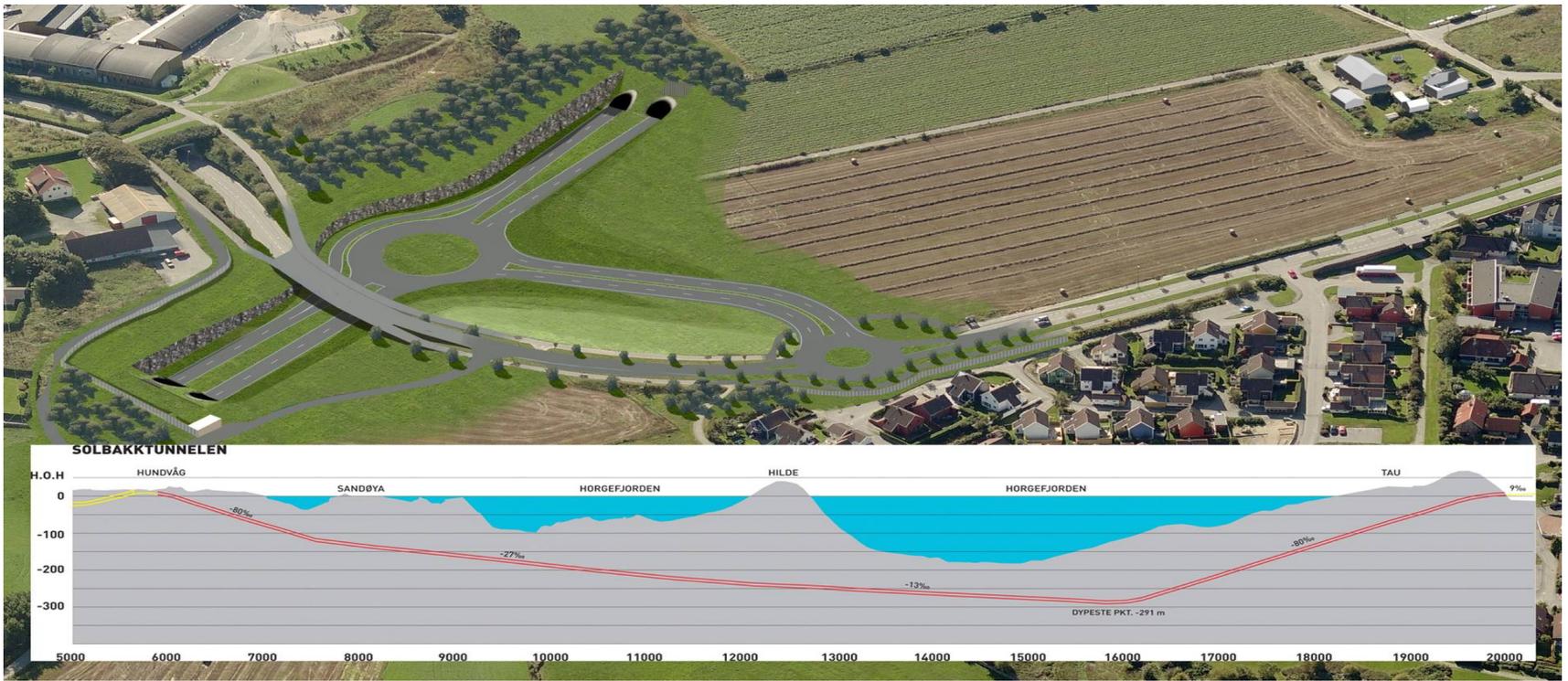


# Tunnels sous-marins de la Norvège et de Terre-Neuve-et- Labrador

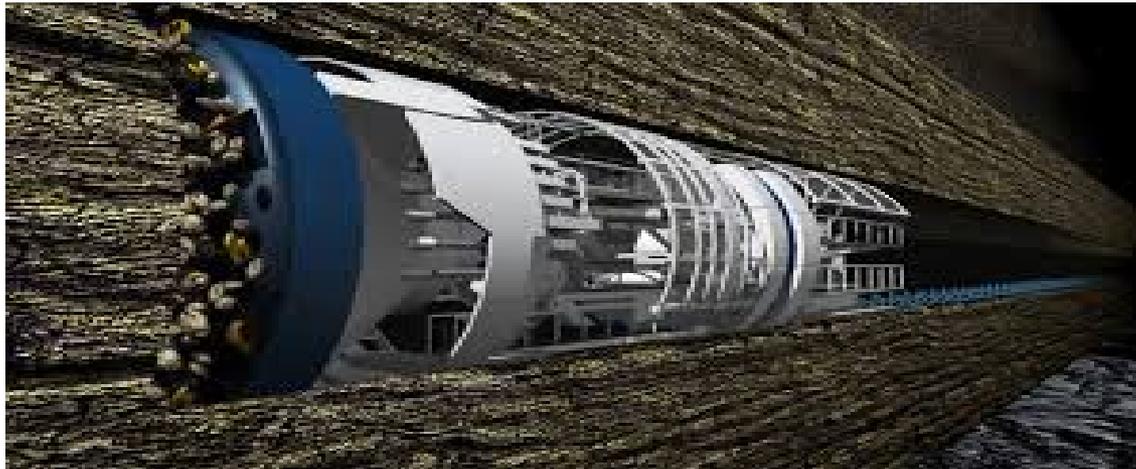


# Tunnels sous-marins en Norvège

- 32 creusés; le tunnel de Solbakk est le 33<sup>e</sup>

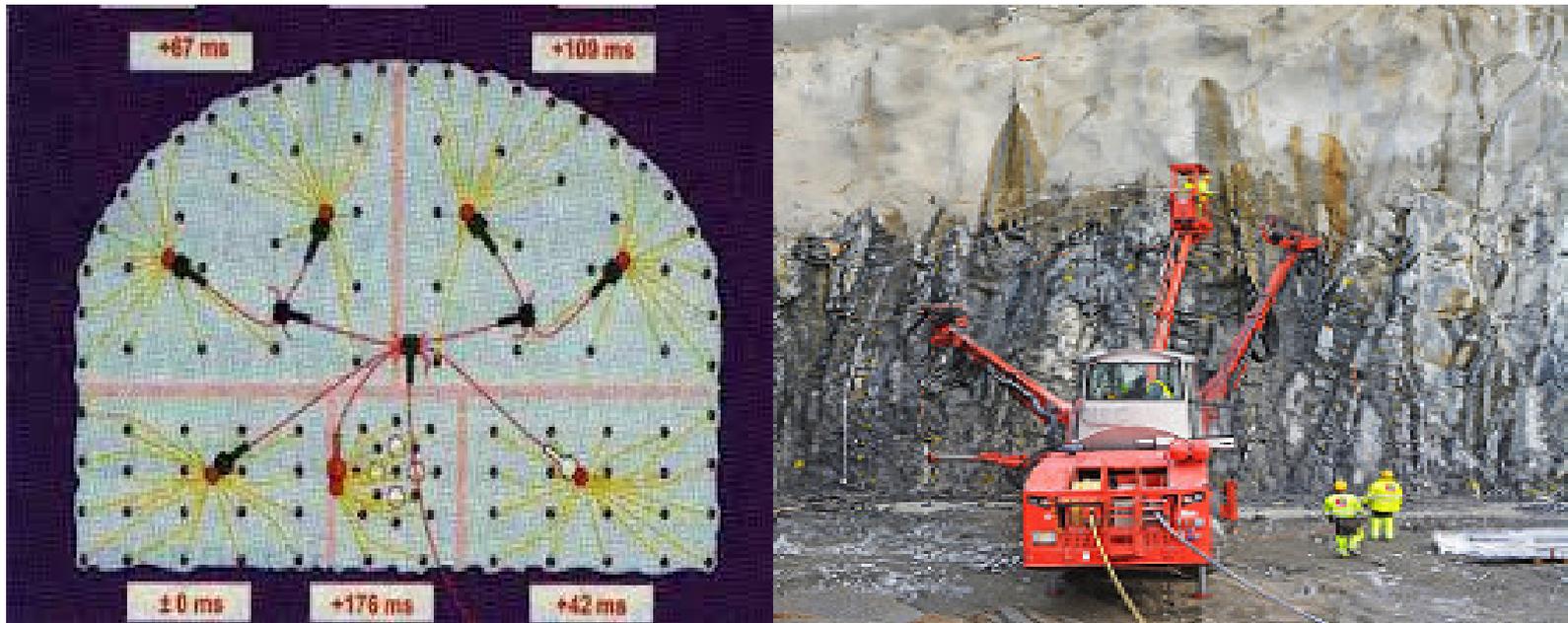


