



### **Mission**

La Société du Pont sur le Saguenay est un organisme sans but lucratif, fondé en juin 2000 par des élus et les MRC de la Côte-Nord. Elle a pour but de désenclaver la région Côte-Nord et ouvrir la région de Charlevoix vers l'est en remplaçant le service de bateaux-passeurs actuel par un pont sur le Saguenay, à la hauteur de Tadoussac. Elle est formée de représentants et des groupes d'intérêts de la région de la Côte-Nord et de Charlevoix.

### **Participation**

Notre Société fait partie de la Coalition-Union 138, laquelle vise à relier les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord tant vers le reste du Québec (pont) que vers l'est du Canada (achèvement de la Route 138 jusqu'à Terre-Neuve).

Nous faisons partie du Comité de liaison du bureau de projet du pont sur le Saguenay.

### **Vision stratégique globale**

Il y a nécessité d'intervention rapide dans l'estuaire du Saguenay (1) (2). L'importance stratégique de ce pont est telle qu'il faut bien comprendre l'impact qu'il aurait tant sur la fluidité de la Route 138 que sur la sécurité de ses usagers. D'autre part, la solution du pont est plus avantageuse économiquement tant sur le plan des coûts pour le contribuable que pour les bénéfices d'un accès terrestre continu à un territoire aussi vaste que la France. L'immense potentiel de richesses que recèlent la Côte-Nord et le Labrador, au niveau minier, forestier, touristique, halieutique et énergétique (électricité) justifie d'autant ce projet.

Enfin, les scientifiques s'entendent pour affirmer que la survie des cétacés qui fréquentent le Saguenay, dont particulièrement les bélugas, dépend d'une diminution de la charge sonore d'origine humaine dans l'estuaire du Saguenay. La présence continue de traversiers est un élément majeur de cette charge sonore.(13) (40)

### **Synthèse des principaux avantages d'un pont**

#### **A) La sécurité : Plus de fluidité et moins d'accidents**

Les effets positifs de la construction d'un lien fixe sur le Saguenay ont été décrits, entre autres, dans deux mémoires présentés par la Société du Pont lors des consultations publiques sur la sécurité routière par la SAAQ en 2017. Et lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac. (3) (4) En résumé :

1) La fin du «Syndrome de la traverse». (5) (6) (7)

Les utilisateurs réguliers de la traverse de Tadoussac sont très familiers avec cette notion décrite par le coroner Dr Arnaud Samson en 2001. En contrepartie, elle est difficilement compréhensible pour les non-initiés. Essentiellement, un conducteur, autrement reconnu prudent, devient agressif ou impatient devant la somme des aléas et irritants découlant de la traverse. En 2009, une analyse du ministère des Transports concluait que 30 % des accidents survenant aux abords du Saguenay pouvaient être attribués à la présence des traversiers et au Syndrome.

2) La fin des pelotons de débarquements. (8) (9) (10) (11)

Ces pelotons, récemment accrus de 50 % avec l'arrivée de plus gros traversiers (de 70 à 110 places) traversant moins fréquemment en haute saison (aux 20 minutes au lieu de 13 antérieurement), sont déversés de part et d'autre sur une route sans les espaces de dépassement suffisants pour les dissoudre. Les nouveaux traversiers accentueront la dangerosité de la route en haute saison et lors de fort achalandage.

3) La fin de certains facteurs aggravants la dangerosité de la Route 138 (3) (4)

- ✓ La côte de Tadoussac et l'entrée au quai des croisières de Baie Ste Catherine.
- ✓ La circulation de passage de véhicules au cœur des villages de l'estuaire dont les nombreux camions-remorques.
- ✓ L'imprévisibilité des temps de déplacement dû aux traversiers (bris, météo, glaces, etc.)
- ✓ Le temps perdu découlant des attentes sur les quais, des engorgements et autres aléas de la traverse.

Autres facteurs aggravants qui seront atténués par la construction du pont

- ✓ Les pentes et courbes hors-normes aux approches de la traverse.
- ✓ La haute proportion de camionnage dans les pelotons.
- ✓ La fatigue des utilisateurs de la Route 138 à l'est de Québec (plus de 1 000 km) découlant de la longueur en temps et en distance des déplacements moyens.

