



Rapport final

Prévisions d'achalandage 2010- 2025

Présenté à la
Société des Traversiers du Québec

Roche Itée / Roche-Deluc
3075, chemin des Quatre-Bourgeois, bureau 300
Québec, Québec G1W 4Y4
Téléphone : 418-654-9600
Télécopieur : 418-654-9699

N/Réf : 53126-200

Mars 2010

Table des matières

Table des matières	i
Liste des tableaux	iii
Liste des figures	v
Liste des cartes	vi
Liste des annexes	vi
1 INTRODUCTION	1
2 VOLET I : L'ÉTAT DES LIEUX	3
2.1 La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola	3
2.1.1 Le service offert	3
2.1.2 Les infrastructures terrestres	5
2.1.3 Les infrastructures maritimes	5
2.1.4 Achalandage 2007-2008	6
2.1.5 Profil de la clientèle actuelle	6
2.1.6 Particularités	7
2.2 La traverse Québec-Lévis	8
2.2.1 Le service offert	8
2.2.2 Les infrastructures terrestres	11
2.2.3 Les infrastructures maritimes	11
2.2.4 Achalandage 2007-2008	11
2.2.5 Profil de la clientèle actuelle	11
2.2.6 Particularités	12
2.3 La traverse L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive	13
2.3.1 Le service offert	13
2.3.2 Les infrastructures terrestres	14
2.3.3 Les infrastructures maritimes	14
2.3.4 Achalandage 2007-2008	14
2.3.5 Profil de la clientèle actuelle	14
2.3.6 Particularités	15
2.4 La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon	16
2.4.1 Le service offert	16
2.4.2 Les infrastructures terrestres	18
2.4.3 Les infrastructures maritimes	18
2.4.4 Achalandage 2007-2008	18
2.4.5 Profil de la clientèle actuelle	18

2.4.6	Particularités.....	18
2.5	La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine	19
2.5.1	Le service offert	19
2.5.2	Les infrastructures terrestres.....	19
2.5.3	Les infrastructures maritimes	20
2.5.4	Achalandage 2007-2008	20
2.5.5	Profil de la clientèle actuelle.....	20
2.5.6	Particularités.....	21
2.6	La traverse Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout	22
2.6.1	Le service offert	22
2.6.2	Les infrastructures terrestres.....	23
2.6.3	Les infrastructures maritimes	23
2.6.4	Achalandage 2007-2008	23
2.6.5	Profil de la clientèle actuelle.....	23
2.6.6	Particularités.....	24
3	Volet II : PROFILS SOCIO-ÉCONOMIQUES	25
3.1	La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola	25
3.1.1	La zone d’influence.....	25
3.1.2	Perspectives socio-économiques.....	25
3.2	La traverse Québec-Lévis	38
3.2.1	La zone d’influence.....	38
3.2.2	Perspectives socio-économiques.....	38
3.3	La traverse L’Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive	50
3.3.1	La zone d’influence.....	50
3.3.2	Perspectives socio-économiques.....	50
3.4	La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon	54
3.4.1	La zone d’influence.....	54
3.4.2	Perspectives socio-économiques.....	54
3.5	La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine	59
3.5.1	La zone d’influence.....	59
3.5.2	Perspectives socio-économiques.....	59
3.6	La traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout	64
3.6.1	La zone d’influence.....	64
3.6.2	Perspectives socio-économiques.....	64
3.7	Tendances observées et prévues	68
3.7.1	Rappel de la situation économique actuelle.....	68
4	VOLET III : PRÉVISIONS D’ACHALANDAGE.....	70

4.1	Les données d'analyse	70
4.2	La méthode d'analyse.....	73
4.3	Résultats et analyse	74
4.4	La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola.....	78
4.5	La traverse Québec-Lévis.....	80
4.6	La traverse de l'Isle-aux-Coudres.....	82
4.7	La traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	84
4.8	La traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine	86
4.9	La traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau.....	88
5	VOLET IV : Pistes pour des actions stratégiques	90

Liste des tableaux

Tableau 2-1	Répartition des véhicules transportés par catégorie en nombre et en UEA	6
Tableau 2-2	Capacité en UEA et charge utile des navires de la STQ.....	7
Tableau 3-1	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola – 2006-2021	28
Tableau 3-2	Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008.....	29
Tableau 3-3	Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008	33
Tableau 3-4	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Québec – Lévis – 2006-2021	42
Tableau 3-5	Évolution du nombre de travailleurs de 25-64 ans – 2001-2005.....	43
Tableau 3-6	Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008.....	43
Tableau 3-7	Achalandage aux bureaux d'information touristique de Québec et nombre de chambres disponibles – 2005-2008	46
Tableau 3-8	Achalandage aux bureaux d'information touristique de Lévis et nombre de nuitées dans les établissements de Lévis – 2005-2008.....	46
Tableau 3-9	Achalandage total aux bureaux d'information touristique de Québec et Lévis – 2005-2008.....	47
Tableau 3-10	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive – 2006-2021	51

Tableau 3-11	Évolution du nombre de travailleurs de 25-64 ans – 2001-2005	52
Tableau 3-12	Principaux indicateurs de l'emploi dans la région de la Capitale-Nationale – 1991-2008	52
Tableau 3-13	Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008	53
Tableau 3-14	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon – 2006-2021	56
Tableau 3-15	Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008.....	57
Tableau 3-16	Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008	58
Tableau 3-17	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine – 2006-2021	60
Tableau 3-18	Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008.....	61
Tableau 3-19	Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001 - 2007/2008	62
Tableau 3-20	Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout – 2006-2021	65
Tableau 3-21	Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008.....	66
Tableau 3-22	Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007-2008	67
Tableau 4-1	But principal du déplacement pour les usagers des traverses - 2007	70
Tableau 4-2	Part des véhicules laissés à quai – 2005/2006-2007/2008.....	72
Tableau 4-3	Poids de chacun des indicateurs et tendances observées et prévues	73
Tableau 4-4	Sommaire des hypothèses utilisées pour les scénarios étudiés.....	74
Tableau 4-5	Scénario faible - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées	75
Tableau 4-6	Scénario moyen - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées	76
Tableau 4-7	Scénario fort - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées	77
Tableau 4-8	Sommaire des trois scénarios – Traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola	79
Tableau 4-9	Sommaire des trois scénarios – Traverse Québec-Lévis	81
Tableau 4-10	Sommaire des trois scénarios – Traverse Isle-aux-Coudres	83

