E28

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur André Bossé
Bureau des sous-ministres des Transports
700, boul. René Lévesque Est. 29e étage
Québec, Qc., G1R 5H1

Montréal
le 11 août 2004

Objet : Analyse sommaire de l'étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac tel que présenté par le Consortium Naturam-Genivar en décembre 1999.

Mon cher collègue,

Après lecture de l'étude d'opportunité citée en rubrique, nous trouvons l'approche plutôt irrecevable considérant la réception chaleureuse de nos propos par le ministère en 1987. Les calculs utilisés pour disqualifier ce qui fut recommandé antérieurement nous semble indigne de l'approche méthodique du MTQ dans ce type de dossier. Bref, les estimations grossières de pont avec l'ajout d'une demi-douzaine de kilomètres de tunnels à grands coûts pour disqualifier l'alternative possible en amont des lignes d'Hydro Québec ont ainsi eu pour effet d'augmenter la facture **d'un demi-milliard de dollars** pour cette variante en question. Donc, après votre lecture du mémoire en annexe, j'espère avoir l'opportunité de communiquer avec vous afin de remettre les pendules à l'heure sur ce dossier si sensible.

Mais d'abord, il faut que je vous dise avec quelle force la beauté et la majesté de ce fjord s'est présentées à mon esprit. Avec tout l'acharnement d'un idéaliste doublé d'un réaliste, dès lors je me suis attaché à l'idée répondre à la commande en essayant de créer un pont de concept inédit dont la nécessité pourrait se montrer à la longue. Pour l'homme prévoyant, toute cela demande réflexion et préparations afin de minimiser l'impact sur le territoire, valeur sans cesse à respecter. Je me suis donc retrouvé, comme on dit en anglais « with an inspired guess » à concrétiser.

Je vous invite à relire mon mémoire déposé en 1986, intitulé : Exposé d'un Projet de Pont sur la rivière Saguenay, qui fut utilisée comme document de référence dans la présente étude d'opportunité. Bref, une fois le tracé bonifié sur l'Axe D en amont des lignes d'Hydro Québec, l'approche de l'exposé vise à valoriser la possibilité d'encadrer la structure du pont entre les falaises du fjord plutôt que de l'imposer par-dessus et de créer une structure disproportionné avec son environnement. Mais avec l'étude d'opportunité, l'estimé gonflée d'un demi-milliard de dollars n'a pas permis une analyse approfondie de cette variante par les experts Buckland & Taylor de Vancouver.

Entre-temps, veuillez agréer, cher André, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.

E29

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Objet : Analyse sommaire de l'étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac tel que présenté par le Consortium Naturam-Genivar en décembre 1999.

Introduction et topologie de la route 138 vers la Côte Nord :

Afin de définir les enjeux entourant la problématique de l'accessibilité de la côte Nord en résumant la topologie de la route 138 de près de 400 kilomètres entre Québec et Baie-Comeau et desservant toute la Côte Nord voici une description sommaire de sa configuration :

1- Québec à Ste. Anne de Beaupré; voie rapide régionale à quatre voies sur terrain plat.
2- Ste. Anne de Beaupré à Baie St. Paul; voie rapide à deux voies de montagne avec des voies auxiliaires de camionnage à toutes les côtes dans la direction ascendante. Réaménagé en 1980, il y aurait peut-être lieu d'y rajouter des voies lentes pour le camionnage dans les longues descentes comme c'est le cas dans la Côte du Milieu vers Baie St. Paul. Ceci permet les camions de se mettre en basse vitesse pour les descentes, évitant ainsi des accidents causés par des pertes de contrôle.
3- Baie St Paul à Clermont; route régional à grand débit sur terrain relativement plat avec voies auxiliaires dans toutes les côtes, Un problème de sécurité est à résoudre sur un tronçon de 4 kilomètres à la côte du Matou.
4- Clermont aux Bergeronnes; tronçon de route d'une centaine de kilomètres à moderniser dans un territoire accidenté incluant la mise en valeur d'une aménagement durable à la traverse du fjord du Saguenay à Tadoussac.
5- Les Bergeronnes à Baie-Comeau; route régionale à deux voies sur terrain plat. Des modifications ponctuelles peuvent facilement êtres apportés à fur et à mesure qu'il y aurait la demande.

