

La Société du Pont sur le Saguenay

Fiche d'information sur analyse préliminaire, 8 juin 2006

La Société du Pont sur le Saguenay est un organisme dont la mission est de promouvoir l'achèvement du lien routier entre la Côte-Nord et le reste du continent par la construction d'un lien fixe permanent qui reliera la région aux grands centres du Québec. La Société représente un vaste consensus régional visant à réaliser dans les meilleurs délais la construction du Pont sur le Saguenay. Nous comprenons d'autre part que des citoyens de Tadoussac ne souhaitent pas à cette étape endosser le projet. Des questions sont soulevées en regard des emplois liés au service de traversier et des mesures de transition doivent être précisées.

Les commentaires suivants sont faits dans les limites de la crédibilité des bénévoles de la Société qui n'ont pas en région l'expertise fine pour préparer de telles analyses mais qui en contrepartie disposent d'une expérience certaine des effets concrets de l'interruption du lien routier entre la région et le reste de la province. Le premier défi à relever à cette étape de l'étude d'impact sera d'harmoniser une vision « in vitro » provenant de l'expertise scientifique extra-régionale et une vision « in vivo » provenant des utilisateurs.

Suite à la remise de la version préliminaire de l'étude d'impact de la construction d'un pont sur la rivière Saguenay près de Tadoussac, le Ministère des Transports a rendu public les conclusions de l'étude selon lesquelles la construction d'un pont pourrait ne pas être rentable d'un point de vue du strict intérêt québécois.

Plusieurs éléments importants de cette analyse ne correspondent pas aux informations dont nous disposons ou ne traduisent pas notre perception des enjeux liés à l'achèvement de la seule et unique route dont nous disposons pour relier les grands centres et la région. Voici une énumération partielle des éléments à discuter :

A) Le calcul des avantages :

1) L'évitement des coûts d'immobilisation et d'exploitation de la traverse .

a) Les coûts de remplacement des bateaux

Dans le document technique sur le Plan de Transport de la Côte-Nord du Ministère des transports, les experts du ministère estimaient, en 1997, les coûts de reconstruction des bateaux à 50 millions de dollars chacun.

Ajustés à 2004, année de l'analyse avantages-coûts , avec un taux d'inflation de 2.5% annuellement , on obtient une valeur d'environ \$ 60 M par bateau. Dans la présente étude , on évalue en 2004 la valeur de reconstruction de chacun des 3 bateaux à \$ 35 M . Cette différence d'estimation a pour effet de modifier sensiblement la « rentabilité » du projet.

b) Les coûts de remplacement des quais

Les coûts d'immobilisation reliés au remplacement des quais en 2019 et en 2029 , tels que prévus au plan de transport de la Côte-Nord n'apparaissent pas à ce poste.

c) Les coûts d'exploitation du service de traversiers

Enfin alors que dans l'analyse avantage coût de l'étude de 1999, l'évitement des coûts d'exploitation de la traverse était estimée à 6.8 M\$ soit le coût des pertes avant participation gouvernemental du service de traversier pour l'année 1996-1997, dans la présente analyse, pour l'année de référence 2004, l'évitement des coûts d'exploitation est estimé à 8.2M\$ alors que la perte avant participation gouvernementale est de 13 M\$. En 2004-2005 cette perte était de 14.8 M\$.

2) Les gains reliés à l'amélioration de la sécurité routière

Le Dr Arnaud Samson a défini la zone primaire d'apparition des comportements reliés au syndrome de la traverse entre Cap à l'aigle dans Charlevoix et le village de Les Escoumins en Côte-Nord. Ce segment routier de 112 km comprend une portion d'environ 70 km située à l'ouest des traversiers. Les effets sur ce segment sont plus prononcés dus à l'achalandage supplémentaire (effet entonnoir) et au fait que les pelotons semblent se former plus fréquemment en direction ouest lorsque de grands nombres de travailleurs quittent aux même périodes les grandes usines de la région Manicouagan pour se rendre dans les grands centres. On retrouve dans son rapport une énumération des accidents survenus sur ce segment routier entre 1995 et 2000. En 6 ans donc on y a dénombré 27 décès lors de 22 accidents mortels, 75 blessés graves et 1062 accidents ; soit un nombre de 4.5 décès ou 3.7 accidents mortels par année. Les analystes estiment dans l'étude que 0.3 accidents mortels pourraient être reliés au syndrome de la traverse. 3.4 accidents mortels par année sur ce segment routier resteraient donc à expliquer. La Société a préparé une évaluation des effets de la barrière du Saguenay sur les accidents mortels à partir des informations dont elle dispose.

