



Baie-Comeau, le 25 janvier 2007

Monsieur Denis Jean
Sous-ministre
Ministère des transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 28^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Sous-ministre,

Suite à notre rencontre à vos bureaux, il nous fait plaisir de vous transmettre les principales préoccupations de notre Société et de ses membres suite au dépôt de la version préliminaire de l'étude conduite par le ministère des Transport du Québec.

Elles ont été validées auprès de nos diverses instances et réitérées lors de notre assemblée générale que nous avons tenue hier à Baie-Comeau.

Nous vous réitérons notre disponibilité pour rencontrer les personnes responsables de l'étude pour traiter de ces aspects incluant les préoccupations liées à la sécurité routière affectant aussi le segment routier de Charlevoix. À cet égard, nous privilégions un comité de travail restreint.

Nous souhaitons que ces questions puissent trouver des réponses qui soient mutuellement satisfaisantes dans les meilleurs délais.

Veuillez recevoir, Monsieur le Sous-ministre, l'expression de notre plus haute considération.

PB/sm

Pierre Breton, président
Société du pont sur le Saguenay
768, rue Bossé
Baie-Comeau (Québec) G5C 1L6
Tél : 1 418 295-5202 (cellulaire)
courriel : pibreton@globetrotter.net

p.j. annexe

ANNEXE
PROCÈS-VERBAL DU 6 DÉCEMBRE 2006
QUESTIONS À ADRESSER AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

IMPACT TOURISTIQUE

Dans la détermination des impacts sur l'industrie touristique régionale a-t-on tenu compte d'expériences (et des retombées) pour des projets de semblables importances tels que :

- ⇒ Le pont de la Confédération;
- ⇒ Le viaduc de Millau;
- ⇒ Le Golden Gate.

En quoi le pont sur le Saguenay serait-il différent?

TAUX D'ACTUALISATION

Dans la version soumise, les consultants proposent un taux d'actualisation de 6 % alors que le ministère des Transports recommande 5,8 % pour des projets dont la durée de vie avoisine 30 ans. Ne serait-il pas plus approprié d'utiliser un taux d'actualisation de 4 % étant donné la durée de vie de l'ouvrage projeté qui sera de plus de 100 ans?

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE

Le taux de 3,8 % n'aurait-il pas dû être employé pour déterminer l'évolution de la demande étant donné qu'il représente la croissance pondérée des trente dernières années? Pourquoi utiliser un taux de 1,5 % qui se restreint aux dernières années? Ce taux de 1,5 % n'est-il pas le reflet de la saturation du service?

LA VALEUR DE LA VIE HUMAINE

Pourquoi estime-t-on la valeur de la vie humaine d'un Nord-Côtier à un montant moindre que la valeur d'un Jeannois? (référence : Justification de la 175)

TERRITOIRE COUVERT PAR L'ÉTUDE

Pourquoi le segment routier Baie-Sainte-Catherine/Cap-à-l'Aigle n'a-t-il pas été considéré pour déterminer la dangerosité du secteur (réf : nombre et nature des décès)?

Comment concilier les données utilisées par les auteurs de l'étude avec l'analyse faite par le coroner Samson utilisant les chiffres produits par la S.A.A.Q. démontrant le nombre de décès entre Baie-Sainte-Catherine et Cap-à-l'Aigle et indiquant qu'il y a deux fois plus de décès dans ce segment routier?

TEMPS D'ATTENTE

Quelles sont les sources d'information qui ont été utilisées pour déterminer les gains de temps proportionnels au trafic ou par manque de capacité des trois navires? Alors qu'une vérification faite sur deux jours lors d'un bris majeur permet de déterminer un taux totalement différent?

REPLACEMENT DU TRAVERSIER/INFRASTRUCTURE

Considérant l'importance de l'accroissement du trafic, comment cette donnée est-elle prise en compte pour dimensionner les navires qui desserviraient les lieux?