Tableau 4-11	Sommaire des trois scénarios – Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	85
Tableau 4-12	Sommaire des trois scénarios – Traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine	87
Tableau 4-13	Sommaire des trois scénarios – Traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau	89

Liste des figures

Figure 2-1	Itinéraire typique empruntant la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola .	3
Figure 2-2	Itinéraire alternatif au traversier Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola	4
Figure 2-3	Itinéraire typique empruntant la traverse Québec-Lévis	8
Figure 2-4	Itinéraire Hôtel-Dieu (Lévis) - Musée de la civilisation (Québec) par la route.....	9
Figure 2-5	Itinéraire Hôtel-Dieu (Lévis) - Musée de la civilisation (Québec) via la traverse	10
Figure 2-6	Itinéraire typique empruntant la traverse L'Isle-aux-Coudres –	13
Figure 2-7	Itinéraire typique empruntant la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon.....	16
Figure 2-8	Itinéraire Rivière-du-Loup – Saint-Siméon par la route.....	17
Figure 2-9	Itinéraire typique empruntant la traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine ...	19
Figure 2-10	Itinéraire typique empruntant la traverse Matane-Godbout	22
Figure 3-1	Historique des prix de l'essence ordinaire en dollars courants pour la région de Montréal – Novembre 1996 à 2008.....	37
Figure 3-2	Historique des prix de l'essence ordinaire en dollars courants pour la région de Capitale-Nationale – Novembre 1996 à 2008	49
Figure 4-1	Graphique de l'achalandage – Traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola	78
Figure 4-2	Graphique de l'achalandage – Traverse Québec-Lévis.....	80
Figure 4-3	Graphique de l'achalandage – Traverse de l'Isle-aux-Coudres.....	82
Figure 4-4	Graphique de l'achalandage – Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	84
Figure 4-5	Graphique de l'achalandage – Traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	86
Figure 4-6	Graphique de l'achalandage – Traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau....	88
Figure 5-1	Prévisions d'achalandage 2008-2025 – Ensemble des six traverses à l'étude ..	90

Liste des cartes

Carte 3.1	Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC de Lanaudière - 2006.....	31
Carte 3.2	Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC de la Montérégie - 2006	32
Carte 3.3	Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC et le territoire équivalent de la Capitale-Nationale – 2006.....	44
Carte 3.4	Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC et le territoire équivalent de Chaudière - Appalaches – 2006.....	45

Liste des annexes

Annexe 1 -	Société des traversiers du Québec – Caractéristiques techniques des navires en service	93
------------	--	----

1 INTRODUCTION

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'assemblée nationale le 4 juin 1971. Celle-ci a été créée pour prendre la relève de l'entreprise privée qui, à l'époque, cherchait à se désister du service de traversier entre Québec et Lévis. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des finances, alors que l'autorité tutélaire est exercée par la ministre des Transports. La Société a vu son mandat élargi au cours des années subséquentes. Ainsi, à des dates successives entre le 1^{er} avril 1976 et le 3 avril 1981, la STQ s'est vu confier la responsabilité des traverses de :

- Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout
- L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive;
- Sorel - Saint-Ignace-de-Loyola
- Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine

De plus, le 31 mars 1993, le gouvernement confiait à la Société des traversiers du Québec la **responsabilité** des traverses de Rivière-du-Loup - Saint-Siméon, de l'Île d'Entrée - Cap-aux-Meules, ainsi que la propriété d'installations terrestres appartenant au ministère des Transports du Québec. La STQ est maintenant responsable de huit services de traversiers dont trois exploités à contrat par le secteur privé. Elle est propriétaire de gares, de quais et de divers équipements nécessaires à l'exploitation des services sous sa responsabilité. La STQ se verra confier d'autres responsabilités en terme de nouvelles traverses et de nouvelles dessertes, et ce, à compter du 1^{er} avril 2009.

La **mission** de la STQ est de contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires, fiables et durables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec.

Au fil des ans, la Société des traversiers a développé une expertise interne de pointe, tant dans l'exploitation de services de traversiers que dans la gestion, l'entretien et la réparation d'installations portuaires de toutes sortes. De plus, elle a développé une approche de partenariat qui l'amène à travailler en étroite collaboration avec le secteur privé, notamment pour l'exploitation des traverses de Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, l'Isle-aux-Grues-Montmagny et Île d'Entrée-Cap-aux-Meules.

L'année 1993 marque également la prise en charge par la STQ de quelques quais et gares. Depuis ce temps, la STQ a rénové et construit des gares fluviales, aménagé les aires d'embarquement et réparé des quais. D'ailleurs, en 2000 elle est devenue responsable de la gestion et de l'entretien de dix nouveaux quais de propriété fédérale où elle assurait déjà des services de traversiers.

En 1999, la Société des traversiers du Québec se dotait d'un Plan stratégique et opérationnel 2001-2004 afin de s'ajuster aux fluctuations de l'achalandage, de mieux répondre à la demande de sa clientèle, de planifier l'utilisation et le renouvellement de ses infrastructures terrestres et maritimes, et de prévoir les investissements et le financement nécessaires à son développement. Dans la perspective de développer un document de support à son futur plan d'investissement pour sa flotte

de gros navires, la Société des traversiers du Québec désire mettre à jour son plan stratégique et opérationnel.

Pour ce faire, une approche comportant **4 volets** a été retenue, soit:

Volet 1 : Révision de l'«État des lieux» en ce qui concerne les infrastructures terrestres et maritimes, l'offre de service à la clientèle, et ce, pour six services de traversiers, soit :

- Sorel - Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola
- Québec - Lévis
- L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive
- Rivière-du-Loup - Saint-Siméon
- Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine
- Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout

Volet 2 : Les perspectives socio-économiques des grandes régions desservies par la STQ, lesquelles incluent, entre autres, les projections démographiques; la situation de l'emploi ; l'achalandage touristique; les particularités régionales pouvant affecter les services de traversier, comme le prix de l'essence (Sorel), les fluctuations de l'industrie forestière et l'émergence d'industries de transformation des matières premières.

Volet 3 : La révision des prévisions d'achalandage sur la base des considérations économiques, sociales et démographiques évoquées précédemment.