Notons que la disparition du va-et-vient permanent des traversiers dans l'estuaire améliorera aussi la sécurité maritime et la fluidité dans l'estuaire du Saguenay. La construction du pont rétablira la fluidité et la sécurité sur la Route 138, particulièrement entre La Malbaie et Forestville.

## **B) Environnement : Protéger les mammifères marins et réduire les atteintes à long terme dans l'estuaire du Saguenay par : (40)**

- 1) La fin de la charge sonore générée par les traversiers dans l'estuaire du Saguenay qui porte atteinte à la survie des mammifères marins, particulièrement aux bélugas. Ceux-ci dépendent de la quiétude sonore sous-marine pour se nourrir et communiquer. On connaît le problème depuis les années 90. (12) (13) (14) (15). Par exemple, l'entrée du Saguenay constitue un passage obligé et critique pour les mères bélugas avec leurs petits qui viennent se nourrir et se reposer l'été à la Baie-Ste-Marguerite, dans le Saguenay. Nous évaluons à un minimum de 40 000 passages par an la nuisance sonore des traversiers entre Tadoussac et Baie-Ste-Catherine. Les experts conviennent que cette nuisance sonore, dont l'effet dit «du tunnel noir» créé par les traversiers, participe à la disparition du béluga et d'autres mammifères marins de l'estuaire du Saguenay. Ils conviennent que la construction d'un pont faciliterait le rétablissement de ces populations en voie de disparition qui fréquentent assidument l'estuaire du Saguenay. (16) (17) (18) (19) (20)
- 2) La fin des émissions de gaz à effet de serre lors d'attente sur les quais, à l'intérieur des pelotons de débarquement, pendant les traversées, lors de la traversée des villages à basse vitesse, lors du débarquement, particulièrement à Tadoussac dans une côte atteignant 10 % de pente qui s'étend sur plus d'un kilomètre.
- 3) La fin du bruit, des vibrations, de la poussière et des émanations de contaminants dans l'air émis par les véhicules qui circulent jour et nuit au cœur des villages de l'estuaire. Particulièrement ceux provenant des lourds camions-remorques qui doivent remonter la côte de Tadoussac ou freiner pour la descendre. (38)

## **C) Économique : Une route achevée; de meilleures entreprises**

- 1) Élimination d'un irritant économique majeur pour les entreprises opérant en région (délais d'attente, arrêts du service pour cause de bris, vents, glaces, grèves, etc.) causant des coûts supplémentaires de transport, annulation de réservations touristiques, détour par le Saguenay de 105 km ou 270 km supplémentaires selon la direction, etc.(21)
- 2) Diminution importante des immobilisations requises pour augmenter les voies de dépassement sur la Route 138 pour dissoudre les grands pelotons de sortie des traversiers.(22)
- 3) Élimination du potentiel prolongement du quai d'accostage de Tadoussac, rendu à nouveau nécessaire pour protéger des glaces les nouveaux traversiers allongés.(23)
- 4) Outre les retombées économiques pour tout le Québec de la construction du pont et des voies d'accès, l'ouverture d'un lien routier fixe permanent ouvrira des opportunités de développement exceptionnelles. On n'a qu'à penser aux nombreux projets reliés, entre autres, au Plan Nord, aux bénéfices d'un accès nouveau vers la province de Terre-Neuve et Labrador et aux échanges qui en découleront, à la multiplication des échanges avec le reste du Québec à moindre coût et moindre inconvénient pour les transporteurs et les entreprises, aux retombées des visiteurs et touristes qui pourront enfin venir découvrir l'est du Québec sans risquer de longues attentes et les autres aléas reliés à la traverse. Un pont représente une occasion unique d'ouvrir la porte d'une région qui souhaite diversifier son économie et participer pleinement aux échanges de biens et services avec le reste du continent.