Comment des navires évalués lors de l'étude de 1997 coûteraient-ils maintenant moins cher? Considérant l'augmentation du trafic et l'accroissement du coût des matériaux (i.e. fer) comment peut-on avoir un coût de remplacement moins élevé (estimé 97 = 50 M\$; estimé consortium 35 M \$)?

Par ailleurs, a-t-on évalué le coût de remplacement du 3^e navire ?

Quels sont les coûts d'entretien et de réparations des infrastructures portuaires? Ont-ils été inclus dans l'analyse avantage-coût? Si oui, quels sont-ils? Y a-t-il aussi un coût de remplacement? Quelles sont les années où on prévoit procéder à ces remplacements ?

DURÉE DE CONSTRUCTION

Quels sont les coûts liés à l'interruption de chantier? (4 mois pendant 6 ans)? A-t-on évalué les gains par une construction en continue?

Pourriez-vous documenter le cycle et les coûts d'entretien du pont comparativement à des ouvrages semblables sous l'autorité fédérale ou autres?

TEMPS D'ATTENTE

Pourquoi avoir réduit de 60 \$ à 30 \$ le temps d'attente des camions remorques?

MAMMIFÈRES MARINS

Le bruit émis par les traversiers constitue-il une barrière pour les activités vitales des mammifères marins (réf. : GREMM).

Baie-Comeau, le 31 octobre 2007

Monsieur Pierre Breton
Président
La Société du Pont sur le Saguenay
300, boulevard La Salle
Baie-Comeau (Québec) G4Z 2K2

Objet : Étude d'impact sur le projet de construction d'un pont au-dessus
de la rivière Saguenay – Réponses aux questions de La Société
du Pont sur le Saguenay
N/Dossier : 6.02.00 (02-48)

Monsieur,

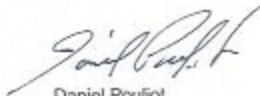
Vous trouverez ci-joint le document regroupant les réponses du ministère des Transports aux questions soulevées en janvier 2007 par La Société du Pont sur le Saguenay en lien avec cette étude. Les réponses formulées prennent également en compte les discussions et les ajustements convenus lors de la rencontre tenue à Québec, le 24 septembre 2007, entre les représentants de La Société du Pont sur le Saguenay, du Consortium SNC-Lavalin–GENIVAR et du Ministère.

Depuis, le Ministère a demandé au consortium de prendre en considération ces ajustements convenus dans le cadre de l'élaboration de la version finale de l'étude. Ces modifications complétées, l'étude sera présentée une dernière fois auprès du comité consultatif avant son dépôt officiel au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en vue de l'émission de l'avis de recevabilité.

D'ici là, le Ministère vous contactera comme à l'habitude pour fixer un moment et un endroit pouvant convenir à l'ensemble des membres du comité consultatif en vue de la tenue de cette rencontre.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Daniel Pouliot

DP/ML/la

p. j.

- c. c. MM. Jean-Louis Loranger, ing., sous-ministre adjoint, DGQE
Michel Bérubé, ing., chef du Service des inventaires et du Plan
Marc Larin, urb., Service des inventaires et du Plan
Amin Khouday, chargé de projet principal, Consortium
SNC-Lavalin-GENIVAR

Étude d'impact sur la construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay

Position du ministère des Transports

1. IMPACT TOURISTIQUE

1.1 Question

Dans la détermination des impacts sur l'industrie touristique régionale, a-t-on tenu compte d'expériences (et des retombées) pour des projets de semblable importance tels que :

- Le pont de la Confédération;
- Le viaduc de Millau;
- Le Golden Gate.

En quoi le pont du Saguenay serait-il différent?

1.2 Réponse

Le Consortium a considéré les projets de ponts cités dans la question de la Société du pont sur le Saguenay. Cependant, les ponts retenus pour fins d'analyse et de comparaison sont ceux dont la construction est récente (années 90) et qui sont en opération depuis suffisamment longtemps pour accumuler des données. Les ponts étudiés ont été le pont de la Confédération (Canada), le pont Skye (Royaume-Uni), le pont Normandie (France), le pont Replot (Finlande) et le pont Kristiansund (Norvège). Les résultats de l'analyse comparative de ces projets se retrouvent dans l'étude d'impact à la section 4.4.2 et à l'annexe G du rapport du volet socioéconomique. Le ministère des Transports considère cette portion de l'étude complète.