Volet 4 : Proposition de pistes pour des actions stratégiques pour le développement et l'amélioration des services de traversiers.

Ainsi, à la fin de cet exercice, la Société des traversiers du Québec disposera d'un document guide pour supporter son futur plan d'investissement.

2 VOLET I : L'ÉTAT DES LIEUX

L'état des lieux des six services de traversiers Sorel - Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, Québec – Lévis, L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive, Rivière-du-Loup - Saint-Siméon, Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine, Matane - Baie-Comeau et Matane – Godbout est dressé en tenant compte des quatre composants principaux que comporte un service de traversier, soit :

- les infrastructures terrestres : quais et gares maritimes, billetterie, stationnements, aires d'attente sur rue ou hors-rue;
- les infrastructures maritimes (navires);
- le service offert à la clientèle en termes d'horaire, de tarification et de services connexes comme la restauration;
- les ressources humaines affectées au service.

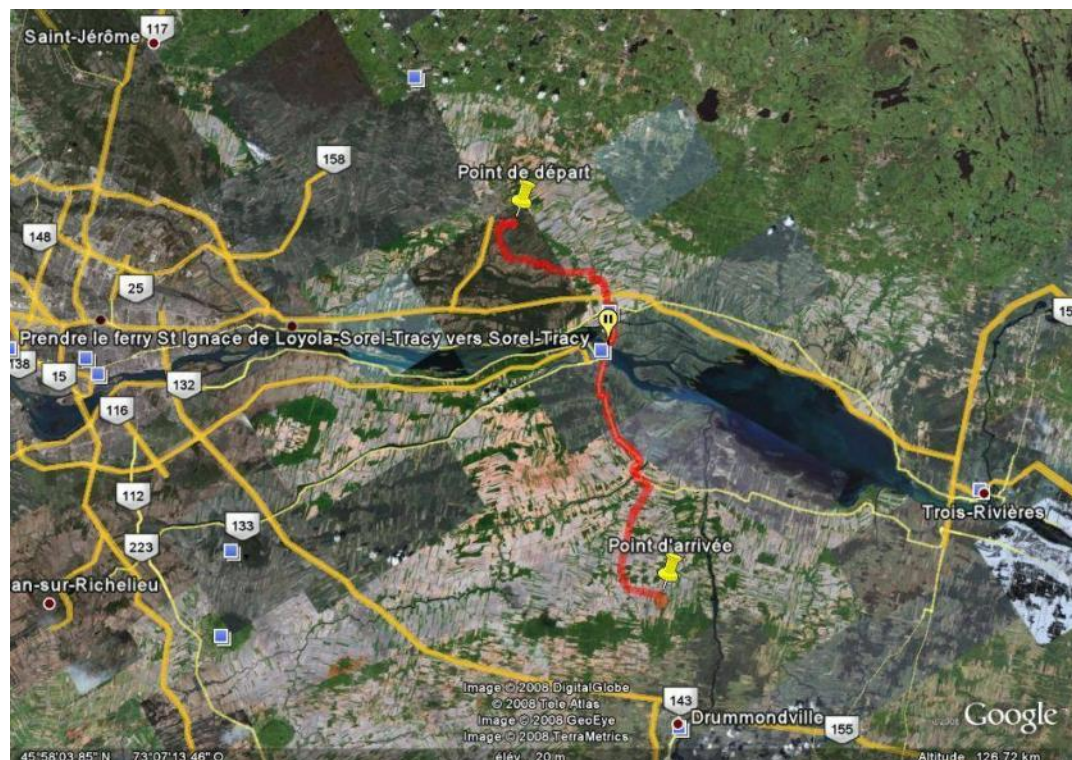
Outre ces composants principaux, le nombre de passagers et de véhicules transportés et les caractéristiques et taux de satisfaction de la clientèle ont aussi été traités.

2.1 La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

2.1.1 Le service offert

La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola offre une liaison entre ces deux agglomérations sur une distance de 1,6 km pour une durée de 10 minutes. La Figure 2-1 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** illustre un itinéraire typique allant de la rive Nord à la rive Sud du Saint-Laurent.

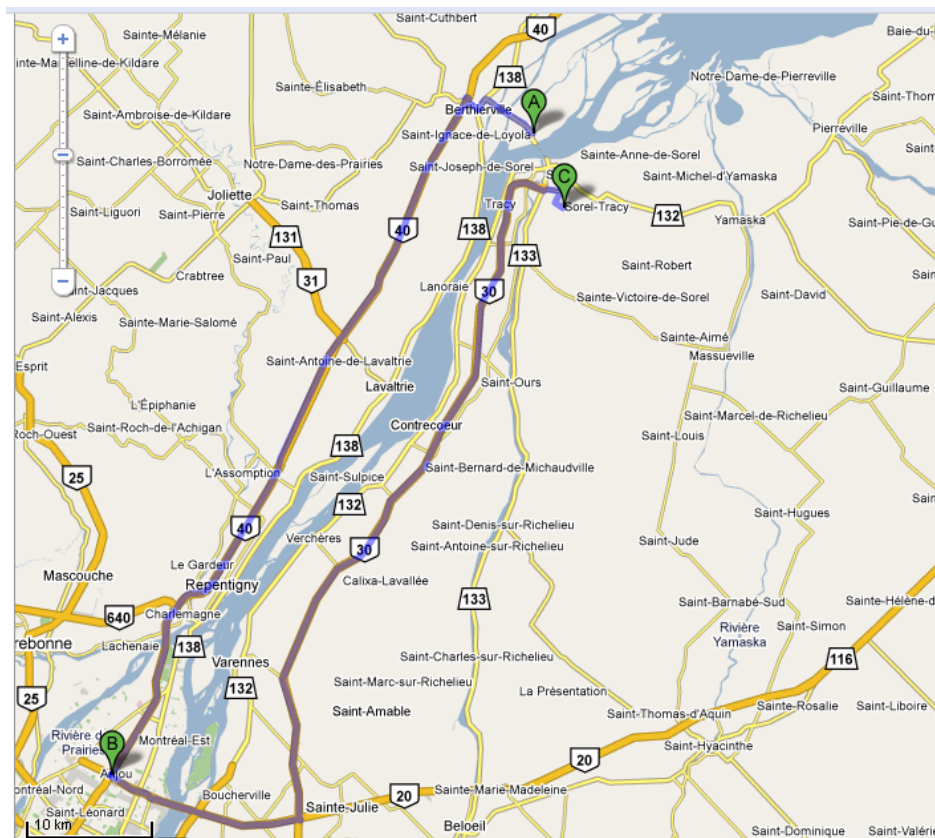
Figure 2-1 Itinéraire typique empruntant la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola



Il s'agit d'un itinéraire calculé par le logiciel Google et qui est optimal pour cette paire de points. On voit sur la photo satellite que le pont Laviolette à l'est et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine à l'ouest sont des alternatives au traversier. La localisation du traversier à mi-chemin entre les deux ponts est donc idéale et dessert avantageusement les secteurs avoisinants.

