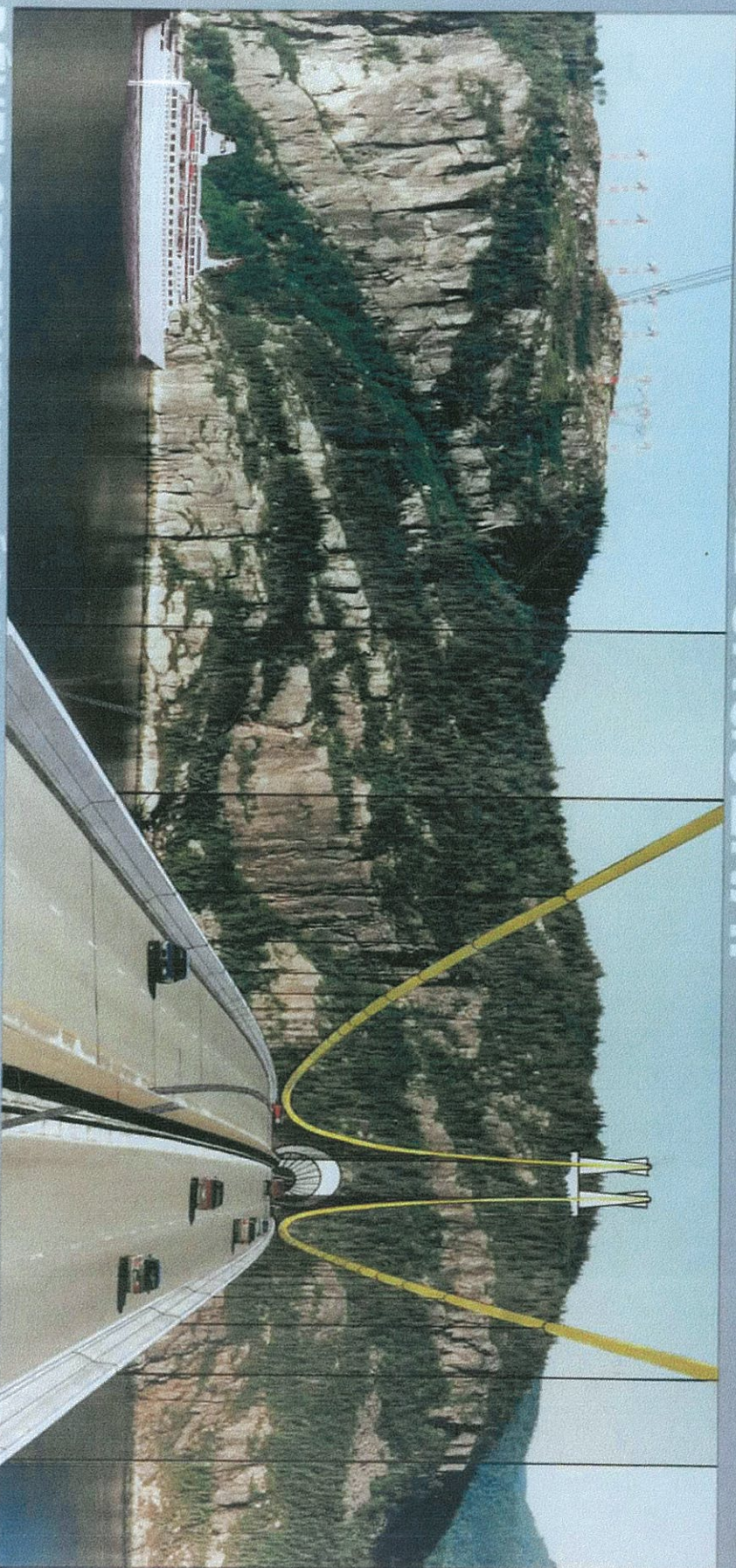


EXPOSÉ D'UN PROJET DE PONT SUR LA RIVIÈRE SAGUENAY



DEVELOPPEMENT REGIONAL
DE L'ACCESSIBILITE
DE LA CÔTE-NORD

PIERRE BRISSET

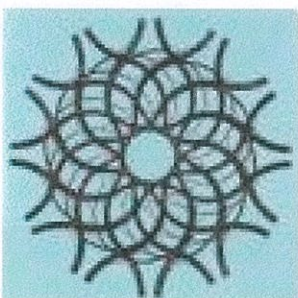
Pierre Bisset, Architecte,
GROUPE en EXERCICE URBAIN
(GRU)

