problèmes actuels et d'éviter ceux appréhendés pour le futur.

4.3 Évolution de l'achalandage à la traverse

Bien que la population de la Côte-Nord soit à peu près stable depuis 5 ou 10 ans, l'achalandage de la traverse de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac n'a cessé de croître.

L'achalandage sur la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine a été de 729 000 véhicules en 1997-1998. De ce nombre, les trois quarts étaient des automobiles, soit 545 000, et 18 % étaient des camions-remorques, soit 132 000. Les camions et les autobus occupaient des parts marginales de l'achalandage annuel, soit respectivement 19 000 et 5 000 véhicules dans l'année.

La croissance globale du volume d'automobiles a ainsi été de 52 % entre 1984 et 1990 (taux de 8,7 % par année en moyenne) contre 10 % entre 1990 et 1997 (taux de 1,7 %). Le camionnage a été en très forte hausse entre 1993 et 1998 puisqu'il a doublé sur la traverse au cours de cette période de cinq ans (taux de 20 % par année en moyenne).

4.4 Établissement des prévisions de la demande

Le maintien de la population dans la région est fortement tributaire de la vigueur de l'économie régionale. L'économie régionale est basée sur la grande entreprise exploitant les ressources naturelles : l'industrie minière, l'hydroélectricité, les alumineries, l'industrie du bois et de la pâte, certaines activités portuaires et d'entreposage. Le tourisme est une autre composante importante de l'activité de base, spécifiquement à Charlevoix et à l'embouchure du Saguenay. La moitié de l'emploi régional sur la Côte-Nord est engendrée par les activités induites, soit le commerce de détail et les services à la population.

Les dernières prévisions d'achalandage du MTQ remontent à l'exercice effectué dans le cadre de l'étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac⁴.

Pour l'achalandage auto, la croissance future est estimée à 10 800 autos de plus chaque année, soit l'équivalent d'un taux de croissance de 2 % par rapport à 1997 expliqué en bonne partie par l'achalandage touristique et la population régionale.

³ Simard, Michel et al. (1999), Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac : version préliminaire, Consortium Naturam-Génivar, pour le ministère des Transports du Québec, Baie-Comeau, 560 pages.

⁴ Idem.

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

La croissance annuelle du nombre de camions-remorques serait de l'ordre de 6 600, soit 5 % par rapport au volume de 1997. Cette croissance s'explique par l'augmentation annuelle de camions-remorques de bois d'œuvre et de copeaux et par le recours accru au camionnage par l'industrie minière. À cause de divers facteurs conjoncturels, cette forte croissance des dernières années ne saurait toutefois se maintenir à moyen et long terme.

Pour ce qui est des camions qui forment une catégorie marginale, leur nombre devrait assez peu varier suivant l'évolution des 15 dernières années. La croissance appliquée est de 100 véhicules/année. Les autobus, pour la plupart des autocars touristiques, suivent l'évolution de la clientèle touristique, ce qui signifie une augmentation de 150 véhicules/année ou 3 % par rapport à 1997. Enfin, l'évolution des motos, vélos et autres véhicules est estimée suivre celle des autos en général, soit une augmentation de 500 véhicules/année.

Suivant ces prévisions, l'achalandage de la traverse pourrait augmenter à 1 million de véhicules en 2017, comparativement aux 729 000 en 1997-1998. L'achalandage des autos passerait de 546 000 en 1997 à 762 000 en 2017 pendant que le volume annuel de camions-remorques augmenterait de 132 000 en 1997 à 196 000 en 2017. Les hausses globales pour cette période de 20 ans seraient de l'ordre de 40 % pour les autos (et pour l'ensemble des véhicules) et de 49 % pour les camions-remorques.

Les achalandages réels observés pour les années 1997 à 2000 à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine s'avèrent cependant au-delà des prévisions établies en 1997. Les données fournies par la Société des traversiers du Québec (STQ) démontrent une augmentation moyenne de 4,1 % des automobiles et de 6,7 % des camions-remorques entre ces années, pour un total de 804 200 véhicules traversés pour l'année 1999-2000 contrairement aux 765 800 prévus pour la même année.