Le service est en opération de 5h30 à 3h00 du matin à une fréquence de 60 minutes, et une fréquence renforcée de 30 minutes aux heures de pointe de la fin octobre au mois d'avril; en période estivale, la fréquence est de 30 minutes toute la journée jusqu'à 18h30. Le tarif de base depuis le 1^{er} avril 2008 pour un passager de 12 ans et plus est de 2,15 \$, et de 5,75 \$ pour une automobile et son conducteur. Les camions avec 10 roues et plus sont tarifés à 18,75 \$. Des laissez-passer mensuels ou des billets à prix réduit en série de 10 sont aussi disponibles. Pour l'automobiliste usager, il lui suffit de sauver moins de 15 km, avec un coût d'utilisation de l'automobile de 0,40 \$/km, pour défrayer sa traversée avec son économie de kilométrage. La popularité de ce service s'explique notamment par le kilométrage économisé, lequel peut atteindre 151 km. En effet, la Figure 2-2 illustre un trajet alternatif pour aller de Saint-Ignace-de-Loyola (point A) à Sorel-Tracy (point C) en empruntant le Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine plutôt que le traversier.

Figure 2-2 Itinéraire alternatif au traversier Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola



L'on est à même de constater l'attrait certain de cette traverse pour des travailleurs ou touristes du secteur, d'autant plus que le Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine est régulièrement congestionné.

2.1.2 Les infrastructures terrestres

Les aménagements sur chacune des deux rives comptent une gare maritime, un quai pour l'embarquement et une billetterie ; une aire d'attente pour les véhicules d'une capacité supérieure à celle des navires est aussi disponible. Une signalisation routière est aussi installée sur les voies de circulation majeures des deux rives pour guider la clientèle jusqu'au traversier.

2.1.3 Les infrastructures maritimes

Le N.M.¹ Catherine-Legardeur et le N.M. Lucien-L. sont les deux navires affectés à cette traverse. La fiche technique de chacun des navires est présentée à l'annexe 1. Le N.M. Catherine-Legardeur a été construit en 1985 et il a une capacité de 399 passagers et de 53 véhicules en unités-équivalentes-automobile (UEA)². Sa charge utile est de 390 tonnes métriques (TM). Sa motorisation lui permet une vitesse de croisière de 13 nœuds. Ce navire a été rénové en 2006.

Quant au N.M. Lucien-L., il date de 1967 et il a une capacité de 55 véhicules. Il peut accommoder jusqu'à 351 passagers. Sa charge utile est de 235 TM et sa vitesse de croisière est de 11 nœuds. Ce navire a fait l'objet d'une rénovation majeure en 1992, soit il y a 16 ans, et il est le deuxième plus vieux navire actif de la flotte de la STQ.

¹ N.M. : abréviation de navire à moteur (appellation officielle utilisée par le gouvernement du Québec afin de remplacer le sigle anglais MV (Motor Vessel)).

² Capacité : Une unité-équivalente-automobile (UEA) est l'unité de mesure de la capacité d'un traversier en termes d'automobiles; ainsi, un camion représente 2 UEA, un autobus 3 UEA, un camion-remorque 4 UEA et un « B-train » 5 UEA, alors qu'une motocyclette ou une motoneige comptent pour 0,5 UEA.

2.1.4 Achalandage 2007-2008

La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola a été utilisée par 942 498 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 1 000 541 pour l'année 2007, soit une hausse de 6,2 %. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 537 882 à 569 315, soit une hausse de 5,9 %. Tel que montré au Tableau 2-1, les automobiles constituaient 84,1 % du nombre de véhicules transportés (2007), et représentent 79,8 % des UEA. Pour l'ensemble des traversiers de la STQ, les automobiles représentaient 85,6 % du nombre de véhicules transportés, et comptaient pour 72,0 % des UEA.

Tableau 2-1 Répartition des véhicules transportés par catégorie en nombre et en UEA

2007-2008	Automobilistes		Camions		Autobus		Motos		Autres	
	Nombre	UEA	Nombre	UEA	Nombre	UEA	Nombre	UEA	Nombre	UEA
Sorel-Tracy	84,1%	79,8%	5,0%	9,4%	0,0%	0,1%	4,8%	2,3%	6,0%	8,4%
Québec	98,9%	99,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,9%	0,4%	0,1%	0,1%
L'Isle-aux-Coudres	93,3%	90,2%	2,8%	6,6%	0,2%	0,6%	2,3%	1,1%	1,5%	1,5%
Tadoussac	77,7%	53,9%	14,1%	35,8%	0,6%	1,2%	2,0%	0,7%	5,6%	8,4%
Matane	83,3%	69,0%	8,1%	21,7%	0,2%	0,5%	3,1%	1,3%	5,3%	7,6%
Rivière-du-Loup	86,7%	81,8%	3,9%	11,2%	0,3%	0,8%	5,0%	2,4%	4,1%	3,9%
Total	85,6%	72,0%	7,3%	20,0%	0,3%	0,7%	2,7%	1,1%	4,2%	6,2%

Les camions quant à eux constituent 5,0 % du nombre de véhicules transportés (2007), mais représentent 9,4 % des UEA. Ceci signifie que les camions constituent une part significative de l'achalandage en termes d'UEA³.