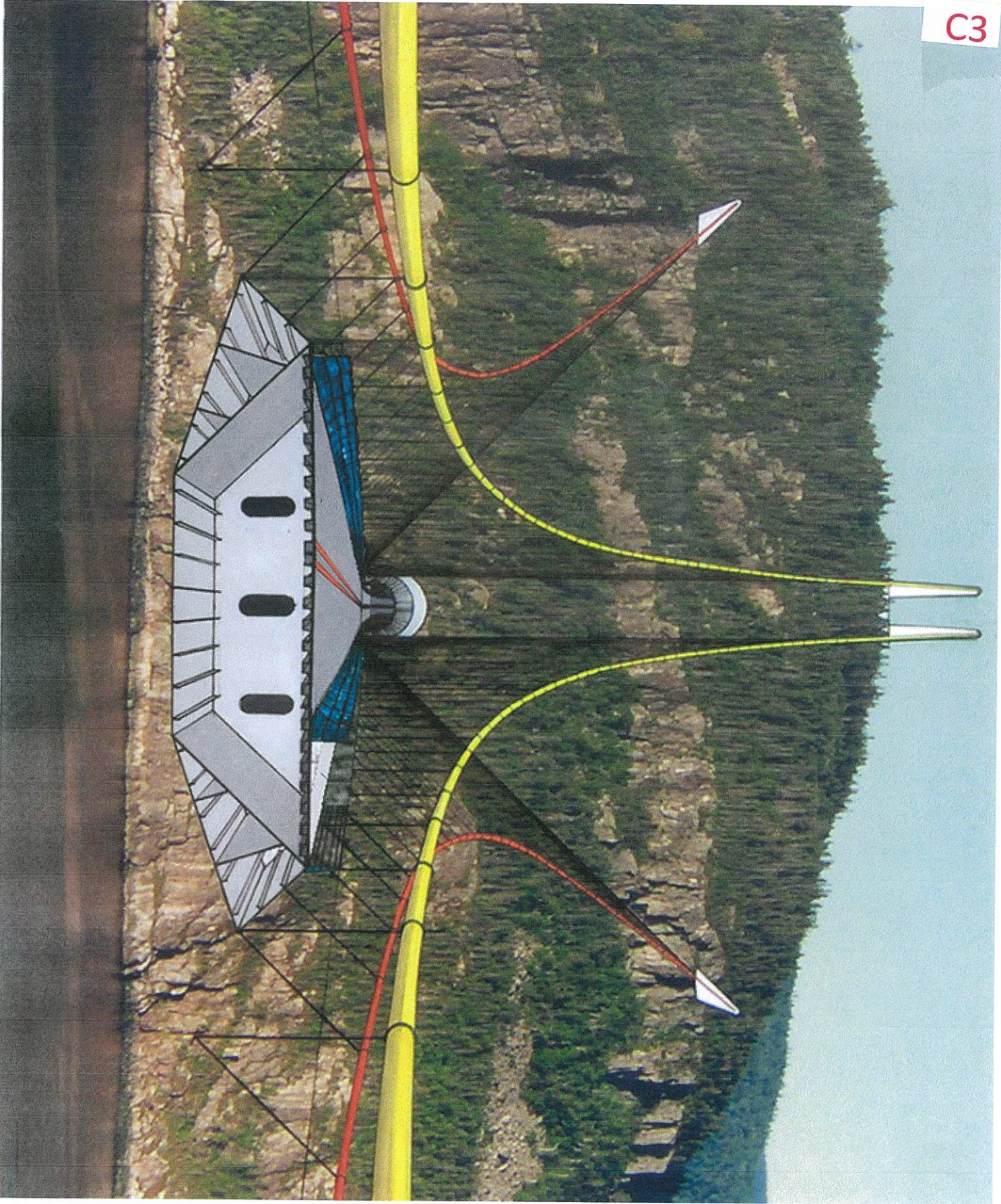
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.