# Tunnelier



Il s'est avéré rigide, non sécuritaire et coûteux en Norvège

# Creusement par la méthode de forage et sautage



Souple, plus sécuritaire et moins coûteuse que le tunnelier

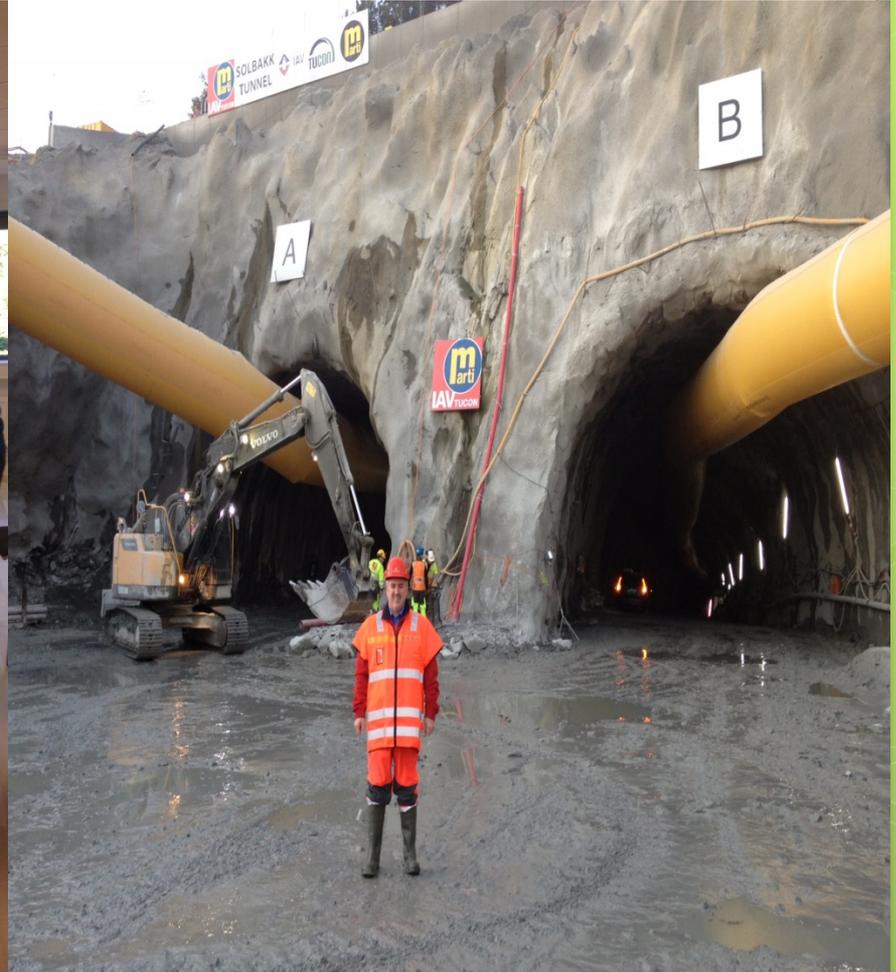
# COÛT EN NORVÈGE :

## établi par des marchés à prix unitaires

- Demandes de soumissions publiques et unités de boulons, de béton pulvérisé, d'explosifs, d'éléments de béton, d'asphalte, de pierres et de câbles à prix fixes.
- Supervision très importante assurée par un personnel gouvernemental très expérimenté.