Une approche selon la moyenne des accidents mortels

Au Québec , selon la SAAQ, pendant cette période de 1995 à 2000, le taux d'accidents mortels par CMKP(Cent Millions de Kilomètres Parcourus) était de 0.84. En posant l'hypothèse que cette route devrait représenter une dangerosité selon la moyenne québécoise pour ses usagers ,soit 0.84 , et sachant que 1.36 CMKP ont été parcourus en 2000 sur le segment routier de 112 km, on obtient un nombre d'accident mortel « normal » de 1.14 annuellement. Or le taux effectif est de 3.7accidents mortels annuellement selon l'analyse du Dr Samson. Un résidu inexplicé de 2.56 accidents mortels annuellement demeure.

Si les 2.56 accidents mortels additionnels étaient liés au syndrome ou aux effets de la barrière du Saguenay, la valeur annuelle reliée à ces accidents dans l'analyse avantage coûts passerait au seul poste des accidents mortels de 1,2 M\$ par année à 9,4 M\$ annuellement à actualiser sur une période de 40 ans

b) Une approche selon une analyse du Ministère des Transports.

Le Ministère des Transports a réalisé une analyse en février 2002 sur les accidents survenus entre Tadoussac et Les Escoumins pendant la période de janvier 1999 à octobre 2001(34 mois). Les auteurs concluent que de 30 à 34 % des accidents répertoriés pouvaient être reliés au syndrome de la traverse. De plus l'étude démontre que 50% des accidents mortels (2 sur 4) pouvaient être reliés au syndrome et un autre 25 % (1 sur 4) pouvait être relié au syndrome et/ou à un autre facteur. Cette analyse indique donc qu'entre 50 et 75% (62.5%) des accidents mortels pourraient être reliés au syndrome de la traverse. Si on appliquait ce paramètre aux données du Dr Samson dans sa description du syndrome, on obtiendrait 2.8 décès annuellement (4.5 décès X 62.5%) ou 2.3 accidents mortels annuellement. La valeur annuelle reliée à cet avantage passerait selon cette approche de 1.2 M\$ à 8.5 M\$ annuellement à actualiser sur une période de 40 ans.

Les deux scénarios analysés découlent des documents transmis par le Ministère des Transports du Québec et la SAAQ. A la lumière de ces informations, les chiffres proposés dans l'étude de 0.3 accident mortel relié au syndrome de la traverse et/ou à la barrière du Saguenay sont difficilement compréhensibles.

2) La valeur d'une vie humaine

Dans la version préliminaire de l'étude d'impact. En utilisant le ratio utilisé antérieurement de 22 accidents pour 27 décès , la valeur utilisée pour la perte

d'une vie humaine dans l'étude d'impact sur le pont est de 3M\$. Le ministère des Transports a utilisé une valeur de la vie humaine de 5M\$ pour établir la rentabilité du projet de construction d'une route à 4 voies sur la route 175 vers ville de Saguenay.

Si on utilisait les mêmes paramètres pour l'étude sur le pont on obtiendrait des valeurs aux paragraphes a) et b) du point précédent de 67 % supérieurs

3) Le taux d'actualisation

Le MTQ recommande actuellement d'utiliser un taux d'actualisation de 5.8% dans le cadre d'une analyse avantage coût sur des infrastructures routières et autres. Ces infrastructures ont une durée de vie estimée à environ 30 ans. Or plus un projet a une longue durée de vie plus le taux d'actualisation devrait être réduit pour compenser une durée de vie prolongée qui apportera des bénéfices à la Société sur une période plus longue, en l'occurrence plus de 100 ans pour le pont sur le Saguenay. Cette longue vie n'est pas reconnue actuellement avec un taux d'actualisation supérieur à celui recommandé pour les projets routiers à courte vie. L'analyse ne considère que 31 ans de vie active pour le pont alors que la valeur résiduelle de l'infrastructure couvre une période de 69 ans après la période d'analyse. Un taux d'actualisation de 4 % refléterait plus équitablement la pérennité du pont et la prolongation de ses bienfaits sur une longue période. L'utilisation de ce taux de 4% plutôt que celui de 6% augmenterait la rentabilité du projet pour les seuls québécois de 159 M\$ si aucun autre paramètre de l'analyse n'était changé.

B) Le calcul des coûts

1) Les délais de construction.

La construction sur 9 ans avec 6 années au cours desquelles le chantier sera fermé de fin novembre à début avril aura des effets sur les coûts totaux. Les 6 ans où les travaux se feront au ralenti induiront des coûts d'ouverture et de fermeture du chantier, ils induiront des retards pour les parties du projet qui auraient pu être débutés à l'automne. Ils occasionneront aussi d'importants coûts d'entreposage pour les entreprises qui devront supporter pendant toutes ces périodes les équipements et matériaux nécessaires aux différentes phases. En 1937 on achevait de construire le Golden Gate à San Francisco en seulement 4 ans, Ce pont a une portée centrale semblable au pont proposé (1.28Km Vs 1.35 Km) mais a une largeur plus importante et est plus long de 600 mètres. De plus, les piliers du Golden Gate ont été construits dans l'eau de l'Océan Pacifique au milieu des puissants courants à la sortie de la Baie de San Francisco. Le pont du Saguenay sera construit au sec sur du roc solide. Les nord-côtiers ont l'habitude des grands projets qui impliquent le coulage de béton 24 heures sur 24, 365 jours par année dans toutes les conditions climatiques. Ils

disposent aussi des bassins de main-d'œuvre compétente pour réaliser de tels projets.