Courriel: gru@sym.patio.ca

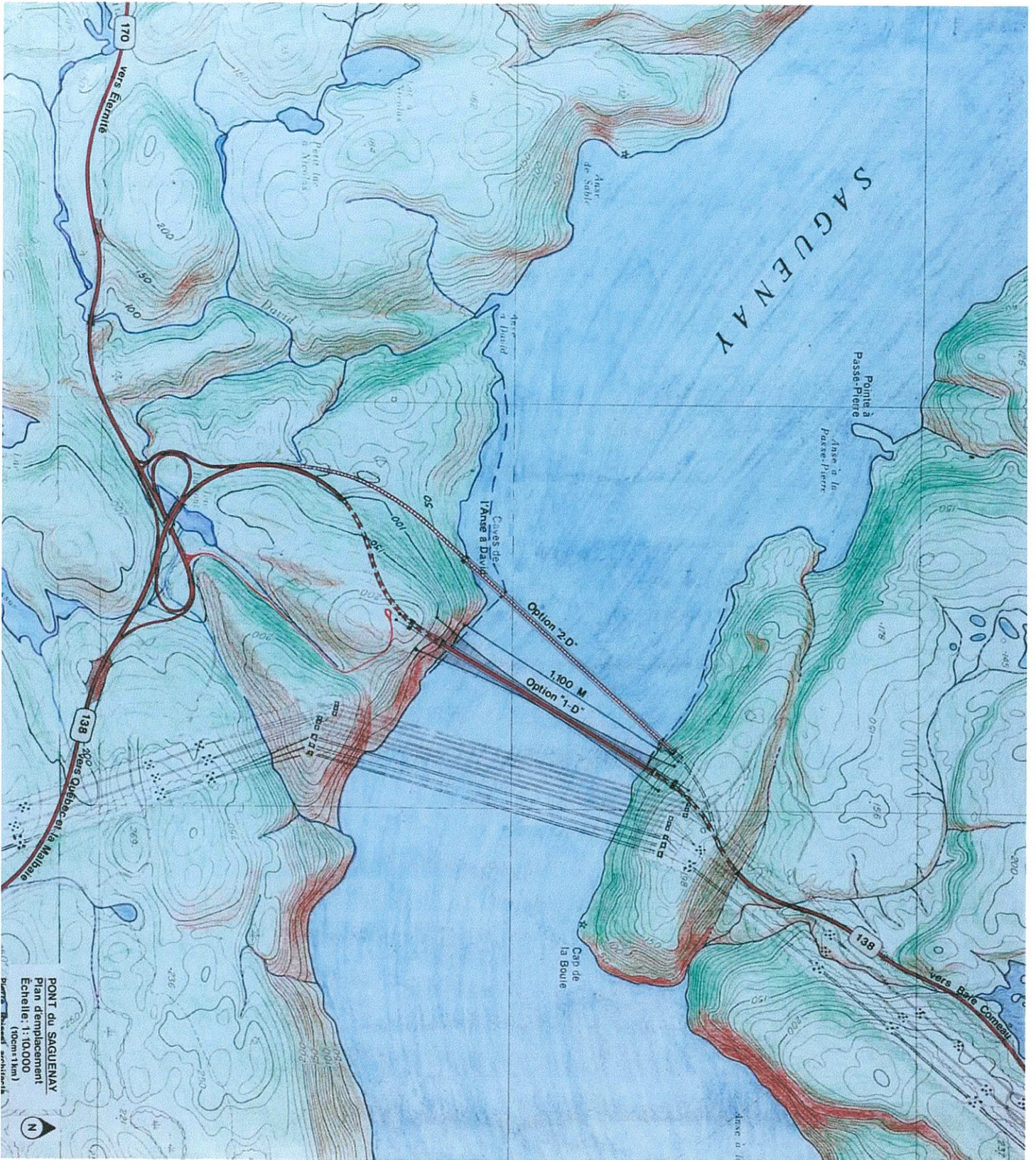
WEB: <http://gru.m.org/>





Chaussée : 7.5 a 9.0 M (25 a 30 pi)
Tablier : 12.0 a 13.5 M (40 a 45 pi)
Structure : 15.0 a 16.5 M (50 a 55 pi)

PONT DU SAGUENAY
Coupé transversale
Plan de l'Institut Aérospatial



PONT					
ELEMENTS	NOMBRE	DIMENSION	POIDS/pi.	VALEUR/unité	COUT(S)
Cables	4	5,230 pi. long.	500 ll.	1,000/pi.	21 M
Suspentes	-	-	-	-	4 M
Struct. acier	-	4,000 pi. long.	4,000 ll.	7,500/pi.	30 M
Dalles béton	-	4,000 pi. long.	1,250 ll.	1,250/pi.	5 M
Tours lat.	4	150 pi. haut.	-	2,0 M	8 M
Tours vert.	2	150 pi. haut.	-	3,0 M	6 M
Arçages	8	-	-	2,0 M	16 M
Tunnels	2	1,3 x 0,7 kms.	-	15 M/km.	30 M
					120 M