#### **D) Pont vs traversiers : Pour un meilleur usage des fonds publics**

La Société du Pont sur le Saguenay a rendu publiques les conclusions de sa revue des différentes études passées sur le projet du pont.(24) Assistée d'experts internationaux, la Société a proposé la construction d'un nouveau pont suspendu au lieu le plus étroit «La Boule» en utilisant les nouvelles technologies beaucoup plus économiques.(25) (28) (39) (41)

- 1) Des ponts semblables construits en Norvège (26) (27), dont les critères de conception seraient applicables au Québec, sont réalisables à l'intérieur d'un budget «ordre de grandeur» incluant les approches de 550 M\$ (\$ 2015), soit moins de 40 % des coûts évalués par le consortium responsable de l'Étude d'impact de 2009.(29)
- 2) En février 2010, le PDG de la Société des traversiers du Québec, M. Georges Farrah, aussi bien que la Ministre des Transports, Mme Véronique Tremblay, le 1<sup>er</sup> juin 2018, nous ont confirmé que les nouveaux traversiers étaient polyvalents et qu'ils pourraient être redéployés ailleurs.
- 3) Dès 2015, nos études démontraient que les coûts annuels des traversiers seraient de beaucoup supérieurs à ceux d'un pont, surtout si l'on tient compte de leur durée de vie respective.(28)
- 4) Un tel pont, construit dans le secteur de «la Boule», protégerait l'intégrité visuelle du secteur touristique de Tadoussac et deviendrait lui-même un produit d'appel touristique de niveau international, tout en éliminant l'irritant majeur que constituent les files d'attente en haute saison touristique. De plus, le quai ainsi libéré pourrait recevoir les bateaux de croisières.
- 5) Un pont protégerait la voie maritime du fjord pour le développement des croisières ainsi que pour les grands projets industriels du Saguenay-Lac-St-Jean (gaz naturel liquéfié (GNL), Black Rock, Ariane Phosphate, granules-Chapais, etc.) en éliminant l'essentiel de la pollution sonore dans l'estuaire.(30)
- 6) Tous ces nouveaux projets industriels majeurs impliqueraient moins de 300 passages de navires par année vs les 40 000 passages des traversiers actuels, ce qui devrait rassurer les groupes qui se mobilisent actuellement pour protéger le fjord du Saguenay.
- 7) Notre Société croit dans l'avenir de la Côte-Nord, de Charlevoix, du Labrador, de Terre-Neuve et de la région de Saguenay. Le développement de ces territoires nécessite une route achevée et fonctionnelle, plutôt qu'une route qui au mieux sera fonctionnelle 15 % du temps (temps de débarquement des traversiers : aux 20 minutes, 3 x 3 minutes à l'heure) et reste soumise à tous les aléas et aux risques d'un service de traversiers saturé et à la limite de son potentiel. La prospérité future de la Côte-Nord et de la province voisine dépend d'un accès fluide et sécuritaire vers les marchés continentaux.(31) (32) (33) (34) (35) (36) (37)

#### **Un défi à relever : les emplois**

Comme dans tous les cas où un pont a remplacé un service de traversier, le milieu souhaite une transition harmonieuse des emplois à la traverse vers des emplois permanents qui pourront soutenir l'économie de la Haute Côte-Nord. Le bureau de projet abordera cette question dans une étude spécifique qui suggérera des mesures de transition/compensation comme ce fut le cas par exemple au pont Laviolette à Trois-Rivières en 1967 ou lors de l'ouverture du pont de la Confédération en 1997.

#### **But de notre démarche**

S'assurer que le nouveau gouvernement du Québec soit un partenaire bien informé et puisse participer à la levée de la barrière du Saguenay à Tadoussac en ordonnant la construction du Pont de Tadoussac. Nous demandons aussi que les travaux d'études préparatoires soient faits de façon diligente, objective et complète. Pour ce faire, le Bureau de projet devrait retenir les compétences des experts reconnus et expérimentés en la matière qui, au besoin, connaissent bien le milieu nord-côtier et qui soient en mesure d'utiliser les plus récentes technologies en matière de construction de longs ponts suspendus sur une route à deux voies tout en offrant le meilleur rapport qualité-prix .Il y a nécessité d'intervention rapide et la Société du Pont souhaite faciliter l'accès à l'information pertinente pour accélérer le processus de construction.