Commentaires et considérations sur les estimations de l'étude d'opportunité :

En se concentrant sur la problématique liée à l'étude d'opportunité, nous voudrions souligner les lacunes de l'étude de Naturam-Génivar concernant la méthodologie utilisée pour faire un choix pour la traverse du Fjord du Saguenay dans le contexte des coûts des options.

Précisons que toutes les études faits antérieurement recommandaient que la traverse du fjord se fasse sur l'Axe-D (Rapport LGL 1979) en amont des pylônes d'Hydro Québec à 7 kilomètres de l'axe du traversier actuel. À cause de l'importance de l'impact visuel de la nature exceptionnelle à l'embouchure du Fjord du Saguenay à Tadoussac, il fut conclu qu'aucune structure imposante ne pourrait y être aménagé. En effet, Tadoussac doit être considéré comme lieux de villégiature sans pareil, soit un lieu de destination reconnu sur ce continent et non un simple endroit de passage. Donc :

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

1- Relatif à l'évaluation des coûts du pont, les formules d'extrapolation n'ont pas été utilisées pour évaluer le coût du pont P-1 (Axe-D). Le rapport cite un coût de **234 M$,** comparable au pont P-3 ayant une portée de 1 360 mètres au lieu de **172 M$** avec sa portée de 1 150 mètres. L'écart est d'importance majeure à **62 M$** (Tableau 1).

2- Dans les études de LGL, il n'y avait jamais question de tunnelisation pour accéder le pont, puisque son tablier se trouvait à près de 150 mètres au-dessus du fjord. Bref, la configuration avancée, était une de passer au-dessus des montagnes. Par contre, pour rendre le niveau du tablier à 90 mètres, afin d'être comparable avec les autres options, le forage d'un tunnel de 600 mètres sous le Cap de la Boule a été incluse dans l'estimation au coût de **45 M$** (Image-2). L'étude d'opportunité prévoit la construction d'environs 6,5 kilomètres de tunnels pour **485 M$** donnant un important écart de près de **440 M$.**

3- En se référant à la méthodologie de calcul de viaduc à grande hauteur du consultant Buckland & Taylor, comme c'est le cas avec les approches aux ponts, l'unité de calcul pour le viaduc traversant le vallon de l'anse aurait du être à 53 000 $ le mètre linéaire, soit 44 000 plus 20% de contingences. Précisons que ce viaduc passe à 60 mètres ou 200 pieds au dessus de l'anse du lac à l'Eau. Donc le coût de cet ouvrage d'art aurait dû plutôt lire **50 M$** au lieu de **20,75 M$.** De plus, en analysant les différentes possibilités pour l'aménagement des routes, le nombre de mètres de structure pourraient être diminué de 1,6 kilomètres à un demi-kilomètre, diminuant ainsi les coûts de **25 M$** pour les structures menant au pont sur l'Axe-D.

Les deux grandes lacunes citées aux items 1 et 2 invoquent une augmentation de près du **demi-milliard de dollars** pour la proposition sur l'axe D (P-1) qui, par défaut, disqualifie cette option. De plus, la sous estimation du viaduc au-dessus du vallon de l'anse du lac à l'Eau ainsi que la surestimation des structures menant à l'Axe-D, décrite à l'item 3, augmenterait le coût de la variante sur l'Axe C-3 de **30 M$.** Donc, avec les chiffres corrigés, un coût de **260 M$** sur l'axe D (P-1) aurait du être lu et comparé avec les coûts de **400 M$** sur l'axe C-3 (P-4) (Tableau 3).