# Tunnel de Solbakk

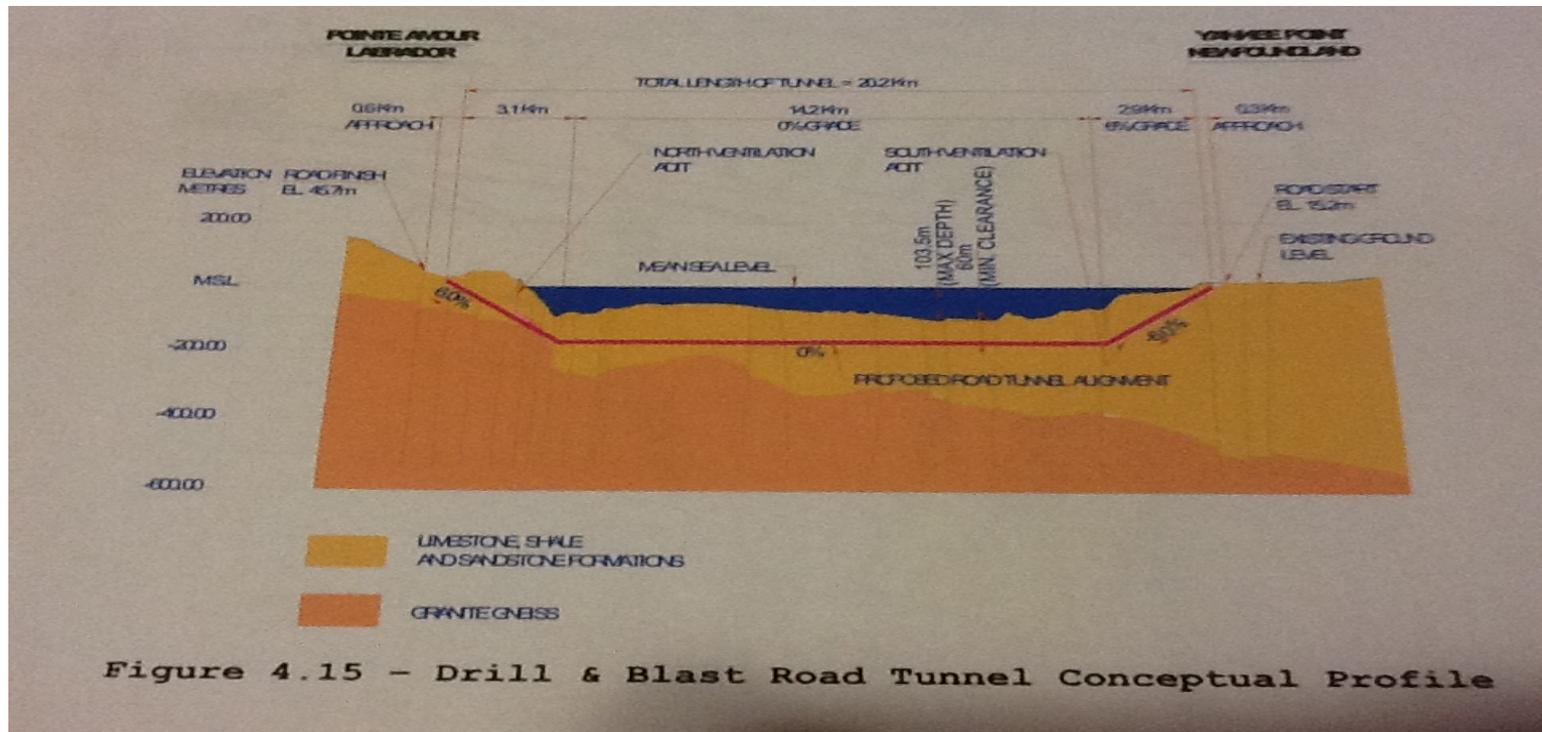
\* 14,3 km, 290 m < niveau de la mer



# Coût de Solbakk et coût à Terre-Neuve-et-Labrador

- SOLBAKK : 2013 – deux appels de soumissions : 7,1 et 7,2 km, qui ont couvert la longueur de  $14,3 \times 2 = 28,6$  km du tunnel au coût total de **418 M\$**
- DÉTROIT :  $18 \text{ km} \times 2 = 36 \text{ km}$  ou **800 M\$**

# Profil du tunnel du détroit



# Options de financement

## ENTENTE DU PONT DE LA CONFÉDÉRATION

Dans ce PPP avec le Canada, l'entreprise privée a investi **1,3 G\$ en 1993** et a reçu des subsides de services de traversier de 44 M\$ ainsi qu'un droit de 44\$ par voiture pendant 33 ans; en 2030, le pont sera cédé au Canada pour 1\$. Pas un nouveau sou n'a été pris dans le budget fédéral ou provincial afin de construire, d'exploiter et d'entretenir le pont jusqu'à maintenant.

## ANALYSE COMMERCIALE DE LA CONSTRUCTION DU TUNNEL DU DÉTROIT

La construction, l'exploitation et l'entretien de ce projet pourraient se faire sur la même base, avec la prise en compte de l'obtention de nouvelles recettes par le trésor de T.-N.-L. selon la répartition suivante, sur 40 ans ou une durée négociée :

<b>Remplacement du câble FM</b>	<b>= 0,3 G\$</b>
<b>Exploitation/capital du service de traversier du Labrador</b>	<b>= 0,6 G\$</b>
<b>Services de brise-glace</b>	<b>= 0,3 G\$</b>
<b>Service de traversier du Québec</b>	<b>= 0,3 G\$</b>
	<b>Total de 1,5 G\$ pour le statu quo</b>
<b>Nouvelles recettes tirées de 300 000+ visiteurs par année/50 ans</b>	<b>= 45,0 G\$</b>
	<b>Total de 46,5 G\$</b>