2.1.5 Profil de la clientèle actuelle

Afin de se positionner pour réaliser des projections d'achalandages réalistes, il importe de bien définir le motif qui sous-tend l'utilisation du traversier Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola par sa clientèle. La raison principale pour laquelle les gens utilisent le traversier est sans aucun doute l'économie de temps et d'argent par rapport à l'utilisation d'un trajet alternatif par voie terrestre. En effet, un usager peut éviter de parcourir une distance de 151 km en utilisant le traversier Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola plutôt que le Pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine ou le Pont Laviolette. Selon les résultats d'un sondage réalisé en 2007⁴ sur les services de traversiers exploités par la

³ Pour l'ensemble des traverses de la STQ, l'on est en mesure de constater que les camions représentent en moyenne 20 % des véhicules transportés en UEA. Ce qui revient à dire que le transport des marchandises est une donnée importante dans le processus de détermination de la capacité d'un navire, autant en termes de tonnage que d'espace.

⁴ Jacques Roy, Étude de marche des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007.

STQ, 83,0 % de la clientèle de ce traversier est en automobile, 3,8 % est en motocyclette et 9,4 % est à pied ou à bicyclette. **Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite d'amis) dans une proportion de 60,0 %, suivi du travail avec 32,3 %.**

2.1.6 Particularités

La fréquentation du traversier par les touristes est très forte lors des fins de semaine de trois jours et lors de la période des vacances du mois de juillet. Les récentes hausses du prix de l'essence ont créé une habitude de déplacement via le traversier (notamment pour le camionnage) et cette habitude risque de demeurer même si le prix de l'essence diminue. La possibilité pour les gros transporteurs d'ouvrir un compte corporatif est aussi très appréciée puisqu'elle permet d'augmenter le fonds de roulement de ces entreprises avec une facturation à la fin de chaque mois.

Le taux de fiabilité est très élevé avec 99,7 % des départs effectués en 2006.

L'évolution du transport routier des marchandises, avec l'avènement de camions avec des remorques de 53 pieds, fait en sorte que les deux navires utilisés atteignent leur capacité en termes d'UEA et de charge utile.

Tableau 2-2 Capacité en UEA et charge utile des navires de la STQ

Traversier	Affectation	Capacité	Charge utile
		UEA	t.m.*
N.M. Catherine-Legardeur	Sorel-Tracy	53	390
N.M. Lucien-L.	Sorel-Tracy	55	235
N.M. Alphonse-Desjardins	Québec-Lévis	54	160
N.M. Lomer-Gouin	Québec-Lévis	54	160
N.M. Joseph-Savard	L'Isle-aux-Coudres	55	410
N.M. Jos-Deschênes	Tadoussac	75	600
N.M. Armand-Imbeau	Tadoussac	75	600
N.M. Camille-Marcoux	Matane	120	420
N.M. Félix-Antoine-Savard	Relève/appoint	70	825
N.M. Radisson	Relève	49	325

* Abréviation de tonne métrique; une tonne métrique = 1 000 kilogrammes.

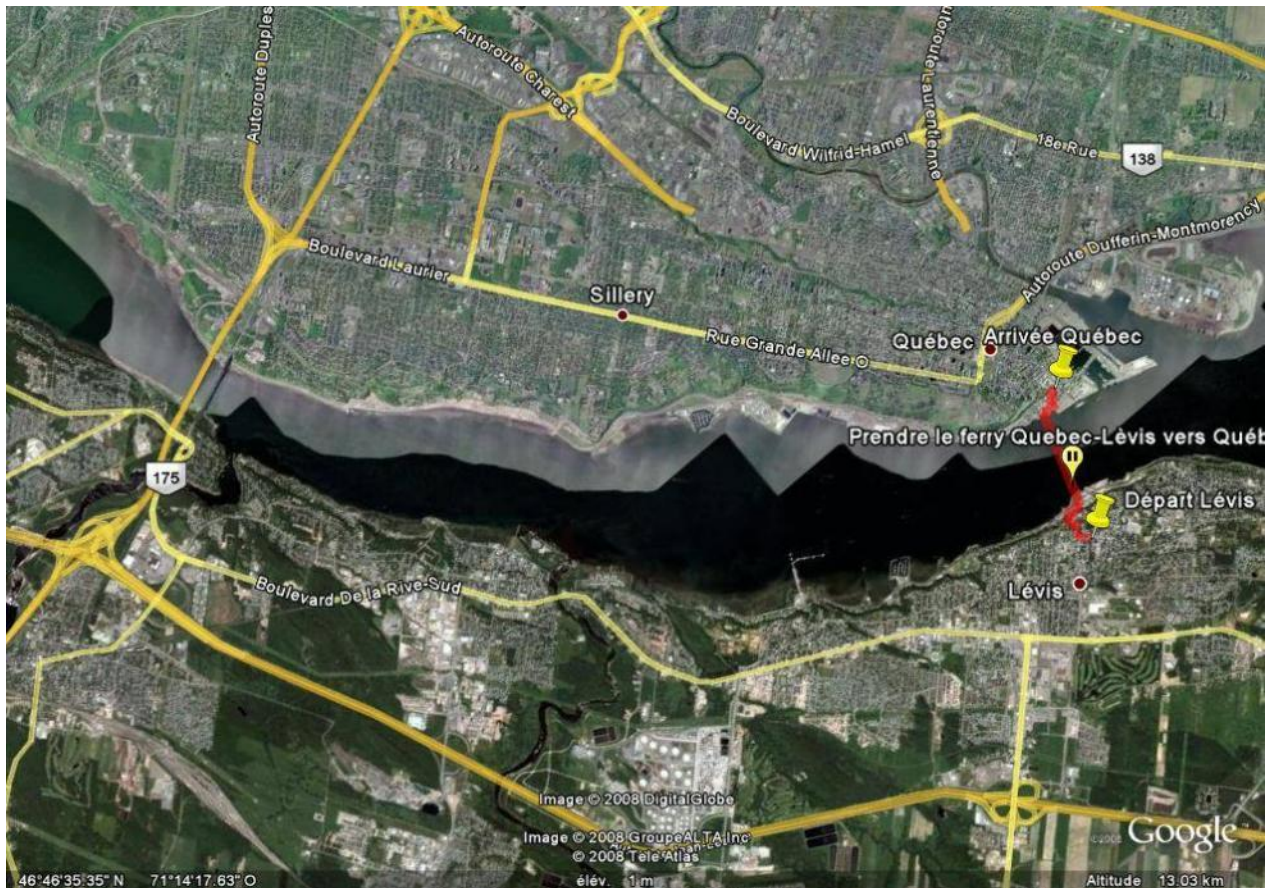
Le Tableau 2-2 illustre la capacité de chacun des traversiers en termes de nombre de véhicules (UEA) et de charge utile. En pratique, la capacité des traversiers utilisés à la traverse Sorel-Tracy - Saint-Ignace-de-Loyola fait en sorte que des camions avec semi-remorques sont laissés à quai. Cette traverse est aussi utilisée par des camions hors-normes des classes 6 et 7 de la SAAQ, et elle constitue un lien important pour ce type de véhicule.