Enjeux et considérations relatifs au réseau routier menant au pont :

En se concentrant sur la problématique liée au tronçon Clermont/Bergeronnes, nous voudrions souligner d'autres éléments à considérer concernant la méthodologie utilisée pour faire un choix de configuration de routes menant à la traverse dans le contexte de l'accessibilité de la Côte Nord. Donc :

1- Le MTQ avait fait, en fin 1990, une étude d'opportunité à valorisé un lien entre la route 170 provenant de La Baie (Saguenay) et la route 138 à Baie Ste. Catherine. En autant qu'avec le traversier, ce lien serait à déconseiller, le contraire s'avère nécessaire avec un pont à la recherche de trafic. Donc, dans les deux options, ce lien doit être prévu à un montant d'environs **25 M$** (Carte 4).

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

2- Après une déboursé aussi importante, il serait malheureux de ne pas moderniser les 14 kilomètres de la route 138 entre sa jonction avec la R-172 et la rivière Petites Bergeronnes si ce n'est pas déjà fait. Les budgets, si requis pour ces travaux, ne seront pas inscrits puisqu'on parle de travaux communs aux deux options.
3- Maintenant, il resterait à relier Baie St Catherine, à la jonction R-170/R138, à Clermont sur une distance d'environs 70 kilomètres (Carte 5). Deux choix pourraient être envisagés:
   a. Avec le tracé C-3 (P-4), la route 138 actuelle devra être modernisée en contournant les municipalités de Clermont, La Malbaie et St. Siméon et en corrigeant les courbes et profils de la route actuelle aux côtes de Port au Saumon et aux courbes de Port aux Quilles entre autres. Les coûts de ces interventions ainsi que d'autres non énumérés ne peuvent être quantifié. Par contre, **400 M$** auraient déjà été dépensés pour le tronçon d'une dizaine de kilomètres afin de contourner les municipalités de Baie Ste. Catherine et Tadoussac.
   b. Un nouveau tracé nord pour la R-138 de 70 kilomètres pourrait être aménagé en profitant davantage du lien direct entre le pont à l'Axe-D vers la R-170 et en complétant le chaînon manquant d'une trentaine de kilomètres entre Clermont et la courbe sur la R-170 à la rivière Noire. Les coûts de réalisation du lien entre le pont et la R-170 est déjà inclus dans l'estimation globale tandis que le lien de 30 kilomètres, qui pourrait être effectué sur une route forestière existante, se chiffrerait à un peu plus d'une cinquantaine de millions de dollars **(55 M$)**.
   Considérant que les 25 kilomètres à parcourir sur la R-170 existante, complété en 1980, suit les normes plus rigoureuses du MTQ pour les grandes artères régionales, ce parcours faciliterait le contournement de la route 138 actuelle évitant ainsi les points noirs énumérés à l'article a).

Bref, les parcours entre la jonction R-138/R-172 à Tadoussac et le raccord à la route138 à Clermont est de 80 kilomètres, que le trajet passe par le tracé sud (Axe C-3 et R-138 actuelle) actuelle ou par le tracé nord (Axe-D et R-170 convertie). Donc, il pourrait y avoir intérêt d'analyser cette alternative de ré localiser le parcours de la R-138 sur le tracé nord. Cette possibilité s'offre ainsi, tout en gardant les coûts de la réalisation de l'ensemble du projet à près de **340 M$** et, avec cet aménagement, il y aurait un lien contigu de catégorie voie rapide (demi autoroute) de près de 100 kilomètres entre Clermont et Grande Bergeronne.

La R-138 actuelle, longeant le majestueux fleuve, pourrait donc être déclassé en route régionale touristique désigné comme le prolongement de la R-362 qui origine à Baie St. Paul et qui aboutirait à Sacré-Cœur, Ce nouveau parcours passerait par la collection de points de vue et municipalités pittoresques au long du fleuve St. Laurent.

