D1

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION
TRAVERSE TADOUSSAC-BAIE-SAINTE CATHERINE

Direction territoriale	:	Côte-Nord
Centre de services	:	Grandes-Bergeronnes
M.R.C.	:	La Haute-Côte Nord
Circonscription électorale	:	Saguenay
Municipalité	:	Tadoussac

TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
21 OCT 1997
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
ES
106

Ministère des Transports
Québec, avril 1995

Direction générale de l'Est
Service du support technique

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Sous la supervision de M. Huan Nguyen, ing., chef du Service du support technique de la Direction générale de l'Est.

RÉDACTION ET ANALYSE

M. Pierre Lord, ing.,	Service du support technique

COLLABORATION

M. Michel Gourdeau, ing.	Service du support technique
M. Charles Cantin, ing.	Direction des structures
M. Régis Cauchon	Direction transport multimodal
M. Jean Laplante, ing.	Service progr. routiers et circulation
M. Jean Allard, t.t.p.p.	Service du support technique

D3

5. AVENUES DE SOLUTIONS

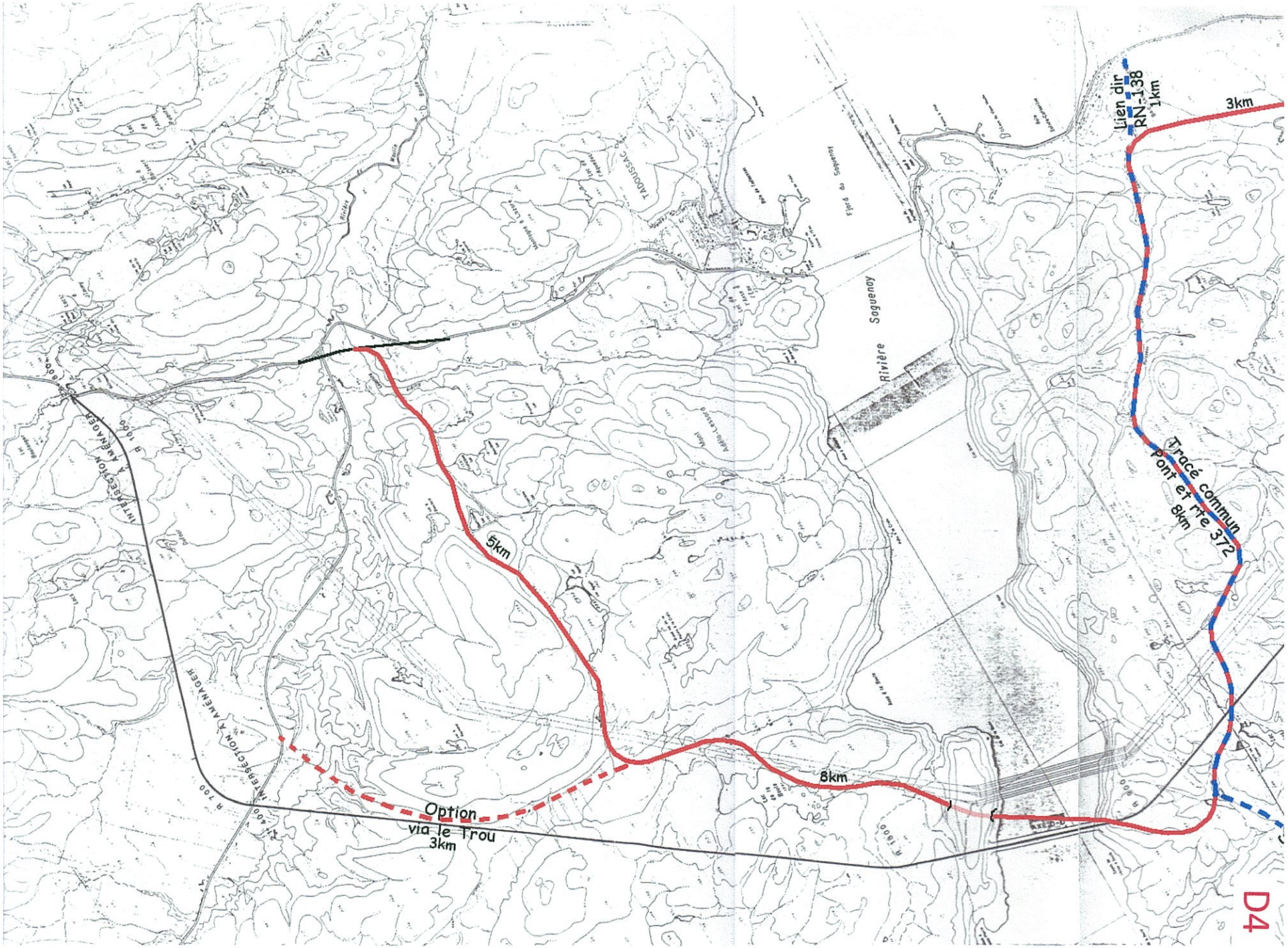
5.1 Construction d'un pont sur le Saguenay