Marc Gilbert, ing. for. à la retraite  
Président  
[marcgilbert22@gmail.com](mailto:marcgilbert22@gmail.com)

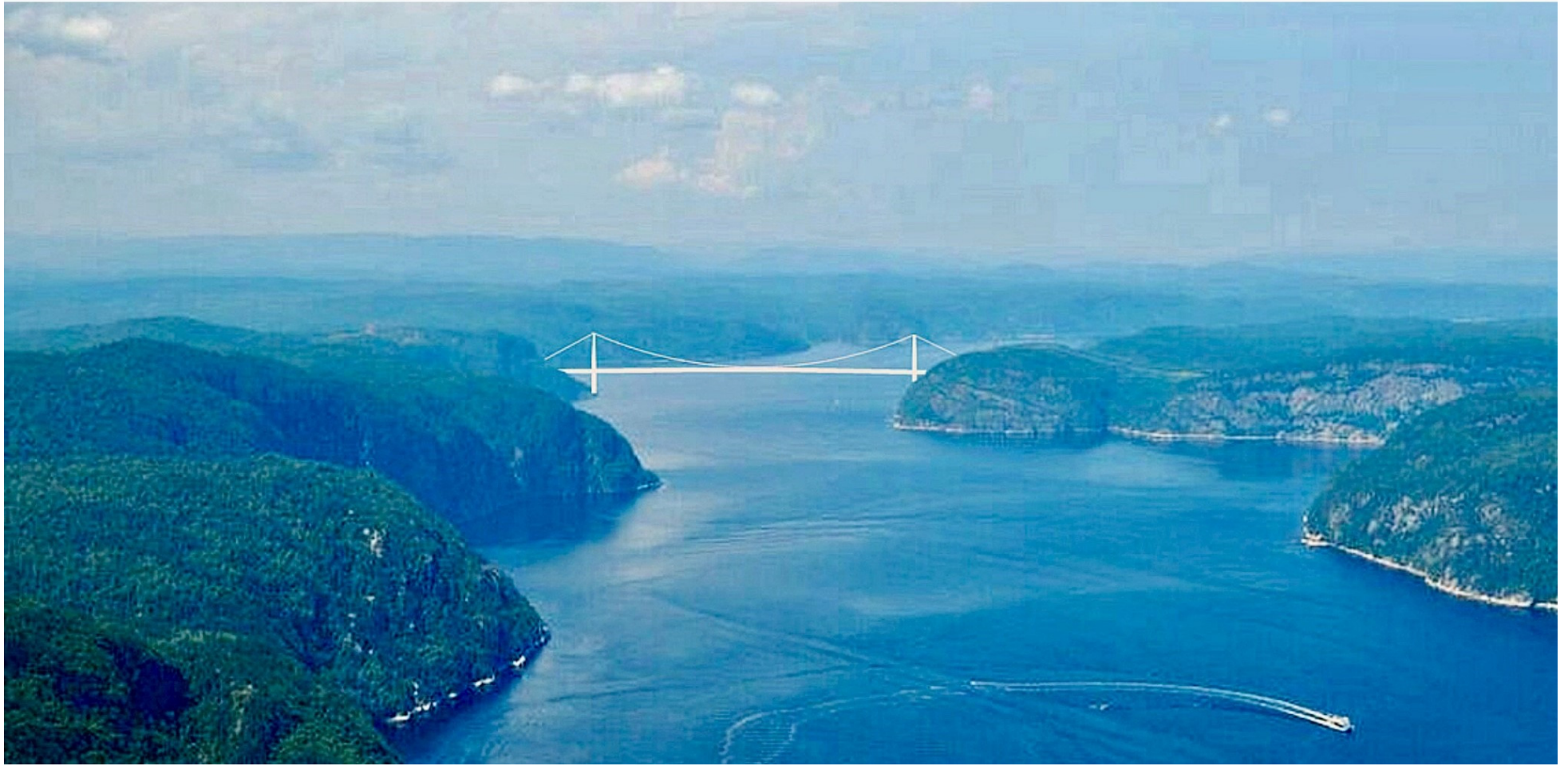
Sylvain Brisson, ing. à la retraite  
Responsable comité technique  
[sylvain.brisson1955@gmail.com](mailto:sylvain.brisson1955@gmail.com)