E32

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Avancement des projets aujourd'hui:

Depuis la publication de l'étude d'opportunité, un nouveau consortium fut créé pour mettre en valeur le projet. Par contre, l'impact dans le parc du Saguenay ne serait pas négligeable (Carte 6).

Donc, dans l'option du tracé C-3 (P-4) on remarque que le tunnel passant en dessous du parc du Saguenay du côté de Baie Ste. Catherine fut éliminé et le viaduc de 950 mètres passe à 60 mètres au-dessus du vallon reliant deux anses dans le même parc du côté de Tadoussac.

Pour ce qui traite de la variante Axe-D en amont des pylônes de Hydro Québec, notre étude de 1986 fut actualisée et nous indiquons une nouvelle variante de tunnel sur la rive sud du Saguenay pour permettre l'encadrement du pont entre les falaises du Fjord. Cette approche permettrait d'éliminer les tours conventionnels de pont pour les remplacer par des pylônes de suspension tel qu'indiqué dans notre étude de 1986.

Relativement au coût, l'élimination des tours représenterait une économie d'environs vingt-cinq millions de dollars. Par contre, les tunnels auraient effet d'augmenter les coûts de 85 M$ pour la variante 2, le tout en conservant le concept de structure à 4 voies. Donc, en ajoutant 60 M$ à la variante de l'Axe-D, le coût total du projet oscillerait entre **390 $M** et **410 $M** dépendant de la configuration de tunnel retenu. Ce choix doit donc se faire après des études plus poussées.

Enfin, resterait-il de voir à diminuer les coûts en optant pour une approche plus inédite, soit d'une structure plus discrète à deux voies franchissant le fjord avec haubans latéraux pour stabiliser l'ouvrage d'art, le tout selon notre étude de 1986.

Aussi, considérant le déclassement de la R-138 à la R-362, le lien entre le pont et la municipalité de Baie Ste. Catherine pourrait être aménagé comme route régional touristique passant ainsi par la municipalité au lieu de la contourner, diminuant ainsi le besoin de grands viaducs et autres structures pour limiter le coût du projet sous la barre des **400 M$.** (Tableau 7).

Mémoire préparé à Montréal ce 11 août 2004 par

Pierre Brisset

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.

E33

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Denis Domingue, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction de la Côte Nord,
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau, Qc. G5C 1C5

Montréal
le 30 septembre 2004

Objet : Rencontre relatif au projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Domingue,

Je permets de vous écrire confirmant notre rencontre que nous avions eu ce mardi après-midi le 28 septembre 2004. Bref, j'ai bien saisi l'état de l'avancement de l'étude d'impacte du projet en cours avec le consortium Genivar/SNC-Lavalin qui fait suite de l'étude d'opportunité faite par le consortium Naturam/Genivar préparé en 1999 mais, à cause d'incompréhensions de plusieurs éléments cruciaux de ces études, n'aurait-il pas lieu de prendre un certain recule et revoir le projet dans son ensemble. Rappelons nous que nous parlons ici d'un projet majeur qui aura un impact définitif sur le territoire et qui risque être bloqué par plusieurs groupes puissants et ce, pour toujours.

Vous dites que vous ne pouvez pas retourner sur les recommandations de l'étude d'opportunité déposée en 1999, mais pourtant, le tunnel recommandé dans cette étude sur la rive gauche (côté Baie Ste Catherine) a bien été éliminé coupant ainsi et enclavant pour toujours la continuité du parc du Saguenay à cet endroit. Nous sommes conscient que ce tunnel représente un coût de quelque **80 M$** mais, à cause de l'impact écologique important du secteur, cette décision ne peut-être prise à la légère, surtout quand elle va à l'encontre des recommandations de l'étude d'opportunité auquel vous avez faites tellement référence lors de notre entretien.