TRAVERSIERS
Coût de remplacement à l'an 2000 (débit prévu: 1,0M véhicules/année)

40 M

TABLEAU 1 : Estimés des coûts (en dollars 1986)

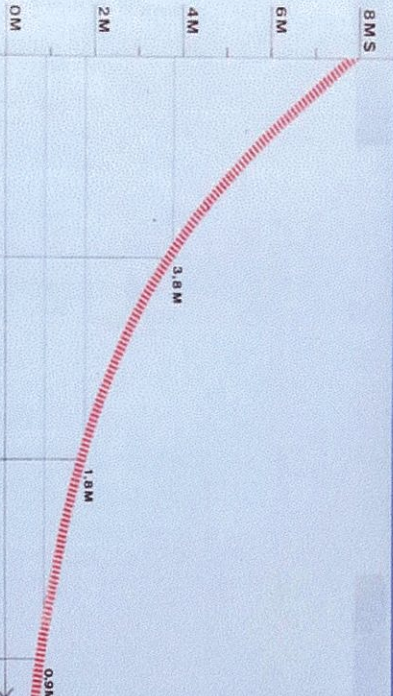


TABLEAU 2 : Paiements annuels sur financement de 80 M (en dollars 1986)
Taux d'intérêt: 10% ; taux d'inflations: 7,5% ; amortis sur 50 ans.

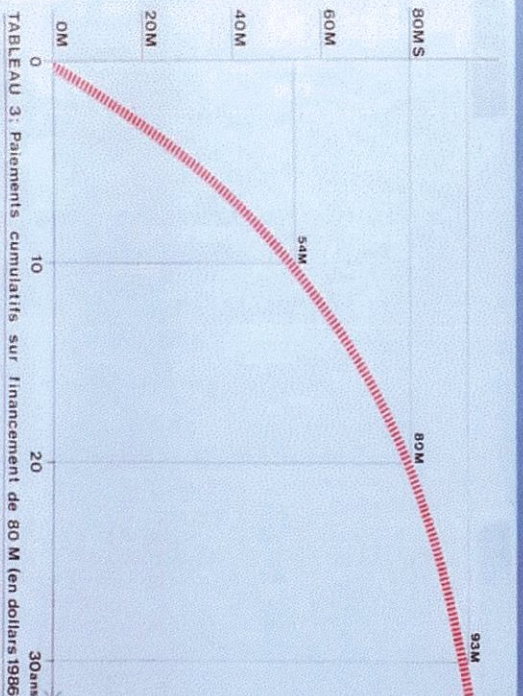


TABLEAU 3 : Paiements cumulatifs sur financement de 80 M (en dollars 1986)

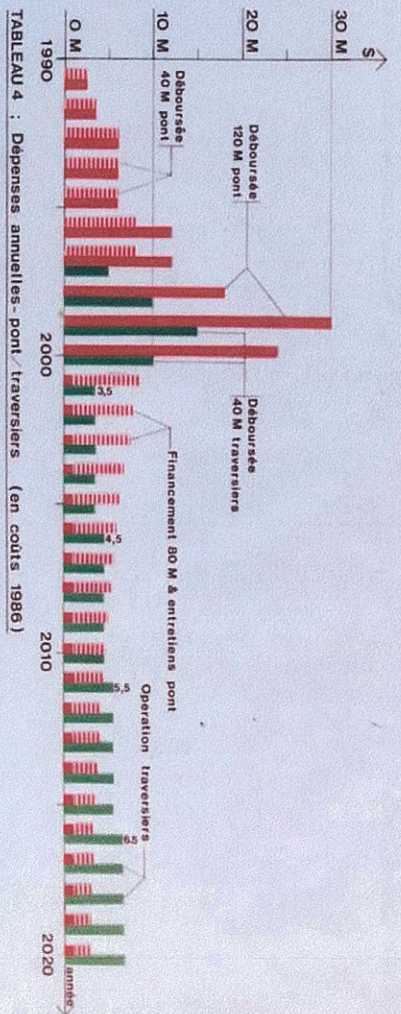


TABLEAU 4 : Dépenses annuelles - pont / traversiers (en coûts 1986)