2. TAUX D'ACTUALISATION

2.1 Question

Dans la version soumise, les consultants proposent un taux d'actualisation de 6 % alors que le Ministère recommande 5,8 % pour des projets dont la durée de vie avoisine 30 ans. Ne serait-il pas plus approprié d'utiliser un taux d'actualisation de 4 % étant donné la durée de vie de l'ouvrage projeté qui sera plus de 100 ans?

2.2 Réponse

Le taux d'actualisation convenu avec le Consortium pour le scénario de référence est de 6 %, comme recommandé par le Ministère pour ses études (*Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport*, 2005). Compte tenu de l'importance de ce paramètre, l'analyse de sensibilité a été menée, comme aussi recommandé par le Ministère dans son guide, en considérant d'autres taux d'actualisation, soit 4 % pour refléter une préoccupation de long terme et 8 %, davantage axé sur l'efficacité à plus court terme. Cependant, dans la perspective où le pont constitue un investissement à très long terme, soit pour les générations futures, il y a lieu de considérer un taux d'actualisation à 5 % pour le scénario de référence. Le Ministère demandera au Consortium de refaire les calculs de l'analyse avantages-coûts en considérant ce taux.

3. ÉVOLUTION DE LA DEMANDE

3.1 Question

Le taux de 3,8 % n'aurait-il pas dû être employé pour déterminer l'évolution de la demande étant donné qu'il représente la croissance pondérée des trente dernières années? Pourquoi utiliser un taux de 1,5 % qui se restreint aux dernières années? Ce taux de 1,5 % n'est-il pas le reflet de la saturation du service?

3.2 Réponse

Le taux de croissance proposé par la Société du pont sur le Saguenay repose sur une projection de la demande de type incrémentiel, c'est-à-dire que les prévisions s'appuient sur les tendances passées de croissance. Or, l'analyse de la dynamique des échanges tend à démontrer que les facteurs explicatifs de la demande ont évolué dans le temps et que les tendances passées des trente dernières années ne peuvent être utilisées compte tenu de changements « structurels » : diminution et vieillissement prévisibles de la population, stabilisation du nombre de ménages, atteinte des capacités d'approvisionnement en bois, etc.

Les modèles développés dans l'étude, notamment les modèles économétriques, tentent justement pour leur part d'évaluer la contribution éventuelle (les interrelations) de l'évolution potentielle de chacun de ces facteurs explicatifs à la demande future à la traverse. Les taux retenus à la suite de cet exercice de modélisation sont issus des modèles présentant les meilleures corrélations entre les variables explicatives et les prévisions de trafic à la traverse. L'étude considère ainsi trois scénarios d'évolution de la demande, soit une hypothèse de croissance faible (TCMA de 0 %) basée sur le modèle exogène multivarié, une hypothèse de croissance moyenne (TCMA de 1,3 %) basée sur le modèle endogène et une hypothèse de croissance forte (TCMA de 2,5 %) basée sur un modèle incrémentiel.

Enfin, en réponse à l'inquiétude de la Société du pont sur le Saguenay à l'effet que le taux de 1,5 % constitue le reflet de la saturation actuelle du service, le Consortium a considéré un ajustement des prévisions d'achalandage par une augmentation de 18 à 25 % la première année d'ouverture du pont comme suggéré par les études de cas (voir la figure 4.10 du rapport du volet socioéconomique). Cette augmentation est justifiée par l'attrait touristique du pont, mais aussi par d'autres facteurs positifs dus à sa présence tels que l'élimination des effets dissuasifs liés à l'actuelle saturation du service.

Il n'y a donc pas lieu de modifier l'étude ni d'effectuer d'autres analyses.