Donc, en se basant sur les conclusions de cette étude ainsi que de la méthodologie de calculs de telles structures formulées par vos experts Buckland & Taylor de Vancouver, l'évaluation des structures impliquées seraient **389 M$** pour l'option préconisé par le MTQ contre **277 M$** que nous avancions sur l'axe-D en proximité des pylônes HQ tout en encadrant le pont entre les falaises et en passant en tunnel sous le parc du Saguenay aux endroits critiques. (Voir tableau 7 ainsi que cartes 9 et 10 en annexe). Cet écart de coûts, d'environs **100 M$,** permettrait en effet, l'achèvement de la modernisation de la R-138 en catégorie voie rapide entre Clermont et Grande Bergeronne, toute en conservant la R-138 actuelle à caractère touristique entre la Malbaie et Baie Ste. Catherine. Bref, comme la route R-362 entre la Malbaie et Baie St-Paul.

En réitérant l'importance de prendre un bon recule sur l'ensemble du projet, veuillez agréer, cher M. Domingue, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. Mme. Julie Boulet ministre délégué aux Transports
M. André Bossé (MTQ)
M. Philippe Bourque directeur (RNCREQ)
M. Normand Parisien directeur (T2000)

E34

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Denis Domingue, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction de la Côte Nord,
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau, Qc. G5C 1C5

Montréal
le 03 octobre 2004

Objet : Suivi de la rencontre relatif au projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Domingue,

Permettez-moi de vous remettre copie de la carte indexe pour localiser les différents plans inclus dans le mémoire que je vous ai envoyé par courriel. J'avais oublié de vous remettre cette copie lors de notre rencontre.

Maintenant, je réitère l'importance de prendre le projet router dans son ensemble sur une distance d'une centaine de kilomètres de Clermont à Grande Bergeronne et non de se limiter à contourner Tadoussac et Baie Ste. Catherine. Comme je vous l'ai dit, lors de notre rencontre, il est inutile d'investir de tels sommes sur un pont au-dessus du Saguenay si la circulation s'engouffre aux entrées de La Malbaie ou St. Siméon.

De plus, j 'ose croire que la route 170 en provenance de la nouvelle municipalité de Saguenay pourrait jouer un plus grand rôle à alimenter ce nouveau pont qu'on semble vouloir porter à croire. Précisons que les arrondissements principaux de cette municipalité se trouvent sur la rive sud qui, entre autres, seront bientôt inter-reliés avec la nouvelle A-70. Pour cela, je maintiens le lien important avec le pont projeté avec la R-170, peu importent le scénario retenu.

Dernière chose, il est malheureux que les trois options envoyés à Buckland & Taylor ne soit pas ceux qui furent analysés dans l'étude d'opportunité et que deux autres alternatives y soient incorporées. Lors que j'avais présenté la variante de l'axe D au Ministre M. Marc Yvan Côté en 1986, tous y avaient bien compris qu'il ne s'agissait pas d'autant de kilomètres de tunnels qu'insinuait l'étude d'opportunité en question.

En réitérant, encore une fois, l'importance de prendre un bon recule sur l'ensemble du projet, veuillez agréer, cher M. Domingue, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. Mme. Julie Boulet ministre délégué aux Transports
M. André Bossé (MTQ)

ps. Selon le site WEB du Consortium Génivar/SNC-Lavalin, il semble que la version finale de l'étude d'impact à été remis au MTQ le 13 septembre 2004. Si oui, comment pourrais-je en obtenir une copie.

E35

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Denis Domingue, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction de la Côte Nord,
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau, Qc. G5C 1C5

Montréal
le 03 novembre 2004

Objet : Suivi de la rencontre relatif au projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Domingue,

Permettez-moi de vous parler de la merveille du pont Millau en France pour fin de comparaison avec ce que vous essayez de faire à Tadoussac.

D'abords, la structure du pont en France est un chef d'œuvre sans pareil conçu par un architecte, chose que j'essaie de vous convaincre à faire à Tadoussac avec notre structure encadré entre les falaises plutôt que d'y être imposée.

Ensuite, ce pont se trouve à 7 kilomètres de la municipalité de Millau sur un nouvel axe routier conçu à desservir toute la région. Vous remarqueriez que notre projet à une approche similaire séparant la nouvelle voie rapide dans une emprise distincte de l'emprise touristique de la R-138.