Une étude de la firme d'experts conseils, Lalonde Girouard Letendre, d'Avril 1979, recommandait l'optimisation de l'axe D. L'axe D-D comprenant un pont d'une portée suspendue de 1150 mètres (3773 pieds) fût choisi. Un tracé d'une longueur de 26,8 km a été esquissé qui pourrait être réalisé en deux phases, soit un raccordement avec la route 172 dans un premier temps, et subséquemment avec la route 138. Compte tenu de l'importance des coûts impliqués, par la construction d'un pont selon l'axe DD, tel qu'illustré à la figure 24, qui sont énumérés au tableau 6, cette solution obligerait le gouvernement à concentrer les fonds publics sur ce projet. Ceci, au détriment entre autres, des améliorations qui seraient requises en particulier sur la route 138, dans les M.R.C. de Charlevoix-Est et de La Haute-Côte-Nord, afin d'offrir un bon niveau de service aux usagers qui emprunteraient le pont. De plus, n'étant pas inclus dans le présent mandat, les impacts environnementaux d'un tel projet n'ont pas été évalués, mais l'on peut anticiper l'importance de ceux-ci. En particulier on peut noter, que le pont traverserait les limites du parc marin du Saguenay.

Tableau 6 ESTIMATION DES COÛTS DE CONSTRUCTION ACTUEL

COÛT	Estimation inférieure	Estimation supérieure
CONSTRUCTION DU PONT[1]	230 Millions $	260 Millions $
CONSTRUCTION ROUTE D'ACCÈS[2]	Phase 1 40 Millions $	Phases 1 et 2 50 Millions $
GLOBAL[3]	270 Millions $	310 Millions $

Source: 1- Note de Charles Cantin, ing. du 14 février 1995
2- Note de Michel Gourdeau,, ing. du 27 mars 1995
3- Les services d'ingénierie (études et surveillance) sont inclus


D4
Lien dir
RN-138
1km
3km
Tracé commun
Pont et rte 372
8km
Rivière
Saguenay
TADOUSSAC
5km
8km
Option
via le Trou
3km
INTERSECTION A AMENAGER
INTERSECTION A AMENAGER

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Mandat

Le présent document vise à évaluer l'accroissement de la circulation sur la route 138, et plus particulièrement des véhicules transportés par le service de traversier Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac ces quinze dernières années, afin d'actualiser les prévisions d'accroissement de la circulation, qui avaient été réalisées dans l'étude de l'évaluation globale d'un projet de pont sur la rivière Saguenay en 1979. Ce qui devrait permettre possiblement d'orienter l'ampleur et la teneur des études subséquentes s'il y a lieu.

Faits saillants de la problématique

L'évolution annuelle des véhicules transportés par le traversier a connu une croissance importante, passant de plus de 200 000 véhicules transportés annuellement en 1967, à 679 220 véhicules en 1994. Ce qui représente une augmentation moyenne annuelle de 4,5%. Cependant, cette augmentation a été plus faible pour la période de 1977 à 1994, alors que le taux d'augmentation moyen annuel a fléchi à 3,7%, et est resté en deça de l'hypothèse pessimiste, formulée dans l'étude réalisée en 1979. L'accroissement des véhicules transportés a été plus marqué durant la période estivale. Ainsi, le nombre de jours de pointe excédant ou égal à 60 véhicules laissés sur le quai par voyage à Tadoussac, est passé de 20 jours pour la période de juillet et août 1993, à 39 jours en 1994. Ce seuil de 60 véhicules représente un temps d'attente additionnel supérieur à 20 minutes, qui peut ne survenir qu'une seule fois certain jour, alors que le temps d'attente peut atteindre près de deux heures exceptionnellement certain jour telle la journée de la fête du travail.

Une observation de la composition du trafic montre que le nombre et le pourcentage de camions, camions-remorques, et autobus chutent durant les périodes de pointe, pour ne représenter que 1,6 % , soit quelque dizaine de véhicules, la journée de la fête du travail.

IFDD
F
ES
106

Conclusion

L'accroissement, des véhicules transportés par le service de traversier de Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac a connu une croissance importante, principalement durant la période estivale. Le nombre de véhicules transportés annuellement est cependant, en deça de l'hypothèse pessimiste formulée dans l'étude de 1979. De sorte qu'il est peu probable que les perspectives de développement de la Côte-Nord permettraient de renverser la tendance de la demande anticipée dans cette étude et apporteraient suffisamment d'éléments pouvant justifier la construction d'un pont.

De plus, l'évaluation des impacts engendrés par la construction du pont ainsi que de la route d'accès, n'a pas été réalisée dans le cadre de la présente étude, mais l'on peut anticiper l'importance de ceux-ci. En particulier on peut noter que le pont traverserait les limites du parc marin du Saguenay.

Cependant, advenant une volonté de poursuivre cette démarche, malgré l'ampleur des sommes impliquées par la construction du pont, une étude d'opportunité permettrait alors d'évaluer plus en détail, les répercussions et impacts de ce projet.

Des interventions à court et moyen terme sont cependant privilégiées afin d'améliorer le niveau de service. Ces interventions qui ont été présentées dans les avenues de solutions, seront explicitées davantage et privilégiées, après l'évaluation du projet pilote de l'opération à 3 navires.