4. LA VALEUR DE LA VIE HUMAINE

4.1 Question

Pourquoi estime-t-on la valeur de la vie humaine d'un Nord-Côtiér à un moment moindre que la valeur d'un Jeannois? (réf. : justification de la 175)

4.2 Réponse

Il s'agit uniquement d'une question de choix méthodologique. Les bénéfices économiques du projet d'amélioration de la route 175 provenant de la réduction de l'insécurité routière ont été mesurés uniquement avec l'approche de la disposition à payer (DAP). Les valeurs retenues pour la réduction d'une victime

d'accident de la route 175 ont été de 2,4 M\$ (suggéré par un groupe de travail de Santé Canada), de 3,6 M\$ (suggéré dans le guide du MTQ, Desrosiers, 2001) et de 5 M\$ (suggéré par un groupe de chercheurs universitaires, Dionne et al, 2002). Suivant la conclusion de l'étude sur le projet de la route 175, ce dernier serait justifié (ratio a/c = 1,0) avec la valeur de la vie humaine à 3,6 et 5 M\$ pour les gains de sécurité auxquels sont ajoutés les gains liés à la réduction des coûts d'opération.

Comme ces choix peuvent donner libre cours à l'argumentation quant aux valeurs utilisées, la Direction de la Côte-Nord a préféré s'en tenir aux méthodes recommandées par le Ministère (guide du MTQ, Desrosiers, 2001), soit de 535 714 \$ selon la méthode du capital humain (CH) et de 3,6 M\$ pour la méthode DAP. Ce choix a notamment été validé en date du 20 octobre 2003, par un avis écrit de la Direction de la sécurité en transport dans lequel il est spécifié que le Ministère n'a pas encore statué sur l'utilisation de la valeur de 5 M\$. Il est aussi à noter que les recommandations de Transports Canada (Guide d'analyse avantages-coûts, 1994) pour la méthode de la DAP sont de 1,8 M\$, donc déjà bien en deçà, même actualisés, des 3,6 M\$ utilisés dans le scénario de référence de l'étude du pont.

Cependant, à cause de la valeur à 5 M\$ introduite par les auteurs de l'étude de la route 175, le Ministère demandera néanmoins au Consortium d'ajouter un scénario à l'analyse de sensibilité du rapport du volet socioéconomique afin de tenir compte de cette valeur.

5. TERRITOIRE COUVERT PAR L'ÉTUDE

5.1 Question

Pourquoi le segment routier Baie-Sainte-Catherine–Cap-à-l'Aigle n'a-t-il pas été considéré pour déterminer la dangerosité du secteur (réf. : nombre et nature des décès)?

Comment concilier les données utilisées par les auteurs de l'étude avec l'analyse faite par le coroner Samson utilisant les chiffres produits par la Société de l'assurance automobile du Québec qui démontrent le nombre de décès entre Baie-Sainte-Catherine et Cap-à-l'Aigle et qui indiquent qu'il y a deux fois plus de décès dans ce segment routier?

5.2 Réponse

Le Ministère reconnaît qu'il y a eu des lacunes dans la manière de calculer le nombre global des accidents pouvant être liés au syndrome, donc pouvant être évités par l'élimination de ce phénomène consécutif à la réalisation du pont. Cette lacune omet de prendre en compte les accidents du côté de Charlevoix. Le Ministère demandera au Consortium de procéder à la révision de ses calculs dans le cadre du présent mandat. L'analyse du côté charlevoisien comprendra le tronçon La Malbaie (Cap-à-l'Aigle)–Baie-Sainte-Catherine comme spécifié dans le rapport du coroner Samson et non seulement le secteur Saint-Siméon–Baie-Sainte-Catherine défini comme zone d'étude par le Consortium. De plus, le Ministère demandera au Consortium de tenir compte des données d'accident à jour, soit des années 2001 à 2006.

6. TEMPS D'ATTENTE

6.1 Question

Quelles sont les sources d'information qui ont été utilisées pour déterminer les gains de temps proportionnels au trafic ou par manque de capacité des trois navires, alors qu'une vérification faite sur deux jours lors d'un bris majeur permet de déterminer un taux totalement différent?