# Avantages économiques : où et comment

- Statistiques sur le trafic routier non-résident, par pont/traversier
  - Î.-P.-E. avant le pont : 740 000 (1996) 1 500 000 (2017)
  - T.-N.-L. avant le tunnel routier : 95 000 (2018) 400 000 (2023)

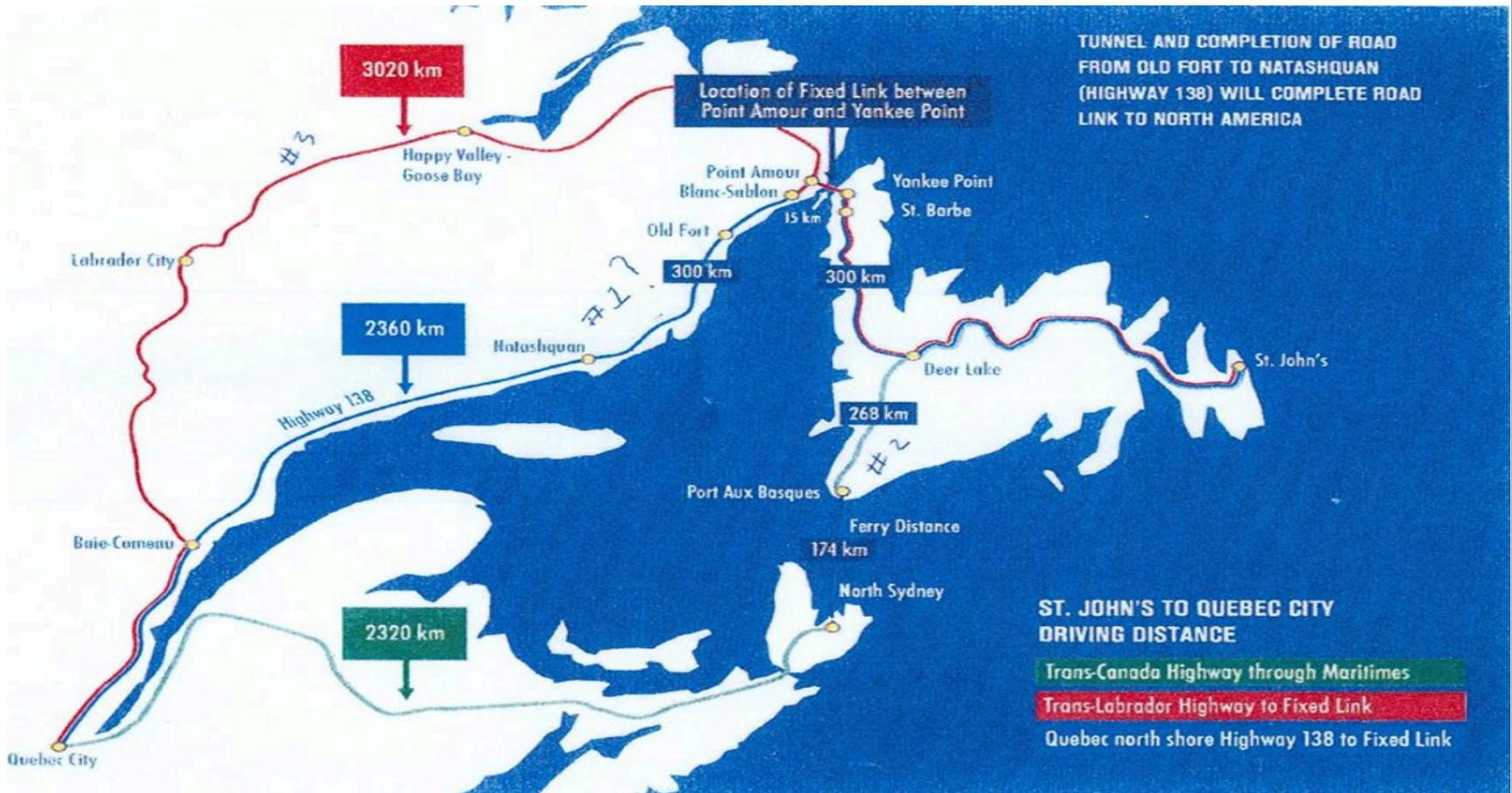
Facteurs favorisant l'augmentation du trafic routier non-résident

- Fiabilité : Tous les jours de l'année, 24 heures par jour
- Prix : Négligeable
- Produit : Sites du patrimoine mondial, T.-N.-L. rural, *City of Legends*

Diversification économique : Millions de dollars par année/5 000 emplois < 5 ans.