Maintenant, pendant ma visite récente à Tadoussac, on m'a informé que le lien entre la R-170 et la R-138 à Baie Ste. Catherine est en évolution via Ste. Étienne, une route de classe E sous la numérotation R-370.

Aussi, j'ai remarqué certaines améliorations apportées sur la R-138 entre Clermont et Baie Ste. Catherine. La correction de la courbe et l'élargissement de la chaussée de la R-138 au dessus de la rivière aux Canards à Pointe au Bouleau semble bien répondre aux normes de sécurité sur ce tronçon de route.

Par contre, l'élargissement de la R-138 de deux à quatre voies entre Clermont et La Malbaie n'a pas éliminé la confusion de la traverse de la rivière de la Malbaie dans cette municipalité. L'élargissement de la route dans les côtes de Port au Saumon ne se rend pas au sommet de la côte du côté de Saint Fidèle. Le redressement de la R-138 et le nouveau pont au dessus de la rivière Noire dirige toujours le trafic lourd dans les rues restreintes de Saint Siméon.

Maintenant du côté est du Fjord entre Tadoussac et Forestville, j'ai remarqué le début des travaux de modernisation de la R-138 entre la R-172 et Grande Bergeronnes. Aussi, plus à l'est, quelques 25 kilomètres de la R-138 à été reconstruite en deux tronçons de classe supérieure pour s'éloigner des falaises du fleuve St. Laurent. Par contre il y a beaucoup de voies de contournements de municipalités à faire sur ce tronçon, là où on semble naviguer des kilomètres et des kilomètres entre les balcons. En autant que je ne me suis pas rendu à Baie Comeau, j'oserait croire que plusieurs correctifs soient absolument essentiels pour reclasser la route digne du nouveau pont de Tadoussac, vous ne croyez pas?

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

En réitérant, encore une fois, l'importance de prendre un bon recule sur l'ensemble du projet, veuillez agréer, cher M. Domingue, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. Mme. Julie Boulet ministre délégué aux Transports
M. André Bossé (MTQ)

ps. Selon le site WEB du Consortium Génivar/SNC-Lavalin, il semble que la version finale de l'étude d'impact à été remis au MTQ le 13 septembre 2004. Si oui, comment pourrais-je en obtenir une copie.

E37

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Denis Domingue, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction de la Côte Nord,
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau, Qc. G5C 1C5

Montréal
le 30 décembre 2004

Objet : Suivi de la rencontre relatif au projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Domingue,

J'ai bien reçu votre lettre du 19 novembre 2004 et je vous en remercie pour l'attention que vous portiez envers mes préoccupations.

Par contre, je n'ai jamais reçu d'appel de suivi de la part de consortium ni de SNC-Lavalin qui ont siège social à Montréal pour discuter davantage notre point de vue sur le projet ni de notre approche d'intégration ultime d'une telle infrastructure dans un environnement aussi fragile.

Comme cette solution a été reconnue comme inédite de la part de vos collègues en 1986, il serait malheureux de ne pas saisir l'opportunité de faire de ce projet une première mondiale qui serait reconnue dans toutes les revues techniques, un peu comme la structure de Millau, qui quand même, n'est pas une simple structure suspendue.

Je vous fais remarquer qu'il y aura la dernière rencontre du comité consultatif en janvier 2005 et la remise du rapport final est reporté en avril 2005.

En réitérant, encore une fois, l'importance de prendre un bon recule sur l'ensemble du projet, veuillez agréer, cher M. Domingue, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. Mme. Julie Boulet ministre délégué aux Transports
M. André Bossé (MTQ)

ps. Selon le site WEB du Consortium Génivar/SNC-Lavalin, il semble que la version finale de l'étude d'impact sera remis au MTQ en avril 2005.

des Transports
Québec
Direction de la Côte-Nord

E38

Baie-Comeau, le 14 mars 2005

Monsieur Pierre Brisset
Directeur
Groupe de recherche urbaine
Hochelaga-Maisonneuve
4344, rue Bourbonnière
Montréal (Québec) H1X 2M4

Objet : Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay
N/Dossier : 1.14.01

Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre lettre du 30 décembre 2004 concernant le projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay.