6.2 Réponse

Les gains de temps liés au projet de pont équivalent en fait aux retards occasionnés par le service de traversier par rapport à une situation de fluidité normale (c'est-à-dire en présence d'une route ou d'un pont). Ces retards sont de quatre ordres :

- ceux causés par la traversée elle-même (attente du navire selon la fréquence du service, embarquement, traversée, débarquement);
- ceux causés par le manque de capacité des navires dû aux fluctuations de la demande;
- ceux causés par les perturbations et annulations de service (bris mécaniques aux navires, intempéries, etc.);
- ceux causés par le fait d'être en peloton à la sortie du traversier.

L'estimation du temps moyen de ces retards selon la cause (tableau 3.2 du rapport du volet socioéconomique) est basée sur les données d'achalandage observées pour l'année financière 2003-2004 pour en estimer le gain de temps total pour une année considérant que chacune de ces causes n'affecte pas le même nombre d'usagers. Les gains de temps totaux pour la période de l'analyse avantages-coûts (2006-2046) ont donc été obtenus en multipliant ces gains de temps totaux annuels aux taux d'accroissement selon les différentes hypothèses de prévision de la demande.

Cette méthode nous semble pertinente. Le Ministère est d'avis qu'il ne faut pas baser l'estimation du temps moyen des retards que sur un ou des événements ponctuels comme celui soulevé dans la question de la Société du pont sur le Saguenay. Le Ministère demandera néanmoins au Consortium d'exposer plus clairement ses calculs en ce qui a trait plus spécifiquement à l'estimation des retards causés par les perturbations et les annulations de service qui semblent être sous-évaluées selon la Société du pont sur le Saguenay. Un tableau comprenant les événements majeurs survenus au cours des deux dernières années sera produit.

7. REMPLACEMENT DU TRAVERSIER/INFRASTRUCTURE

7.1 Question

Considérant l'importance de l'accroissement du trafic, comment cette donnée est-elle prise en compte pour dimensionner les navires qui desserviraient les lieux?

Comment des navires évalués lors de l'étude de 1997 coûteraient-ils maintenant moins cher?

Considérant l'augmentation du trafic et l'accroissement du coût des matériaux (i.e. fer), comment peut-on avoir un coût de remplacement moins élevé (estimé 97 = 50 M\$, estimé Consortium 35 M\$)?

Par ailleurs, a-t-on évalué le coût de remplacement du 3^e navire?

Quels sont les coûts d'entretien et de réparation des infrastructures portuaires? Ont-ils été inclus dans l'analyse avantages-coûts? Si oui, quels sont-ils? Y a-t-il aussi un coût de remplacement? Quelles sont les années où l'on prévoit procéder à ces remplacements?

7.2 Réponse

7.2.1 Remplacement des navires

Dans le cadre de la présente étude, les calculs de l'analyse avantages-coûts ont été faits en considérant la construction de navires comparables aux navires actuels (statu quo). Les valeurs déjà considérées dans l'étude sont de 35 M\$ pour chacun des navires, y compris le Félix-Antoine-Savard. Le remplacement des navires en service est prévu dans le scénario de référence de l'analyse avantages-coûts (comme avantage pour le projet de pont à titre d'évitement d'immobilisation) en 2025 pour les navires jumeaux et en 2042 pour le Félix-Antoine-Savard.

La construction dans le futur de navires disposant de capacité de transport plus grande aurait pour effet de modifier le gain de temps que pourrait avoir la construction d'un pont par rapport au maintien du service de traversiers. En effet, les gains de temps étant en partie liés aux retards dus à l'atteinte de la capacité du service actuel et futur (voir les éléments de réponse au point 6.2), des navires ayant une plus grande capacité de transport auraient pour conséquence d'être en mesure d'absorber une plus grande part des achalandages et ainsi de repousser à plus tard l'atteinte des capacités du service actuel. Cependant, la présente étude n'a pas pour mandat de valider la faisabilité d'une amélioration du service actuel (dont la logistique d'embarquement de plus grands navires), ces aspects étant abordés strictement par le biais des analyses déjà produites en 1999.