- De nouveaux emplois et de nouvelles entreprises seront créés pour des décennies dans les secteurs de la construction, de la vente au détail et de l'accueil dans toutes les régions de la province, Avalon en particulier.
- Le coût de la vie baissera de manière importante grâce à la sécurité alimentaire ainsi qu'à une meilleure qualité et un plus bas prix des aliments.
- Il s'agira d'une importante mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre déplaçant des millions de litres de carbone.

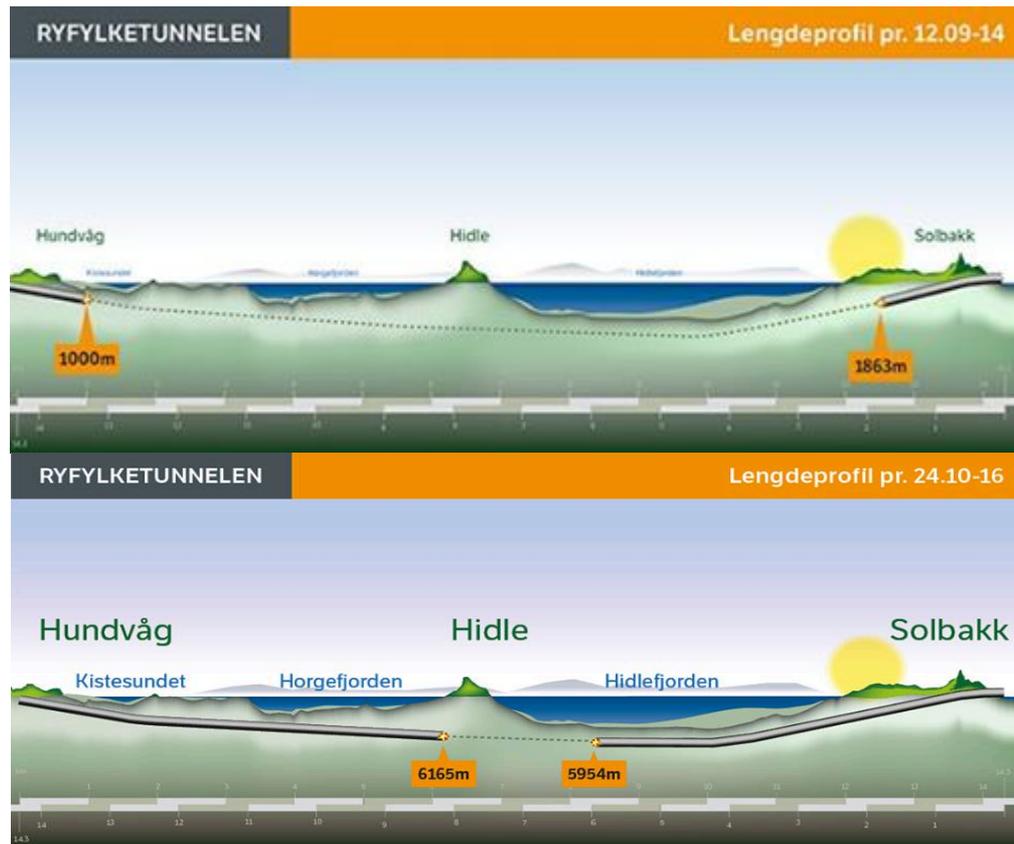
# Le dernier crampon reliant le Canada d'un océan à l'autre : la Boucle touristique de l'est du Canada



# La voie à suivre

- DDP préparée, délimitant le projet, et publiée afin de connaître le coût du projet pour le gouvernement de T.-N.-L.
- PROJET : Tunnel routier sous-marin aux caractéristiques similaires à celles du tunnel de Solbakk.
- MODALITÉS : PPP sur un nombre fixe d'années.
- ÉVALUATION : Le gouvernement de T.-N.-L. sélectionne une proposition et conclut une entente pour la construction, l'entretien et l'exploitation; on espère la participation d'Ottawa et du Québec.

# Solbakk : 2014-2017



Hé, Canada, bienvenue à  
Terre-Neuve en 14 minutes!