Tel qu'il a été précisé dans ma lettre du 19 novembre 2004, le Ministère a pris en considération vos appréhensions quant au choix du corridor de pont actuellement à l'étude. C'est pourquoi il a demandé au Consortium SNC-Lavalin–Génivar, qui réalise présentement l'étude d'impact, de bien vouloir inclure un complément d'analyse sommaire d'un projet de pont suspendu dans l'axe du tracé de l'option P-1 afin de valider les données et les hypothèses avancées dans l'étude d'opportunité de 1999.

Je vous prie de croire que le Consortium, qui compte notamment les services de monsieur Michel Virlogeux, ingénieur associé au viaduc de Millau, est déjà sensibilisé à vos préoccupations. J'espère ainsi que ce complément d'étude puisse clarifier les enjeux autour de cette question et qu'il permettra de prendre le recul que vous souhaitez par rapport au projet actuellement à l'étude.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Denis Domingue, ing., M. Sc. A.

DD/ML/lla

c. c. MM. André F. Bossé, ing., sous-ministre adjoint, DGQE
Michel Bérubé, ing., chef du Service des inventaires et du Plan

3664

625, boul. Lafléche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : (418) 295-4765
Télécopieur : (418) 295-4766
www.mtq.gouv.qc.ca

E39

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Denis Domingue, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction de la Côte Nord,
625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau, Qc. G5C 1C5

Montréal
le 21 mars 2005

Objet : Suivi de la rencontre relatif au projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Domingue,

J'ai bien reçu votre lettre du 14 mars 2005 et je vous en remercie pour l'attention que vous portiez envers mes préoccupations.

Par contre, je n'ai toujours pas reçu d'appel de suivi de la part de consortium ni de SNC-Lavalin qui ont un siège social à Montréal pour discuter davantage notre point de vue sur le projet ni de notre approche d'intégration ultime d'une telle infrastructure dans un environnement aussi fragile. Vous mentionnez que M. Michel Virlogeux, ingénieur associé au viaduc de Millau, à été sensibilisé à mes préoccupations, mais y aurait-il lieu de rencontrer ce Monsieur lors de sa tourné à Montréal en début avril? Si j'ai bien compris le programme, Monsieur Virlogeux doit prononcer la conférence d'ouverture du 40e Congrès annuel de l'AQTR en début avril.

Bref, comme la solution que nous préconisons pour ce pont a été reconnue comme inédite de la part de vos collègues en 1986, il serait malheureux de ne pas saisir l'opportunité de faire de ce projet une première mondiale, un peu comme l'élégance de la structure de Millau, qui quand même n'est pas une simple structure suspendue.

Je vous fais remarquer que, selon le site WEB de la Société du Pont sur le Saguenay, il y aura eu la dernière rencontre du comité consultatif en janvier 2005 et la remise du rapport final est prévu pour avril 2005.

En réitérant, encore une fois, l'importance de prendre un bon recule sur l'ensemble du projet, veuillez agréer, cher M. Domingue, mes salutations distinguées,

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. Mme. Julie Boulet ministre délégué aux Transports
M. André Bossé (MTQ)

ps. Selon le site WEB du Consortium Génivar/SNC-Lavalin, il semble que la version finale de l'étude d'impact sera remis au MTQ en avril 2005.

Ministère
des Transports
Québec

Direction de la Côte-Nord

Baie-Comeau, le 7 avril 2005

Monsieur Pierre Brisset
Directeur
Groupe de recherche urbaine
Hochelaga-Maisonneuve
4344, rue Bourbonnière
Montréal (Québec) H1X 2M4

Objet : Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay
N/Dossier : 1.14.01

Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre lettre du 21 mars 2005 concernant le projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay.