2.2 La traverse Québec-Lévis

2.2.1 Le service offert

La traverse de Québec-Lévis offre une liaison entre ces deux agglomérations sur une distance de 1,0 km pour une durée de 10 minutes. La Figure 2-3 illustre un itinéraire typique allant de la rive Nord à la rive Sud du Saint-Laurent. Il s'agit d'un itinéraire calculé par le logiciel Google et qui est optimal pour cette paire de points.

Figure 2-3 Itinéraire typique empruntant la traverse Québec-Lévis

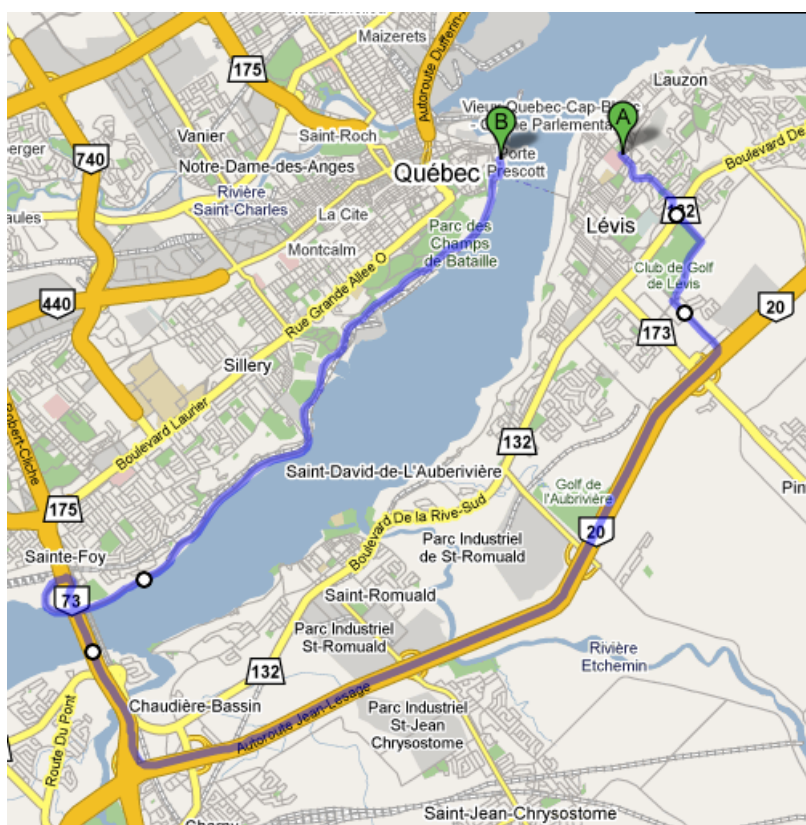


À l'ouest, soit à l'extrémité gauche de la photo satellite, on peut voir le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec. La traverse Québec-Lévis est une alternative à l'utilisation de ces deux ponts. Comme les quais de la traverse sont situés au cœur des zones de haute densité de Québec et de Lévis, sa situation est idéale dans les circonstances et dessert bien les secteurs avoisinants.

Le service est en opération de 6h00 AM à 2h20 AM avec un intervalle de 20 minutes aux heures de pointe, de 30 minutes le jour et de 60 minutes en soirée; en période hivernale (mi-décembre à la fin mars), l'intervalle est de 30 minutes aux heures de pointe, pour tenir compte des conditions de navigation (glace).