À la lumière de ce qui semble être effectivement, comme le souligne la Société du pont sur le Saguenay, une contradiction entre différentes sources d'information, le Ministère a demandé en juillet 2006 à la Société des traversiers du Québec de statuer sur l'estimation de la valeur de remplacement de ces navires. L'avis de la Société des traversiers, à la suite de cette demande, fait mention d'une valeur d'environ 27 M\$ pour les navires jumeaux (Jos-Deschênes et Armand-Imbeau) et légèrement plus élevée pour le Félix-Antoine-Savard à 38 M\$.

La valeur de construction des nouveaux navires semble donc être très fluctuante dans le temps. L'industrie de construction navale connaissant aujourd'hui même une certaine effervescence, il est recommandé de demander à la Société des traversiers du Québec, par l'entremise d'une lettre signée du sous-ministre adjoint à la DGQE afin d'officialiser la démarche, une nouvelle estimation dans ce contexte.

7.2.2 Entretien et remplacement des infrastructures terrestres

La valeur de remplacement des infrastructures terrestres (quais, rampes d'embarquement, gares maritimes, etc.) n'a pas, en effet, été considérée dans l'étude puisque, lors des entrevues effectuées avec la Société des traversiers, celle-ci a mentionné que les entretiens réguliers effectués aux infrastructures leur assurent actuellement une vie utile à long terme. Ces coûts d'entretien sont d'ailleurs inclus en bonne partie dans les coûts d'exploitation annuels de la traverse.

De plus, il est difficile de considérer ces coûts comme des avantages attribuables au projet de pont sans savoir ce qu'il adviendra de ces équipements postérieurement à l'ouverture du pont. Leur maintien, dans l'optique d'une nouvelle vocation, demandera ainsi d'y investir encore en matière d'entretien (ce qui constituerait une nouvelle dépense associée au projet de pont) de même que leur abandon demandera, pour sa part, un investissement destiné à leur démolition qui devra également être porté au compte des coûts du projet. Enfin, dans le cas où il faudrait tenir compte d'une valeur de remplacement, il faudrait aussi déduire la valeur résiduelle de ces infrastructures aux termes de la période d'analyse de 40 ans puisque leur nouvelle espérance de vie théorique (30 ans) serait au-delà de cet horizon.

Dans un souci de compromis entre le fait de ne rien considérer à ce chapitre et la prise en compte du remplacement complet de ces infrastructures, le Ministère demandera au Consortium de tenir compte dans le scénario de référence d'une valeur estimée pour des investissements non récurrents. Cette valeur est établie, à la suggestion de la Société des traversiers, au montant global de 2 M\$ à chaque dix ans afin de couvrir des travaux imprévus liés à des réparations exceptionnelles aux infrastructures terrestres.

8. DURÉE DE CONSTRUCTION

8.1 Question

Quels sont les coûts reliés à l'interruption de chantier? (4 mois pendant 6 ans?)
A-t-on évalué les gains par une construction continue?

Pourriez-vous documenter le cycle et les coûts d'entretien du pont comparativement à des ouvrages semblables sous l'autorité fédérale ou autres?

8.2 Réponse

L'échéancier de construction proposé par le Consortium est présenté au rapport du volet de faisabilité technique dans sa formule déjà optimisée, c'est-à-dire en tenant compte des différentes tâches de manière à minimiser les coûts de construction. Le rapport ne permet pas dans son état actuel d'isoler les coûts de construction strictement liés aux interruptions de chantier en période hivernale. Cependant, l'échéancier a été optimisé pour tenir compte de ces arrêts de travaux au chantier en mettant en contribution d'autres activités telles que la préparation des plans de détail, la construction en usine de certaines composantes, etc. De l'avis du Consortium, l'incidence des travaux pouvant être effectués en hiver, si l'entrepreneur le juge réalisable, sera à l'effet de majorer les coûts de construction et non de les diminuer.

Dans ce contexte, et toujours dans un souci de compromis, le Ministère demandera néanmoins au Consortium de considérer dans l'analyse de sensibilité l'effet d'une réduction du temps de construction de deux ans sans impacts sur les coûts de construction, donc sans diminution ou augmentation des dépenses.