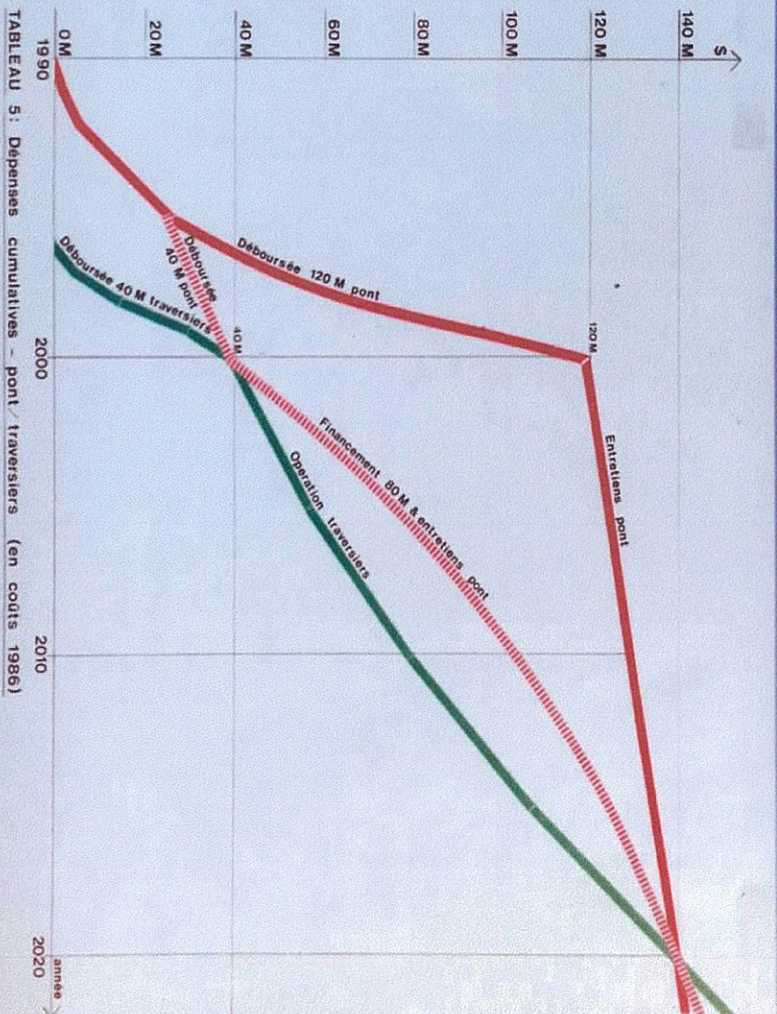
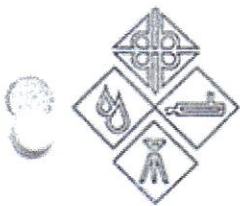


TABLEAU 5 : Dépenses cumulatives - pont / traversiers (en coûts 1986)

Pont
Saguenay;
Alternative à
côté de la
Montagne





C8

Le 20 août 1986

Gouvernement du Québec
Cabinet du ministre des Transports,
responsable du développement régional
M. Luc Castonguay
Attaché politique
Place Hauteville
700 boul. Saint-Cyrille Est, 29e étage
Québec, Qc G1R 5H1

Sujet: Exposé d'un projet de pont sur la rivière Saguenay

Cher monsieur Castonguay,

Suite à notre présentation du 14 août en votre présence et en présence de

Mme Claire Hélène Hovington	Présidente Société des Traversiers Député Matane
M. Guy Richard	Chef de Service, Direction des Structures
M. Gérald Camiré	Direction des Structures
M. Jean Luc Simard	Directeur de la Planification Routière

je vous confirme ci-après les principales informations que nous vous avons fournies verbalement et qui sont additionnelles à celles de l'exposé cité en rubrique.

Si vous vous référez aux panneaux de présentation que nous vous avons remis, vous constaterez que le tracé "1-D", qui nous intéresse particulièrement, permet l'intégration harmonieuse du pont à l'environnement du fjord. Mais de plus, une nouvelle variante permettrait de réduire la largeur du pont de quatre à trois et même à deux voies, d'où une économie possible considérable. Les ponts suspendus conventionnels étudiés antérieurement à nos études ne comportaient pas ces avantages.

.../2

les consultants BCPTA inc.
experts-conseils

110 boul. crémazie ouest, bureau 1001
montréal H2P 1B9
tél.: (514) 382-6930

Les caractéristiques techniques de la nouvelle variante sont les suivantes (voir la coupe transversale):

1. Les charges du tablier seraient retenues par quatre câbles, dont deux minimiseraient les déplacements latéraux causés par le vent.
2. Des déflecteurs de vent seraient installés dans les garde-corps pour "contrer" le relèvement du tablier lors de grands vents.
3. L'infrastructure du tablier serait en forme d'aile inversé afin d'en maximiser l'aérodynamisme. Sa charpente serait soit tri-dimensionnelle (space frame), soit orthotropique.