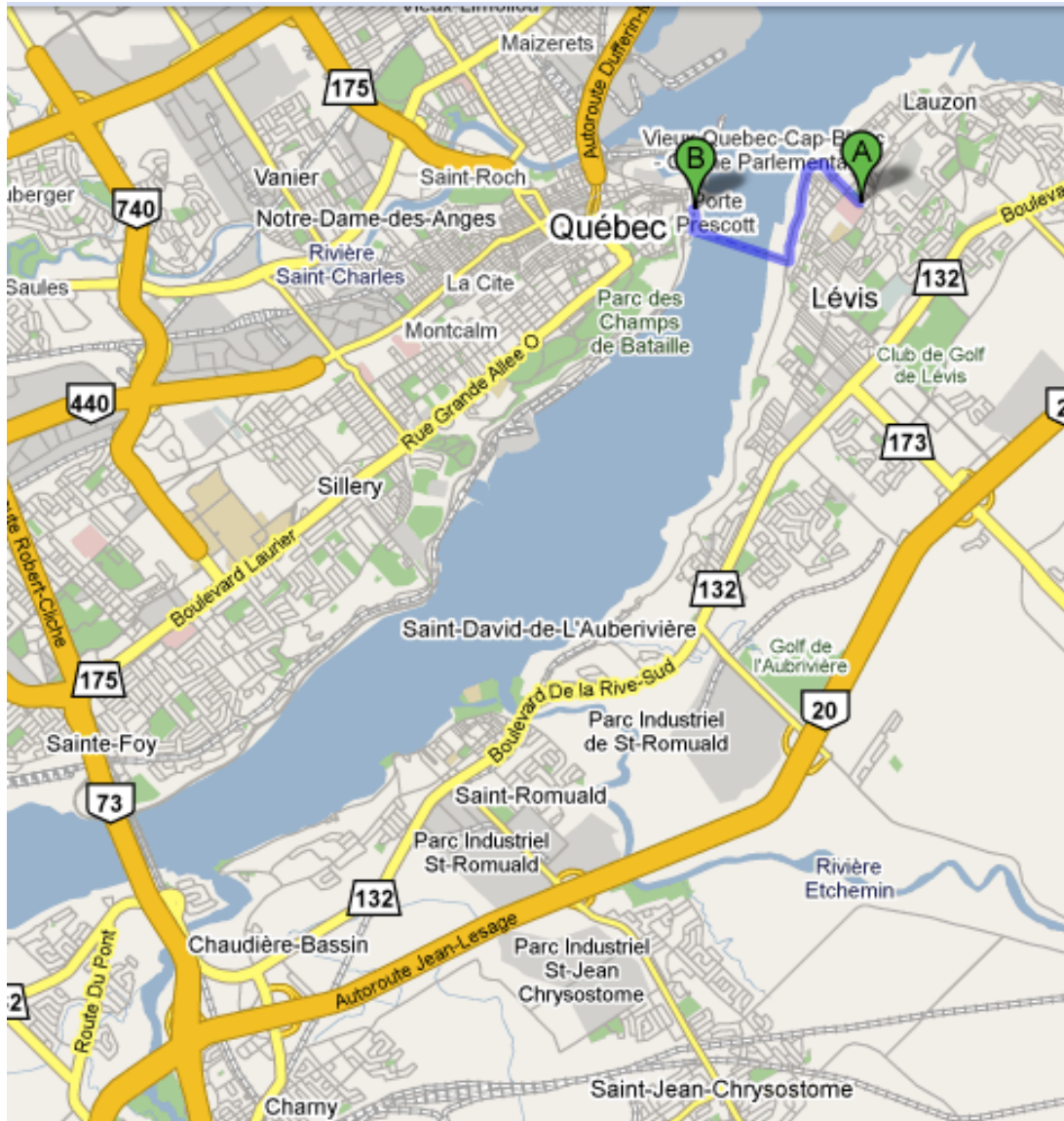
Le tarif de base depuis le 1^{er} avril 2008 pour un passager de 12 ans et plus est de 2,70 \$, et de 6,05 \$ pour une automobile et son conducteur. Les camions avec 10 roues et plus sont tarifés à 13,40 \$. Des laissez-passer mensuels ou des billets à prix réduit en série de 10 sont aussi disponibles. Fait à souligner, les détenteurs d'un laissez-passer mensuel de la Société de transport de Lévis, du Réseau de transport de la Capitale ou d'un laissez-passer métropolitain peuvent voyager gratuitement sur la traverse Québec-Lévis. Il s'agit là d'une contribution significative de la Société des traversiers du Québec au développement du transport en commun entre les deux rives. Pour l'automobiliste usager du traversier qui voyage seul, il lui suffit de sauver 15 km ou plus, avec un coût d'utilisation de l'auto de 0,40 \$/km, pour défrayer sa traversée avec son économie de kilométrage. Le facteur de congestion sur les ponts aux heures de pointe constitue une autre bonne raison favorisant l'utilisation de la traverse Québec-Lévis (économie de temps). La Figure 2-4 illustre un premier itinéraire possible (en bleu) entre l'Hôtel-Dieu de Lévis (point A) et le Musée de la civilisation sur la rue Dalhousie à Québec (point B); cet itinéraire mesure 32 km et requiert 38 minutes en automobile en l'absence de congestion. Durant la période de pointe du matin, on peut compter jusqu'à quelques dizaines de minutes additionnelles.

Figure 2-4 Itinéraire Hôtel-Dieu (Lévis) - Musée de la civilisation (Québec) par la route



La Figure 2-5 illustre cette fois un deuxième itinéraire possible *via* la traverse Québec-Lévis, lequel requiert 2,2 km en automobile, excluant la distance de 1 km faite sur le traversier. Pour cet exemple, il y a une économie de 29,8 km pour l'automobiliste qui emprunte le traversier, en plus de l'économie de temps appréciable.

Figure 2-5 Itinéraire Hôtel-Dieu (Lévis) - Musée de la civilisation (Québec) *via* la traverse



Notons que le kilométrage économisé peut atteindre un maximum de 31 km. La zone d'attraction de la traverse Québec-Lévis est plus restreinte que pour les autres services de la STQ en termes de superficie, mais elle comporte une forte densité de population et d'emplois, en plus de relier les secteurs touristiques des deux rives. Cette forte densité fait en sorte que cette traverse en milieu urbain est la plus achalandée de la STQ en termes de passagers transportés.

2.2.2 Les infrastructures terrestres

Les aménagements sur chacune des deux rives comptent une gare maritime, un quai pour l'embarquement et une billetterie ; une aire d'attente pour les véhicules d'une capacité inférieure à celle des navires est aussi disponible. En plus, un parc de stationnement incitatif est aménagé près du quai de la Rive-Sud. La gare maritime de Lévis est aussi reliée au réseau de pistes cyclables de la Rive-Sud (Parcours des Anses) et elle est desservie par STL. La gare maritime du côté de Québec est reliée quand à elle au réseau cyclable de la ville de Québec (Corridor du Littoral) et elle est accessible *via* l'Écolobus et autres parcours d'autobus du RTC.

2.2.3 Les infrastructures maritimes

Le N.M. Alphonse Desjardins et le N.M. Lomer-Gouin sont les deux navires affectés à cette traverse. La fiche technique de chacun des navires est présentée à l'annexe 1. Ces deux navires, construits en 1971, ont une capacité de 399 passagers et de 54 véhicules en unités-équivalentes-automobile (UEA). La capacité en nombre de passagers peut atteindre 700, mais il faut alors augmenter le nombre d'employés à bord pour respecter les règles de sécurité. Leur charge utile est de 160 tonnes métriques (TM). Leur motorisation leur permet une vitesse de croisière de 12,5 nœuds. Ces deux navires ont été rénovés en 2003.

2.2.4 Achalandage 2007-2008

La traverse Québec-Lévis a été utilisée par 1 834 727 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 1 915 836 pour l'année 2007, soit une hausse de 4,4 %. L'achalandage est environ quatre fois plus élevé pour un mois d'été que pour les mois d'hiver. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 369 185 à 389 166 pour les mêmes années, soit une hausse de 5,4 %. Les automobiles et motocyclettes constituaient 99,8 % du nombre de véhicules transportés (2007). Les déplacements en transport collectif entre les deux rives se font par la traverse Québec-Lévis dans une proportion de 35 %.⁵ La traverse Québec-Lévis est la plus importante de la STQ en termes de nombre de passagers transportés, ce nombre représentant le tiers du total des passagers transportés par la STQ.