En ce qui concerne les coûts d'entretien, ceux-ci ont été estimés à la section 1.8.2 du rapport du volet de faisabilité technique à l'aide de pourcentage des coûts de construction afin de constituer un fonds visant à l'entretien de la structure. Cette méthode ne donne toutefois aucune information sur le cycle d'entretien des composantes. Les coûts d'entretien s'apparentent, selon le Consortium, à de grands projets tels que la construction récente d'un pont sur le détroit de Carquinez dans l'État de la Californie aux États-Unis.

9. TEMPS D'ATTENTE

9.1 Question

Pourquoi avoir réduit de 60 \$ à 30 \$ le temps d'attente des camions remorqués?

9.2 Réponse

À la connaissance du Ministère, il n'y a pas eu de réduction de cette nature dans le cadre de la présente étude. La valeur de 30 \$/h utilisée dans le cadre de cette étude est celle recommandée pour l'ensemble des études avantages-coûts effectuées par le Ministère (*Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport*, 2005).

Considérant l'écart entre cette valeur et celle estimée (50 \$/h) par *Les Consultants JP Grenon* dans leur étude sur la réalité du bois de sciage sur la Côte-Nord réalisée en 2002 pour le compte du Conseil régional de développement de la Côte-Nord, le Ministère demandera une validation de ces valeurs auprès de sa Direction de la planification et demandera au Consortium, s'il y a lieu, de prendre en considération la valeur qui en résultera dans le cadre de l'analyse avantages-coûts. Le Ministère demandera également au Consortium d'apporter un effort particulier de vulgarisation quant à l'explication de ce qui est considéré ou admis au chapitre de la valeur du temps de camionnage dans l'analyse avantages-coûts.

10. MAMMIFÈRES MARINS

10.1 Question

Le bruit émis par les traversiers constitue-t-il une barrière pour les activités vitales des mammifères marins? (réf. : GREMM)

10.2 Réponse

Étant donné les mouvements des mammifères marins entre l'estuaire maritime et le Saguenay, le bruit généré par les traversiers ne constitue pas une barrière pour leurs activités biologiques qui auraient pour effet de nuire à leur santé ou encore de les couper totalement d'une aire ayant une fonction biologique essentielle, voire vitale, pour eux. Cela ne signifie toutefois pas que le bruit émis par ces traversiers ne soit ni dérangeant ni perturbant. Ce bruit régulier n'a évidemment rien en commun avec les bruits naturels ambiants, présents dans l'eau du fjord.

Le représentant du GREMM ayant pris part à l'atelier sur l'environnement tenu le 1^{er} octobre 2003 à Tadoussac dans le cadre de l'élaboration de cette étude d'impact n'a d'ailleurs soulevé aucun élément à l'effet de l'impact des traversiers sur les activités vitales des mammifères marins.

Enfin, « l'élimination des bruits et des vibrations liés à l'opération des traversiers » figure déjà parmi les impacts du projet de pont relevés dans l'étude comme étant un impact positif ayant une importance résiduelle forte (voir le rapport du volet sur l'environnement, p. 7-80 et la fiche B-11 de l'annexe i de ce rapport).

**11. AUTRES DEMANDES DU CONSORTIUM À LA SUITE DE LA
RENCONTRE DU 24 SEPTEMBRE 2007**

- Faire ressortir les investissements majeurs (500 M\$ et plus) sur la Côte-Nord par rapport aux autres régions du Québec;
- Camper l'étude économique de façon plus claire : considérer notamment le PIB régional en fonction de la population totale de la Côte-Nord;
- Comparer le taux d'accident de la route 138 dans le secteur à l'étude avec les autres routes du Québec;
- Vérifier s'il y a eu dégradation accélérée du quai à Tadoussac au cours de la dernière année;
- Vérifier en quelle année est atteinte la saturation du service suivant le taux de croissance annuelle moyen (TCAM) du scénario de référence à 1,3 %.