Il semble néanmoins que la diminution globale de 1 % enregistrée à l'année 2000-2001 contribue à rétablir la crédibilité des prévisions à long terme, ramenant le nombre de véhicules traversés à 795 645 contre les 783 950 prévus pour la même période.

4.5 Effets de la demande sur la capacité du service

Outre la période de pointe d'été expliquée par le flux touristique, le fonctionnement de la traverse s'est trouvé affecté par la hausse rapide du camionnage. L'espace occupé par les camions-remorques au cours d'une année est maintenant équivalent à celui des automobiles. Les volumes de camions-remorques demeurent à peu près constants au cours de l'année avec une légère diminution au cours des mois d'été. Les volumes d'extrants de la Côte-Nord sont plus importants que les intrants, alors que les deux mouvements étaient à peu près équilibrés il y a une quinzaine d'années. Les expéditions vers l'extérieur du Québec sont en forte hausse, ce qui s'explique principalement par la vigueur de l'industrie du bois, fortement exportatrice vers les États-Unis mais également par le transfert modal vers le camion de la part de certaines industries exportatrices, par exemple la métallurgie.

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Ces accroissements d'achalandage ont eu pour conséquence une saturation du service à certaines périodes de l'année et de la journée conduisant à nouveau à la formation de files pouvant impliquer parfois des attentes de quelques heures. Des ajustements d'horaires apportés par la STQ et la mise en service d'un troisième navire à l'été 2001 ont permis effectivement de réduire les temps d'attente lors de certaines périodes.

Il demeure cependant encore des moments où la capacité totale de la traverse est atteinte, et même surpassée, et cela, malgré ces dernières améliorations. Ce sont la période des vacances de la construction, les jours fériés et les dimanches d'été entre 12 h et 17 h.

Selon les projections d'achalandage décrites précédemment, si aucune amélioration n'est réalisée pour accroître la capacité du service, celle-ci sera atteinte pour un jour moyen de l'année vers 2017 et, pour un jour moyen de l'été, en 2007.

De plus, et malgré la stagnation du marché du bois d'œuvre sur la Côte-Nord, l'ouverture de toute nouvelle entreprise (comme celle de Louisiana Pacific) peut laisser présager une saturation du service beaucoup plus rapidement que prévu.

4.6 Limites des solutions de rechange

Le service de traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine a connu plusieurs vagues d'amélioration depuis son implantation. Les interventions apportées au cours des années 90 ont porté sur l'ajout, à titre expérimental, d'un troisième navire et, sur une base permanente, sur l'allongement des deux navires affectés à la traverse. Ces interventions ont permis d'accroître la capacité réelle du service lors des périodes de pointe.

Avec le temps, les possibilités d'amélioration du service actuel de traversiers s'avèrent passablement limitées. La vie utile des navires et des systèmes de propulsion permettent difficilement d'envisager d'autres transformations. L'ajout d'un deuxième étage aux navires existants n'a pas été jugé viable d'un point de vue opérationnel par la STQ. Dans le même ordre d'idée, l'ajout d'un quatrième navire accompagné des infrastructures nécessaires demanderait des investissements considérables compte tenu des gains réels apportés au service et de l'écart de coût avec la solution permanente du pont.

Enfin, l'incidence des options d'itinéraires de rechange (autres traverses, contournement via Chicoutimi) sur la réduction des débits à la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, même si elle s'avère complexe à estimer, ne sera probablement pas suffisante pour soulager le service de manière à assurer sa viabilité à long terme.

4.7 Un pont comme solution à long terme

Considérant toutes les interventions apportées depuis la mise en place du service de traversier et malgré le maintien des autres traverses, il subsiste toujours aujourd'hui certains problèmes à la traverse et ceux-ci pourraient devenir plus aigus dans l'avenir. Ces

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

problèmes semblent chroniques et contribuent à la fois à la saturation même du service mais aussi à ternir sa réputation auprès des clientèles nord-côtières.

Le Ministère envisage donc la réalisation d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay comme solution permanente et définitive aux problèmes actuels et futurs appréhendés à la traverse. Cette solution en sera une à long terme puisque sa réalisation, dans les meilleurs délais possibles, ne pourra se faire avant une dizaine d'années.