Le calcul de la valeur du temps d'attente est à nos yeux une variable moins significative des impacts socio-économiques que le fait avéré que le service de traversier actuel représente un goulot d'étranglement de l'unique route 138 qui relie les communautés nord-côtières et les grands centres. Une région doit pour accéder à la prospérité économique disposer d'au moins un lien routier achevé qui permette une fluidité constante et une sécurité acceptable pour les usagers. La Côte-Nord ne dispose pas de ce lien routier et plusieurs éléments indiquent que si rien n'est fait, les atteintes à la fluidité et à la sécurité s'accroîtront rapidement avec les années. Au delà des limites de l'analyse avantage-coût et sans tomber dans le biais du double comptage, certains éléments récents reliés à la saturation ou aux limites du service de traversier pourraient être pris en considération comme par exemple la décision de Louisiana-Pacific d'annuler en 2002 son projet de création de 400 emplois permanents en Haute Côte-Nord, faute de route achevée au Saguenay, et le transfert du projet dans une autre province. Les retombées économiques et sociales d'une route achevée, fluide et sécuritaire vont bien au delà des quelques minutes ou quelques heures d'attentes au traversier. D'autre part, l'industrie touristique en Côte-Nord est « saturée » par les limites des traversiers du Saguenay et ce malgré l'ajout d'un 3^{ième} traversier en période d'été. Déjà trois fois plus de véhicules utilisent les traversiers pendant les mois d'été comparativement aux autres mois de l'année. En considérant que plus de 70 millions d'américains vivent dans le nord-est américain et que plusieurs recherchent des destinations sécuritaires et exotiques, l'option de parcourir la Côte nord et le Labrador sur plusieurs milliers de kilomètres représente un potentiel intéressant de revenus touristiques supplémentaires pour le Québec. La Boucle routière en construction au Labrador représente précisément ce que peut leur offrir la région si sa route est achevée par un lien fixe sur la rivière Saguenay et si on considère le processus d'achèvement de la boucle du Labrador qui est présentement en cours. Dès 2009, un lien routier reliera la route 138 et le service de traversier de Blanc Sablon vers l'île de Terre-Neuve en passant par la route Trans Québec-Labrador (389-500). La prolongation de la route 138 vers Blanc Sablon est aussi demandée actuellement par le milieu nord-côtier.

Alors que la province voisine investit massivement dans son réseau routier, les nord-côtières souhaitent continuer de participer activement à l'enrichissement collectif des québécois et des canadiens avec l'aide de leur gouvernement .

Cette analyse de « rentabilité » du projet s'apparente plutôt à la vision urbaine de la nécessité d'une infrastructure. Or aucune route dans la métropole par exemple n'est entravée par un service de traversier pour relier une communauté de 130,000 habitants, aucune route n'a un bilan aussi lourd en matière de sécurité routière, aucune route ne mène vers un réservoir de richesses tangibles de

plusieurs centaines de milliards de dollars au cours des 40 prochaines années. Les nord-côtiers ont historiquement extrait ces richesses pour les faire transformer en grande partie hors de la province et même souvent du pays.

Ces quelques éléments de l'analyse sur la rentabilité d'un pont permettent de réaliser l'importance d'une période d'échange entre la région et les représentants du consortium pour assurer que les impacts retenus représentent le plus justement possible les effets de l'interruption du lien routier à la rivière Saguenay.

Au delà de la gestion des chiffres, la prospérité économique de la Côte-Nord dépend intimement de la volonté des décideurs d'achever le seul lien routier entre la région et le reste du Québec. La possibilité de croissance de la région est déterminé par son facteur limitant .En Côte Nord, l'élément transport est ce facteur limitant capital qui doit être levé par le parachèvement du lien routier et de ses infrastructures. Aucune région au Québec ne souhaite prévoir son avenir économique et social dans la perspective inéluctable de l'étranglement progressif de son unique route vers les grands centres. Au nom de cet enjeu fondamental, pour assurer la prospérité économique de la Côte-Nord et celle du Québec, il nous importe d'optimiser l'étude d'impact en cours.

La Société du Pont souhaite donc travailler de façon constructive et en collaboration avec le Ministère des Transport et le consortium à cette optimisation.