Pierre Breton, B.Sc.Santé  
Administrateur  
[pibreton2@gmail.com](mailto:pibreton2@gmail.com)

## Annexes

- 1) Consortium SNC-Lavalin/Génivar ,Étude d'impact du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay à Tadoussac.(Étude d'impact 2009) Étude d'impact sur l'environnement, Vol. 1, Résumé, p.6 par. 2.4 Nécessité d'intervention, Juin 2009
- 2) Ministère des Transports du Québec, Avis de projet : Pont au dessus de la rivière Saguenay à Tadoussac, par. 4.6 et 4,7 , 2002. aussi disponible sur [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca) section études, annexes F4 et F5
- 3) <https://www.ponttadoussac.ca/wp-content/uploads/2015/07/Memoire-SPST-SAAQ.pdf> , La Route 138 à l'est de Québec : un cas particulier, Mémoire de La Société du pont sur le Saguenay lors des Consultations publiques sur la sécurité routière de la SAAQ ., le 10 février 2017.
- 4) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM9.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM9.pdf) Mémoire de la Société du Pont sur le Saguenay présenté lors du BAPE sur la construction d'un duc d'Albe à Tadoussac en novembre 2016.
- 5) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM8.pdf) p.4 à 6. Mémoire de Marc Gilbert, i.f. présenté lors du BAPE sur la construction d'un duc d'Albe à Tadoussac en novembre 2016
- 6) <https://www.ponttadoussac.ca/wp-content/uploads/2015/07/7.pdf> Description du Syndrome de la Traverse par Dr Arnaud Samson, coroner.
- 7) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009, p.2.33 à 2.38.
- 8) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009, p. 2.56 1<sup>er</sup> par.
- 9) Naturam Génivar , Étude d'opportunité relative à la traversée de la rivière Saguenay entre Baie Sainte Catherine et Tadoussac. 1999, p.109 et 110. , Pelotons.
- 10) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009. p. 2.29 et 2.30, Pelotons
- 11) Accroissement de la dangerosité de la route citée dans les mémoires présentés au BAPE sur la construction d'un duc d'Albe à Tadoussac .  
[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM4.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM4.pdf) p.2
- 12) Un peu de silence pour les bélugas, Anne Louis Champagne, Journal Le Soleil, 25 août 2002 p.1
- 13) Gervaise C. et al, Shipping noise in whale habitat: Characteristics, sources, budget, and impact on belugas in Saguenay-St-Lawrence marine park hub. J.Acoust.Soc.Am. 132(1) July 2012, p.76.
- 14) McQuinnIH\_etal 2011 A threatened beluga population in the traffic lane[2].pdf J.Acoust.Soc.Am. 130(6) December 2011, p.3661
- 15) 40680253.pdf Fisheries and Oceans Canada, St Lawrence estuary beluga. A science based review of recovery actions for three at risk whale populations. Belugas. DFO-2016, 64 pages
- 16) <http://www.dfo-mpo.gc.ca/species-especes/whalereview-revuebaleine/index-fra.html>, Parlons Baleines, Section Bélugas du Saint Laurent.
- 17) Radio-Canada,, Émission La semaine verte <https://ici.tou.tv/la-semaine-verte/S48E20>, Le bruit des océans, le silence des bélugas, saison 48.
- 18) Radio-Canada, Émission Découverte du 4 mars 2018, <https://ici.radio-canada.ca/tele/decouverte/site/episodes/401811/belugas>
- 19) Radio-Canada, article de <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1147657/bruit-saint-laurent-baleines-belugas-pollution-sonore-traffic-maritime-reproduction-proie-silence>, Tadoussac, une discothèque bruyante. Gilbert Bégin, 18 janvier 2019.à 15 h 38.
- 20) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM23.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM23.pdf) Conseil de Bande Essipit, p.6 et 7.
- 21) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009, p.2.13 à 2.15 et tableau 2.1.et p. 2.60 par. 2.8.5.3.
- 22) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009, p. 2-11, 2-12 et p. 2.13, 2<sup>e</sup> par.
- 23) Ministère de l'Environnement du Québec, Rapport d'analyse environnemental, Prolongement du quai de Tadoussac, Dossier 3211-04-28, le 12 juin 2001, p. 3 et 4. <https://www.ponttadoussac.ca/wp-content/uploads/2016/10/K29aK31-1.pdf>
- 24) Voir le site [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca) section études.
- 25) Voir site [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca), Section Études, Étude 2015, Annexes G1 à G19
- 26) [https://www.vegvesen.no/attachment/819701/binary/1022276?fast\\_title=The+H%C3%A5logaland+bridge+-+technical+brochure.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/819701/binary/1022276?fast_title=The+H%C3%A5logaland+bridge+-+technical+brochure.pdf), The Halogaland bridge brochure by Vegvesen statens