Globalement, l'implantation d'un lien routier direct entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac entraînera des répercussions positives évidentes. Parmi celles-ci, on peut compter les suivantes :

- l'élimination des files d'attente à l'entrée de la traverse et de l'image négative perçue par les voyageurs;
- une possible augmentation de l'achalandage touristique nord-côtier et des retombées économiques régionales liées à cette industrie;
- l'amélioration de la fluidité de la circulation locale par la réduction du nombre de véhicules en transit et de la qualité de vie des résidants (sécurité routière et piétonnière, situations conflictuelles éliminées, etc.);
- l'éradication définitive du problème de comportement agressif adopté par certains conducteurs dû aux délais du service (le syndrome de la traverse);
- l'amélioration de l'efficacité et de la rentabilité du camionnage entraînant potentiellement des effets bénéfiques sur les coûts de transport pour les expéditeurs nord-côtiers;
- l'élimination de la circulation des camions en milieu urbain et l'amélioration de la qualité de l'environnement pour les villages de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine (odeurs, bruits, vibrations, poussières, dommages à la chaussée, etc.);
- l'élimination psychologique de la barrière physique que constitue le Saguenay;
- les retombées économiques positives lors de la construction;
- l'ouvrage d'art, s'il est remarquable, pourrait constituer un attrait touristique et une entité de type monumental.

5. LOCALISATION DU PROJET

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

La zone d'étude, où l'on retrouve l'ensemble des options de pont, recoupe le territoire de plusieurs entités administratives distinctes. Sur la rive ouest du Saguenay, la municipalité de Baie-Sainte-Catherine s'étend d'amont en aval, de la pointe aux Petites Îles à la pointe Noire, et sur la rive gauche du Saint-Laurent, de l'anse à Serpent à la pointe Noire.

De l'autre côté du Saguenay, le territoire de la municipalité de Tadoussac s'étend sur le Saguenay de la rive nord de l'anse à l'Eau à la pointe Rouge et, sur le fleuve

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Saint-Laurent, de la pointe Rouge à un point situé à quelques kilomètres à l'est de la caye à Maclan. Tadoussac se trouve à l'extrémité ouest de la MRC de La Haute-Côte-Nord, dans la région administrative de la Côte-Nord.

En amont de l'anse à l'Eau, à Tadoussac, sur la rive est du Saguenay, la municipalité de Sacré-Cœur occupe le reste des berges de la zone d'étude. À l'instar de Tadoussac, cette municipalité se trouve dans la MRC de La Haute-Côte-Nord ainsi que la région administrative de la Côte-Nord.

Un ensemble de six options de ponts et de routes a été défini et est illustré à la carte 1 ci-annexée. Ces options se retrouvent toutes entre l'embouchure de la rivière Saguenay et légèrement plus hautes que les lignes hydroélectriques situées à une dizaine de kilomètres en amont de l'embouchure. Plus précisément, ces options sont de l'amont à l'aval :

P1 – Pont en amont de la ligne électrique, à la hauteur d'un axe en amont des cayes de l'anse à David et en amont du groupe des trois lignes de transport d'énergie

La structure proposée pour cet axe se compose d'une travée centrale suspendue et de quatre travées non suspendues (deux à chaque extrémité du pont de chaque côté des tours). La longueur totale prévue était de 1 500 m, 1 250 m pour la travée centrale et 250 m pour l'ensemble des travées de rive. Compte tenu de la forte inclinaison de la paroi rocheuse à cet endroit, les piliers sont placés hors de l'eau près du niveau des hautes eaux.

Cette option nécessite la construction d'une route d'accès à quatre voies en terrain très accidenté d'une longueur de près de 31,5 km. Quatre ponts secondaires d'une longueur totale de 1 575 m seraient requis, de même que trois tunnels d'une longueur totale de 6 450 m. Les volumes excédentaires de roc sont estimés à 1 million de m³ pour cette option.