Tel que je vous l'ai déjà mentionné à quelques reprises, le Consortium SNC-Lavalin–Génivar est déjà sensibilisé à vos préoccupations et procède actuellement au complément d'analyse sommaire d'un projet de pont suspendu dans l'axe du tracé de l'option P-1 afin de valider les données et les hypothèses avancées dans l'étude d'opportunité de 1999.

L'ensemble des documents et argumentaires que vous nous avez fait parvenir, ainsi que l'étude de 1986 que vous avez produite, ont déjà été portés à l'attention du Consortium. Par conséquent, le ministère des Transports n'a adressé aucune directive au Consortium ni à monsieur Virlogeux à l'effet d'effectuer un suivi spécifique auprès de vous.

Enfin, je tiens à vous rappeler que les informations issues du site WEB de la Société du pont sur le Saguenay n'engagent que celle-ci. Les échéanciers de l'étude d'impact en cours dont vous faites référence ont en effet déjà été envisagés antérieurement par le Ministère, mais nécessitent actuellement des ajustements qu'il est difficile pour l'instant de confirmer.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Denis Domingue, ing., M. Sc. A.

DD/ML/lla

c. c. MM. André F. Bossé, ing., sous-ministre adjoint, DGQE
Michel Bérubé, ing., chef du Service des inventaires et du Plan

625, boul. Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : (418) 295-4765
Télécopieur : (418) 295-4766
www.mtq.gouv.qc.ca

E41

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE (GRUHM)
4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC
H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 FAX : (514) 899-9226

Monsieur Michel Virlogeux, ing., M. Sc. A.
Directeur, Direction Travaux Publics,
Ouvrages d'arts sur les autoroutes Françaises
France

Montréal
le 11 avril 2005

Objet : Mise en valeur du projet d'un pont au dessus du Fjord du Saguenay à Tadoussac.

Bonjour M. Virlogeux,

Il nous fait grand plaisir de vous remettre nos analyses que nous avons faites en 1986 avec une mis à jour de la mi-août 2004.

Mais d'abord, il faut que je vous dise avec quelle force la beauté et la majesté de ce fjord s'est présentées à notre esprit. Avec tout l'acharnement d'un idéaliste doublé d'un réaliste, dès lors nous nous sommes attachés à l'idée de répondre à la commande en essayant de créer un pont de concept inédit dont la nécessité pourrait se montrer à la longue.

Bref, plutôt que d'imposer la structure du pont sur les montagnes, nous avons tenté **de l'encadrer entre les falaises**. Pour l'homme prévoyant, toute cela demande réflexion et préparations afin de minimiser l'impact sur le territoire, valeur sans cesse à respecter. Je me suis donc retrouvé, comme on dit en anglais « with an inspired guess » à concrétiser.

Étant ingénieur renommé et associé au viaduc de Millau, on nous informe que vous aviez été sensibilisé à nos préoccupations et pour cela, aurait-il lieu de vous rencontrer lors de votre tourné à Montréal en début de ce mois afin de discuter davantage notre point de vue sur le projet ni de notre approche d'intégration ultime d'une telle infrastructure dans un environnement aussi fragile?

Bref, comme la solution que nous préconisons pour ce pont a été reconnue comme inédite de la part des cadres supérieurs de Transport Québec en 1986, il serait malheureux de ne pas saisir l'opportunité de faire de ce projet une première mondiale, un peu comme l'élégance de la structure de Millau, qui quand même n'est pas un simple pont suspendu.

En réitérant, encore une fois, l'importance de profiter de l'occasion afin d'échanger des idées communes, veuillez agréer, cher M. Virlogeux, nos salutations distinguées,

Pierre Brisset

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM.
cc. M. Amin Khouday (SNC-Lavalin)
M. André Bossé (MTQ)
M. Denis Domingue (MTQ