- 27) <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Hardangerbrua/InEnglish/the-hardanger-bridge> Pont Hardanger, ouvert en août 2013 en Norvège.
- 28) Halogaland Suspension bridge, Narvik, Norway. <https://www.ponttadoussac.ca/wp-content/uploads/2019/04/00-Ha%CC%8Aalogalandsbrua-IABSE-Denmark-Mini-seminar-2013.ppt-Read-Only-Compatibility-Mode-copie.pdf>
- 29) Consortium SNC-Lavalin/Génivar ,Étude d'impact du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay à Tadoussac. Addenda, Étude du tracé P1, Septembre 2005, Évaluations des coûts d'un projet de Pont. p.10.
- 30) Pêches et Océans Canada, Science de :Écosystème et des Océans, Région de Québec, Effets potentiels des projets de construction de terminaux maritimes dans le fjord du Saguenay sur le béluga du Saint-Laurent et son habitat. 218-025
- 31) idem 1) Étude d'impact 2009, Étude d'impact sur l'environnement Vol II Rapport principal, Juin 2009,p.2.60, 2.61.
- 32) J.P. Grenon consultants, Étude sur les réalités de l'industrie du sciage sur la Côte-Nord, Novembre 2002, p.101. Aussi [www.ponttadoussac.ca](http://www.ponttadoussac.ca) Section Études, Étude 2016, annexes K19 à K21.
- 33) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM15.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM15.pdf) Mémoire de Boisaco Inc lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac . Novembre 2016
- 34) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM22.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM22.pdf) Mémoire de Ripco inc lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac.Novembre 2016
- 35) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM21.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM21.pdf) Mémoire de Sacopan Inc lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac.,Novembre 2016
- 36) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM11.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM11.pdf) Mémoire de La Société de développement de Sacré-Cœur lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac.Novembre 2016.
- 37) [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai\\_tadoussac/documents/DM6.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/quai_tadoussac/documents/DM6.pdf) Mémoire de Bersaco Inc., lors du BAPE sur le duc d'Albe à Tadoussac.Novembre 2016.
- 38) Idem annexe 22) p. 7-1 par. 7.1.1
- 39) Vidéo sur les nouvelles technologies de construction de longs ponts suspendus à deux voies. «La chasse aux ponts norvégiens 2» sur youtube.com. La Société du Pont - Pierre Breton <https://www.youtube.com/watch?v=UijaEBj0MSg&t=249s>
- 40) Radio-Canada, 9 février 2019 à 17h26. Entrevue avec Mme Véronique Lesage, chercheuse à Pêche et Océans Canada <https://www.facebook.com/groups/263342273700645/permalink/2401854743182710/>
- 41) Application of high strength steel in super long span modern suspension bridge design <http://nordicsteel2009.se/pdf/168.pdf>, Lars Jensen et al. 2009