P2 – Pont situé à environ 600 m en aval des lignes de transport d'Hydro-Québec dans l'axe du cap de la Boule

Il s'agit d'un pont suspendu d'une longueur totale de 1 400 m dont 1 200 m de portée centrale. Cette option nécessiterait la construction d'une route d'accès à quatre voies de 26,9 km en terrain très accidenté. Il serait nécessaire de forer trois tunnels d'une longueur totale de 8 075 m, ainsi que d'un viaduc d'une longueur totale de 175 m et d'une structure de 275 m. Les volumes excédentaires de roc sont estimés à environ 1,3 millions de m³ pour cette option.

P3 – Pont dans l'axe du cap Blanc (sur la rive droite) et de la pointe à la Croix (sur la rive gauche), soit à environ 3,3 km en amont des traversiers

D'une portée de 1 360 m, ce site exige la construction d'un pont suspendu dont le tablier comporterait quatre voies de circulation, deux bandes cyclables de chaque côté et un terre-plein central. Cette option nécessite la construction d'une route d'accès à quatre voies en terrain très accidenté d'une longueur totale de près de 17,5 km. Il serait nécessaire de creuser deux tunnels, soit un de 3 400 m sur la rive droite (Baie-Sainte-Catherine) et un de

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

3 550 m sur la rive gauche. Les volumes excédentaires de roc seraient de 1,1 million de m³ pour cette option.

P4 – Pont qui passerait dans un axe situé à 400 m en amont de la traverse actuelle (option privilégiée)

Cette option implique la construction d'un pont suspendu d'une longueur totale de 1 740 m dont 1 420 m pour la portée centrale. La base des piliers serait placée près des rives au niveau des hautes eaux. Le tablier comporterait quatre voies de circulation, deux bandes cyclables de chaque côté et terre-plein central. Ce tracé nécessiterait la construction d'une route d'accès à quatre voies d'une longueur totale de 12,9 km. Il serait nécessaire de creuser un tunnel de 1 200 m sur la rive droite et un viaduc de 950 m sur la rive gauche, à Tadoussac. Les volumes excédentaires de roc qui seraient à gérer sont estimés à 400 000 m³.

Cette option s'avère être celle privilégiée par le MTQ compte tenu de ses implications techniques et monétaires qui s'avèrent avantageuses par rapport aux autres options.

P5 – Pont dans l'axe de la pointe Noire et de la pointe Rouge, situé juste à l'embouchure du Saguenay

Ce tracé nécessite la construction d'un pont suspendu ayant une portée centrale de 1 780 m afin de maintenir la base des piliers hors de l'eau au niveau des hautes eaux. La construction de la route d'accès ne nécessiterait ni viaduc, ni tunnel. Il s'agirait d'une route conventionnelle en terrain plus ou moins plat d'une longueur d'environ 11,5 km. Les volumes excédentaires de roc de cette option sont estimés à 140 000 m³.

P6 – Jetée et pont ou tunnel dans l'estuaire

Cette option prend son origine à proximité de la pointe au Bouleau et se termine du côté est dans la baie du Moulin à Baude.

Cet axe présente deux variantes, l'une prévoyant un tunnel sur une partie du parcours et l'autre présentant un profil aérien sur tout le franchissement. Cette option, quelle qu'en soit la variante, nécessite également la construction d'une route d'accès conventionnelle d'une longueur de 5,6 km. Pour la variante avec tunnel, les volumes excédentaires de roc qui seraient à gérer sont estimés à 600 000 m³. Cependant, pour la variante avec pont, les volumes de matériaux excédentaires seraient faibles, voire nuls.

a) variante avec tunnel

Du côté ouest, une route serait aménagée sur une jetée d'une longueur de 2 km s'étendant sur les battures. Par la suite, un pont à travées multiples de type conventionnel (tablier, poutres et dalle) serait construit dans ce secteur en eau peu profonde sur une distance de 3 km. La traversée se ferait ensuite au moyen d'un tunnel sur une longueur de 3,7 km. Chaque bout du tunnel émergerait dans des îlots à construire à cette fin et un tronçon de 0,7 km compléterait la traversée avec un pont à structure conventionnelle.

*Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay***b) variante avec pont à haubans**

Selon cette variante, le lien Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac serait composé du côté ouest des mêmes ouvrages que ceux de l'option décrite précédemment, soit une jetée de 2 km suivie d'un pont à travées multiples conventionnelles de 3 km. Un pont à haubans de 900 m de travée centrale permettrait de franchir le chenal de navigation avec un dégagement vertical de 75 m. Des ponts à travées multiples de 150 m avec tablier à caissons seraient construits de part et d'autre du pont à haubans de façon à compléter la traversée.

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % à la suite d'expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur carte.

L'analyse préliminaire des six options n'a pas permis d'établir de façon précise la propriété des terrains pour chacune, de même que les proportions de terrains à acquérir. Ces dimensions seront abordées plus précisément dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

Cependant, toutes les options passeraient au-dessus ou dans les limites d'un parc fédéral, le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent et, à l'exception des options P5 et P6, également dans les limites du Parc provincial de conservation du Saguenay.

Du côté de Baie-Sainte-Catherine, l'aménagement à l'approche ouest du village (options P3 et P4) devra se faire au travers d'une zone agricole protégée et nécessitera l'acquisition d'une portion de terre de bonne qualité.

Les tracés des options P1 et P2, pour leur part, devront traverser la Pourvoirie du Club du Lac Fontaine inc. et la Pourvoirie Ça Mord inc.

7. DESCRIPTION DU PROJET

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Actuellement, le projet comprend six options de pont qui ont été présentées au point 5 de cet avis. Les étapes préliminaires à l'étude d'impact sur l'environnement permettront de

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

retenir une option de pont en fonction de divers critères (techniques, économiques, financiers, sociaux, environnementaux, etc.). Cette option sera elle-même analysée plus profondément et devrait comprendre plusieurs variantes de tracés. Enfin, à la lumière d'une série de sondages géotechniques pour bien connaître les caractéristiques du sol pour les sections d'approches et les assises des piliers du pont, un avant-projet préliminaire devrait être élaboré et servira de base à l'étude d'impact sur l'environnement.

Ensuite, et suivant le tracé de l'option retenue, le MTQ identifiera les terrains qui seront touchés par l'emprise des routes d'approche et par le pont.

Les travaux reliés à la phase aménagement et construction comprendront une série d'activités de déboisement, d'acquisition, de dynamitage (dans le cas où l'option retenue implique la réalisation d'un ou plusieurs tunnels d'approche), de déblais et de remblai. Un appel d'offres public devra déterminer le ou les entrepreneurs qui réaliseront le projet. Les technologies utilisées et les équipements requis dépendront, pour leur part, du tracé définitif, du type de pont retenu et de la complexité associée à la construction.

Les activités liées à l'exploitation comprennent celles de déglacage, de déneigement et d'entretien régulier des infrastructures.

8. DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturels et humains tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes (comptabilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).

La zone d'étude dans laquelle s'insère le projet constitue un milieu écologique d'une grande valeur et d'une grande vulnérabilité. Cette valeur environnementale est reconnue par la présence sur le territoire adjacent à la traverse, de deux parcs importants : le *Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent*, sous juridiction de Parcs Canada, et le *Parc de conservation du Saguenay*, sous juridiction du gouvernement du Québec. Depuis 1998, le village de Tadoussac est un des 26 membres du Club des plus belles baies du monde parrainé par l'UNESCO.

Le relief accidenté du terrain et l'escarpement aux abords du Saguenay, la profondeur du fjord et la turbulence des eaux du confluent concourent à la difficulté d'implanter un ouvrage d'art servant de lien routier interrives. L'estuaire, le confluent et la partie aval du fjord forment un complexe biologique riche, rare et fragile : lieu d'alimentation des bélugas, petits rorquals et rorquals communs, échouerie de phoques communs, présence de zostérides et de laminaires, aire de repos des oiseaux migrateurs, lieu de cueillette de myes et moules. La batture aux Alouettes et les dunes de Tadoussac font l'objet d'une réglementation de protection. L'ensemble des battures et baies, de même que les dunes et la partie aval du fjord devraient être évités pour le passage d'ouvrages routiers ou portuaires.

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Les rives escarpées du Saguenay offrent un milieu intéressant pour 13 espèces d'oiseaux rapaces qui sont susceptibles d'abriter des aires de nidification. Le cap Blanc est un lieu de reproduction du faucon pèlerin. Le milieu forestier présente moins de résistance du point de vue écologique, hormis certains peuplements phytosociologiques d'intérêt.