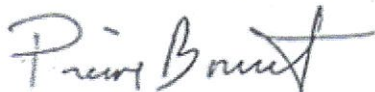
Nous croyons que cette nouvelle variante diminuera de beaucoup les coûts du pont (de l'ordre de 40%), sans nuire au débit de circulation prévisible. Le comparant aux grands tunnels routiers européens qui sont à deux voies, ce pont pourrait éventuellement atteindre un débit de 4 millions de véhicules par année.

Nous croyons également que les coûts d'un tel pont seraient moindres que ceux qu'engendrerait à la longue la continuation du service des traversiers (voir l'analyse des coûts).

Les études antérieures d'un pont sur le Saguenay datent déjà de 10 ans. Les concepts nouveaux que nous avons élaborés ainsi que la nécessité d'une mise-à-jour des études du contexte socio-économique rendent indispensable, d'après nous, l'étude d'opportunité que nous avons proposée. Par la suite, et surtout si la solution à deux voies était retenue, des études plus élaborées en laboratoire seraient requises afin de fixer les profils et dimensions exactes de la structure.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'opportunité de vous présenter notre exposé et espérons recevoir sous peu le mandat de poursuivre nos études afin de vous soumettre un projet qui une fois réalisé sera de nouveau pour le Québec une autre "grande merveille du monde."

Entre temps, veuillez agréer, cher monsieur Castonguay, l'expression de nos sentiments les plus distingués.



Pierre Brisset
architecte

4065 Côte des Neiges, app. 4
Montréal, Qc H3H 1W7
tél. rés: 935-6967 (514)

c.c. M. Michel Parent, ing. Ph.D.

les consultants BCPTA inc.

Lessette, Clavier, Parent, Tanguay, ingénieurs-conseils

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional

QUÉBEC, le 2 décembre 1986

Monsieur Pierre Brisset
Architecte
a/s Me Jean Brisset, c.r.
620, rue Saint-Jacques, suite 600
MONTREAL (Québec)
H3C 1C7

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 3 novembre dernier relative au projet d'un pont sur la rivière Saguenay.

Je vous remercie d'avoir porté ce projet à mon attention et soyez assuré que j'en ai pris connaissance avec grand intérêt.

Enfin, madame Dolette Levasseur, secrétaire à l'agenda communiquera avec vous, afin de fixer une rencontre après la période des fêtes.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le ministre,



Marc-Yvan Côté

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional

Québec, le 15 octobre 1986

Monsieur Pierre Brisset, architecte
4065, Côte des Neiges, app. 4
Montréal (Québec)
H3H 1W7

Monsieur,

C'est avec un intérêt marqué que j'ai pris connaissance de votre projet de pont à l'embouchure de la rivière Saguenay. Le dossier présenté illustre très bien les problèmes techniques et économiques appréhendés dans une telle entreprise.

Cet avant-projet préliminaire permettrait de souder des tronçons de la route 138 de part et d'autre de la rivière Saguenay et éliminerait de ce fait la traverse maritime actuelle. Cette proposition est très intéressante et le choix du site semble judicieux. De plus des solutions originales sont avancées au niveau de la structure.

Par ailleurs, le ministère des Transports a réalisé un certain nombre d'études sur l'opportunité d'assurer une liaison routière entre les rives du Saguenay. Également, des études de faisabilité techniques, entre Baie Ste-Catherine et Tadoussac, furent réalisées pour le Ministère en 1979 par une firme spécialisée.

... 2

Monsieur Pierre Brisset

- 2 -


1986-10-15

A la suite de ces études et en particulier l'étude d'opportunité, le Ministère opta pour la construction de deux traversiers et la réalisation de quais appropriés. Ainsi, la Société des traversiers fut autorisée à construire deux traversiers ayant une plus grande capacité, soit le Jos Deschênes et le Normand Imbeau.

Compte tenu des investissements en place, des restrictions budgétaires et du trafic routier prévu à long terme sur la route 138, il n'apparaît pas opportun de réaliser d'autres études dans le cadre de ce projet, puisque celui-ci ne semble pas justifié avant quelques décennies.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,


Marc-Yvan Côté