# Projet de pont sur la rivière Saguenay près de Tadoussac

## Carte de localisation

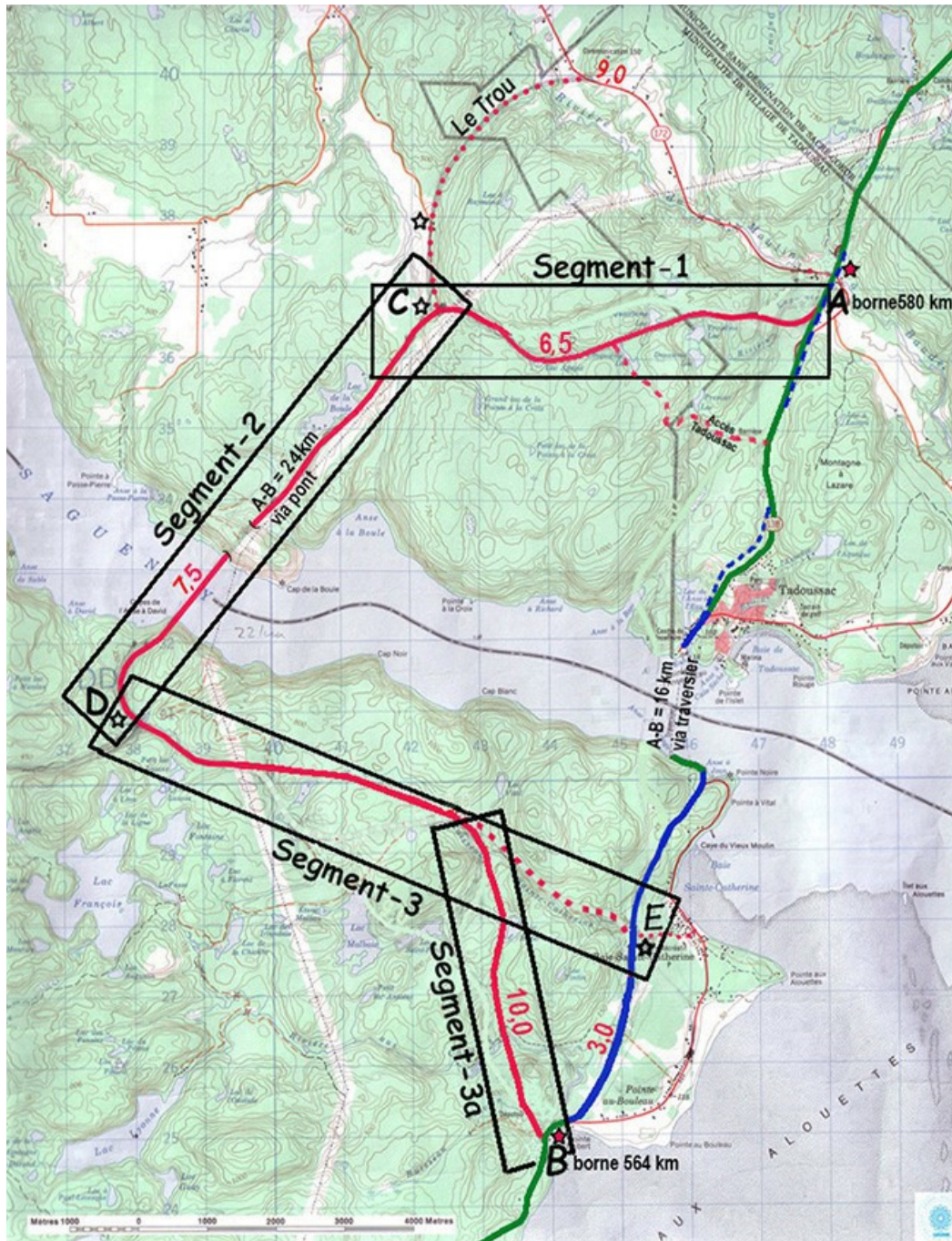
Légende :

Ligne rouge continue indique le tracé optimal

Lignes en pointillé rouges indiquent les liens locaux

Lignes en bleu indiquent les travaux nécessaires sur la RN-138 pour le maintien du service des traversiers

Lignes en vert indiquent les segments de la RN-138 élargis



## Ordre de grandeur des coûts (\$ 2015)

Pont portée libre 1 150 m : 300 M\$ selon Cowi Int.\*

Tunnel longueur 600 m : 60 M\$

Routes ( $\pm$  20 km) : 150 M\$\*\*

Divers travaux connexes : 40 M\$

**Total : 550 M\$**

\* Pont à deux voies avec troisième voie multifonctionnelle

\*\* Estimation basée sur les coûts de construction de routes dans le secteur