Le paysage est un enjeu important lié à l'amélioration du service de transport routier entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Les paysages de l'estuaire, du fjord et du village de Tadoussac sont remarquables. La halte côtière de Pointe-Noire, les traversiers et les services de croisière offrent des points de vue privilégiés. L'ensemble paysager du fjord et de l'estuaire se trouve valorisé du fait de la présence des deux parcs. L'ensemble des composantes paysagères apparaissent vulnérables à toute intervention visant l'estuaire et le fjord. L'impact négatif possible est d'autant plus important qu'il altère une ressource importante pour l'activité touristique.

Par ailleurs, le service de traversier demeure un employeur de premier plan dans l'économie locale. La traversée et la proximité des agglomérations de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine posent deux problématiques différentes. D'une part, les collectivités locales veulent assurer l'intégrité et la possibilité d'expansion, physiquement limitée, de leur tissu urbain. D'autre part, elles veulent bénéficier pleinement des retombées économiques de la présence de la clientèle touristique et s'inquiètent de la possibilité qu'un nouveau tracé, dans l'hypothèse d'un pont, contourne leurs villages et détourne le flux de touristes.

9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).

L'aménagement et l'exploitation d'un pont sur le Saguenay amèneraient une série d'impacts sur le milieu naturel et humain. De manière synthétique, voici les principales répercussions attendues communes à toutes les options :

- Le rejet de déchets dans le Saguenay durant la construction

Lors de travaux de construction, différents matériaux et équipements pourraient tomber dans le Saguenay, et ainsi, constituer des déchets. Il pourrait en être de même des matériaux excavés au niveau des falaises.

- La gêne du trafic maritime et la navigation de plaisance vers le Saguenay

Durant certaines étapes de la construction, les opérations pourraient avoir pour effet de gêner le trafic maritime vers le Haut-Saguenay (600 navires en 1993) ainsi que la navigation de plaisance (plus de 45 000 jours-plaisanciers en 1995, principalement entre la baie Sainte-Marguerite et Tadoussac). Les croisières également vers le

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Saguenay à partir de Tadoussac, Baie-Sainte-Catherine ou ailleurs sur le Saint-Laurent pourraient également être gênés.

- Le détournement du trafic routier pourrait affecter les retombées économiques locales

Au niveau des approches à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine, le détournement du lien routier à l'extérieur du cœur des villages pourrait avoir pour conséquence de réduire l'affluence, du moins en partie, des véhicules dans leurs secteurs commerciaux respectifs et ainsi affecter l'économie locale, notamment les activités touristiques liées à la restauration et à l'hébergement de transit.

- Une déstructuration du tissu urbain induit par le détournement

Le détournement des véhicules vers ces nouveaux liens routiers pourrait entraîner une déstructuration urbaine en encourageant le déplacement de certains commerces ainsi que l'établissement de nouveaux secteurs résidentiels le long de celui-ci, c'est-à-dire à l'extérieur des périmètres urbains actuels. Certains commerces du cœur des villages pourraient alors se voir contraints de réduire leurs activités ou de fermer.

- Les pertes d'emploi liées à la traverse affectant durement l'économie locale

L'élimination de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine entraînerait la mise à pied des employés locaux de la STQ. Comme il s'agit, sur une base annuelle, du principal employeur local, cet impact serait très important sur l'économie locale, impact qui ne saurait être compensé entièrement par les seules opérations annuelles d'entretien du nouveau pont. Par ailleurs, il convient de souligner que la STQ contribue également au développement local par l'offre de certains services dont des équipements d'incendie spécialisés et de la formation aux pompiers.

- La perturbation du paysage du fjord par la présence des infrastructures

En surplombant le Saguenay, un pont traverserait une unité de paysage dont le bassin visuel délimité par le relief escarpé est dominé par le fjord. Cette unité est moins accessible physiquement par voie terrestre, mais très accessible visuellement ainsi que par voie maritime (traversier, sentier pédestre, embarcations variées) ce qui renforce son caractère naturel. En fait, localisé à proximité de multiples points de vue à vocation touristique, le pont serait très apparent des observateurs.

