

Étude environnementale

Le 1^{er} octobre dernier, le consortium SNC-Lavalin / GENIVAR tenait un atelier de travail en présence de représentants du milieu directement concerné par le projet. L'atelier avait pour objectifs d'échanger sur les connaissances du territoire, d'approfondir certaines questions, d'obtenir des intrants nécessaires pour la poursuite de l'étude et d'identifier les préoccupations du milieu. Un second atelier a été tenu à Montréal en présence de groupes environnementaux nationaux.

PARTICIPANTS À L'ATELIER DE TRAVAIL – TADOUSSAC

- Association des Bateliers de Tadoussac
- Club de motoneige du Fjord
- Comité ZIP de la Rive-Nord de l'Estuaire
- Conseil régional de l'Environnement de la Côte-Nord
- GREMM
- Maison du Tourisme de Tadoussac
- MRC de Charlevoix-Est
- MRC de la Haute-Côte-Nord
- Municipalité de Sacré-Cœur
- Municipalité de Tadoussac
- Parc de Conservation du Saguenay
- Parc-Marin du Saguenay-Saint-Laurent
- Station Piscicole de Tadoussac

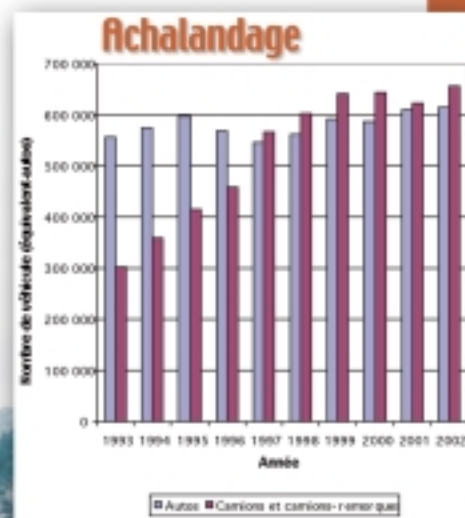
PARTICIPANTS À L'ATELIER DE TRAVAIL – MONTRÉAL

- Regroupement national des conseils régionaux de l'Environnement du Québec
- Transport 2000

Étude socio-économique

L'importante collecte de données étant terminée, différentes analyses sont en cours.

En 2002, le service de traversier Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine a reçu un total de 616 438 autos et 173 550 camions et camions-remorques. L'achalandage des camions et camions-remorques équivaut à plus de 650 000 autos en espace occupé sur le traversier.



Relations avec le milieu

À la fin janvier 2004, le Ministère réalisera une tournée d'information publique pour présenter l'état d'avancement de l'étude et, plus spécifiquement, pour prendre compte des préoccupations du milieu sur le tracé recommandé par le consortium SNC-Lavalin / GENIVAR.

DATE, HEURE ET LIEU DES RENCONTRES :

Le mardi 20 janvier à 19 h 00
Au pavillon Mance
41, avenue Mance, Baie-Comeau

Le mercredi 21 janvier à 19 h 00
Au sous-sol de l'église Sainte-Croix
180, rue de l'Église, Tadoussac

Le comité consultatif mis sur pied par le Ministère se réunira de nouveau ce printemps à Baie-Comeau. Cette rencontre permettra aux représentants du milieu de prendre connaissance de l'ensemble des intrants de l'étude avant le dépôt du rapport final.

Activités à venir

Les trois volets de l'étude cheminent en parallèle selon le programme de travail du consortium SNC-Lavalin / GENIVAR. La poursuite de l'étude implique certaines activités prévues sur le territoire au cours des prochains mois :

Hiver 2004	Programme de forage d'exploration
Février 2004	Atelier de travail – technique

Transports

Québec

Direction de la Côte-Nord
625, boul. Lafèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : (418) 295-4765
Télécopieur : (418) 295-4766
dtn@mtq.gouv.qc.ca
www.mtq.gouv.qc.ca

Bulletin d'information

Numéro 3, Hiver 2004

Québec

Étude d'impact
du projet de
construction
d'un pont
au-dessus de la
rivière SAGUENAY
entre Baie-Sainte-Catherine
et Tadoussac



Invitation

à une tournée d'information

Le mardi 20 janvier
à 19 h 00

Au pavillon Mance
41, avenue Mance, Baie-Comeau

et

Le mercredi 21 janvier
à 19 h 00

Au sous-sol de
l'église Sainte-Croix
180, rue de l'Église, Tadoussac

Le 27 novembre à La Malbaie se tenait la cinquième rencontre du comité consultatif mis sur pied par le Ministère pour associer le milieu à la réalisation de l'étude d'impact. La rencontre a, entre autres, permis au consortium SNC-Lavalin / GENIVAR de présenter certaines caractéristiques du pont suspendu et de recommander un tracé pour les tronçons de routes de part et d'autre du Saguenay.

Analyse comparative des variantes

L'analyse comparative des variantes permet d'optimiser le projet en répondant à diverses préoccupations de coûts, de faisabilité technique, de sécurité et circulation et de réduction des impacts environnementaux et socio-économiques.

Outre les principaux éléments du milieu humain, la carte ci-bas présente le tracé recommandé par le consortium SNC-Lavalin / GENIVAR pour le pont et ses approches. Suite à une analyse interne et à la tournée d'information publique, le Ministère prendra une décision sur cette recommandation.

Présentation du tracé recommandé (voir carte)

BAIE-SAINTE-CATHERINE

Le tracé recommandé contourne la municipalité, a une longueur totale de 4,3 km et présente une pente maximale de 6,0%. Une voie auxiliaire est requise en direction nord (sur environ 2,5 km) ainsi qu'en direction sud (sur environ 2,2 km). Le coût de construction de cette approche est estimé à 19,8 millions \$.

TADOUSSAC

Le tracé recommandé contourne la municipalité, a une longueur totale de 3,5 km et présente une pente maximale de 6,5%. Une voie auxiliaire est requise en direction nord (sur environ 1,6 km) ainsi qu'en direction sud (sur environ 1 km). Ce tracé nécessite la construction d'un viaduc de 900 m de long pour franchir un vallon. Le coût de construction de cette approche est estimé à 43,1 millions \$, dont quelque 36 millions \$ pour le viaduc.

De part et d'autre du Saguenay, les raccordements à la route 138 sont simples et sécuritaires et ne nécessitent pas de feux de circulation.

Étude technique

L'analyse de certains critères (emplacement des pylônes, tests en soufflerie, alignement de la structure, etc.) a permis de déterminer les principales caractéristiques du pont suspendu.

Le pont suspendu, tel que présenté sur l'image ci-bas, aura une travée centrale de 1 350 m, ce qui en ferait un des plus longs ponts suspendus au monde, le 1^{er} en Amérique.

Le pont comptera quatre voies pour une largeur totale de plus de 28 m, largeur minimale pour respecter les critères de stabilité aérodynamique. Un élément séparateur au centre et une glissière de part et d'autre du pont assureront la sécurité des passagers.

Carte synthèse du milieu humain