- La disposition d'importants volumes excédentaires de matériaux d'excavation (sauf pour l'option P6)

Les travaux d'excavation induiraient la production de volumes excédentaires de déblais qu'il faudrait gérer de façon à restreindre les perturbations environnementales dans le milieu. Il s'agirait d'un des impacts importants pour lequel une évaluation régionale de la gestion de ces matériaux sera requise. L'étude d'impact devra évaluer son ampleur réelle et définir les mesures optimales de gestion.

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Enfin, trois répercussions sont communes aux options dont le tracé est directement sur le Saguenay (P1 à P4) :

- La perturbation, durant les travaux, des activités des rapaces

Comme les falaises bordant le Saguenay servent potentiellement de lieu de nidification pour certains rapaces (faucon pèlerin, pygargue à tête blanche et balbuzard), la réalisation des travaux pourrait perturber leurs activités habituelles et possiblement détruire des sites préférentiels de nidification.

- Le passage au-dessus d'un parc national et la traversée d'un parc provincial

Le nouveau lien routier passerait au-dessus d'un parc fédéral, le Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, et traverserait un parc provincial, le Parc de conservation du Saguenay. Les tracés empruntés passeraient donc par des secteurs fortement valorisés par des organismes des deux paliers de gouvernement. Ces parcs sont protégés en vertu de lois, règlements et directives qui décrivent des procédures explicites qui doivent être appliquées afin que la réalisation d'un projet puisse être autorisée à l'intérieur de leurs limites.

- La coupure ou l'interruption de sentiers aménagés et de routes d'accès

Le Parc de conservation du Saguenay est sillonné de sentiers pédestres et autres pour lesquels l'aménagement d'un nouveau lien routier pourrait constituer une interruption du trajet.

Lors de la phase d'exploitation du nouveau lien routier, dans l'option P4, la présence d'un viaduc sur piliers au nord du lac de l'anse à l'Eau pourrait constituer un risque de contamination de l'eau de ce lac (hydrocarbures, déversements accidentels de matières dangereuses, produits de déglacage, etc.) qui sert à l'approvisionnement de la station piscicole gouvernementale.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Avis de projet :	11-2001
Devis d'étude d'impact :	02-2002
Dépôt de l'étude d'impact :	06-2004
Consultation publique :	09-2004
Décret gouvernemental (CAR) :	03-2005

Avis de projet – Pont au-dessus de la rivière Saguenay

Plans et devis définitifs :	09-2005
Emprise libérée/acquisition :	09-2006
Déplacement des services publics :	09-2006
Exécution (construction) :	2007-2008 et 2008-2009

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

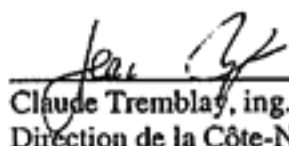
Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Une fois que le tracé retenu aura été construit, les objectifs initiaux fixés par le Ministère auront été atteints. Aucune phase ultérieure ou projet connexe qui se rattacherait au présent projet n'est prévu à la programmation, ni au Plan de transport du ministère des Transports du Québec.








Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 01.11.29

par


Claude Tremblay, ing., directeur
Direction de la Côte-Nord
Ministère des Transports

CARTE II-2 OPTIONS DE PONT

-  Route principale
-  Route secondaire
-  Ligne de transport d'énergie
-  Rivière
-  Rivière internationale
-  Marais
-  Estuaire

OPTIONS

-  Route ou jette projetée
-  Pont, viaduc ou tunnel projeté
-  Pont en amont de la ligne hydroélectrique (D)
-  Pont en aval de la ligne hydroélectrique (E)
-  Pont dans l'axe du cas Blanc et de la poche à la Crak (F)
-  Pont à proximité de la source acrotale (G)
-  Pont dans l'axe de la poche Noire et de la poche flozge (C4)
-  Pont jetté et pont à haubans ou tunnel dans l'estuaire (H)

Note: Les lignes entre parenthèses indiquent les investigations effectuées dans les études complémentaires et dans l'étude de l'ouvrage d'origine Lambert de 1973.