2.2.5 Profil de la clientèle actuelle

Les piétons représentent 68,3 % de la clientèle du traversier, tandis que 14,2 % sont des automobilistes et 11,1 % des cyclistes. On entend par piétons les utilisateurs du transport en commun sur l'une ou l'autre des deux rives, en plus de ceux qui accèdent au traversier à pied. **Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite**

⁵ Présentation synthèse. Le lien interrive et son implication pour la traverse Québec-Lévis. Roche, septembre 2008.

d'amis) dans une proportion de 58,3 %, suivi du travail avec 34,6 %. Le niveau général de satisfaction de la clientèle est relativement élevé avec des notes supérieures à 80 %, sauf pour l'aspect de la synchronisation du traversier avec les services d'autobus de Québec et de Lévis.

La clientèle du traversier Québec-Lévis utilise ce service depuis 13,3 ans en moyenne, ce qui est inférieur à ce qui est observé pour les autres traverses de la STQ.

2.2.6 Particularités

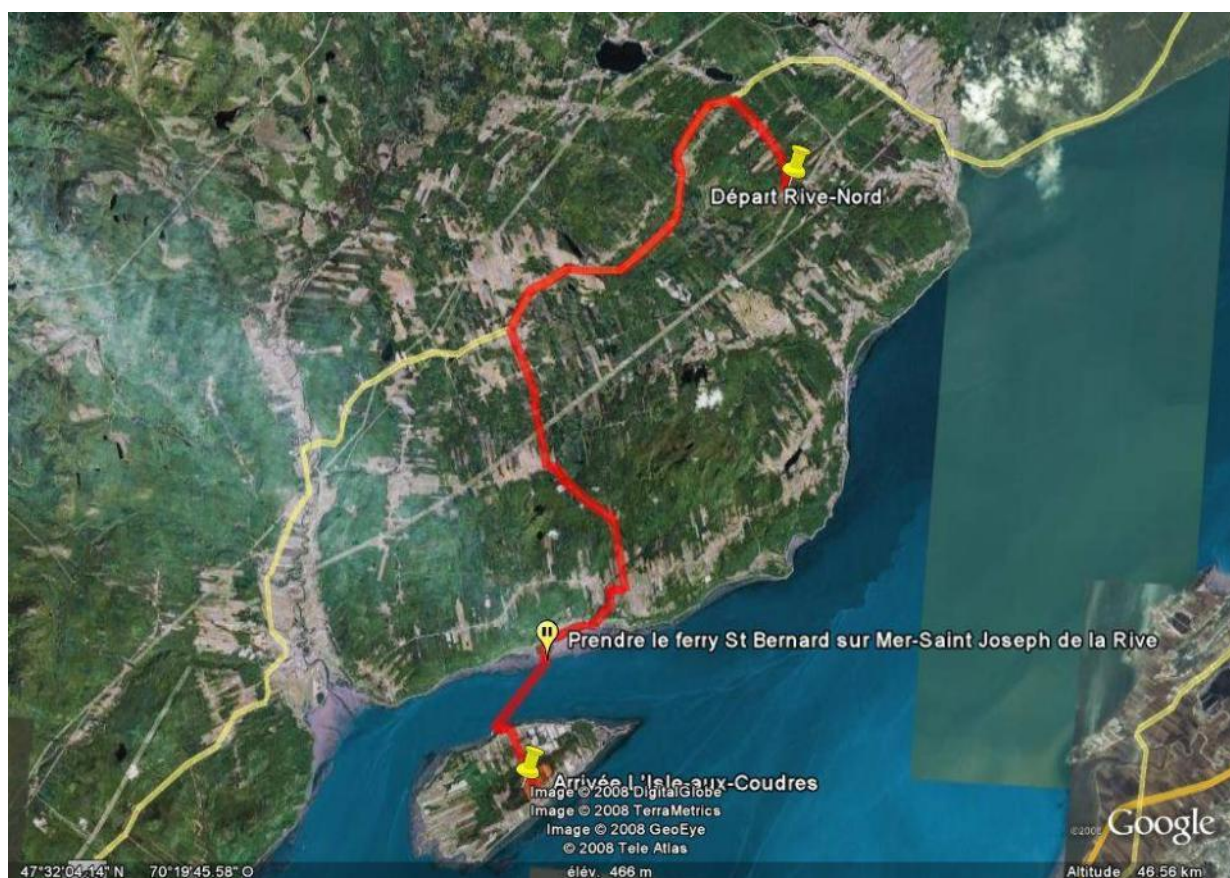
La STQ et la Société de transport de Lévis, en coopération avec la ville de Lévis, projettent la réalisation d'aménagements visant à faciliter l'intégration des services de transport par autobus avec la traverse Québec-Lévis. Il est question d'augmenter la capacité de stationnement incitatif sur la Rive-Sud et de prévoir des aménagements plus fonctionnels pour faciliter les correspondances bus-traversier. Pour sa part, la Société de transport de Lévis a prévu, dans son Plan d'amélioration des services (PAS), l'amélioration du rabattement vers la traverse. Sur la Rive-Nord, Les services du RTC sont aussi appelés à se développer, notamment lors des périodes de forte activité dans le Vieux-Port, au point que des voies réservées sont maintenant en opération pendant ces périodes d'affluence. Il est intéressant de noter que de nombreux clients de la traverse Québec-Lévis utilisent le funiculaire pour se rendre à pied à leur destination finale dans le Vieux-Québec

2.3 La traverse L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive

2.3.1 Le service offert

La traverse L'Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive offre une liaison entre ces deux agglomérations sur une distance de 3,7 km pour une durée de 15 minutes. La Figure 2-6 illustre un itinéraire typique allant de la rive Nord à l'Isle-aux-Coudres. Aucun trajet alternatif pour aller sur l'île n'est disponible.

Figure 2-6 Itinéraire typique empruntant la traverse L'Isle-aux-Coudres –
Saint-Joseph-de-la-Rive



Le service est en opération de 7h00 à 23h00 avec un intervalle de 120 minutes en période hivernale (janvier et février); en période d'affluence maximale (fin juin au début septembre), l'intervalle est de 60 minutes en début de journée et en fin de soirée, et de 30 minutes entre 9h30 et 18h00. L'entre-deux saisons comporte un service à mi-chemin entre le service d'été et le service d'hiver. Le service est gratuit à l'instar de la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine.

2.3.2 Les infrastructures terrestres

Les infrastructures terrestres comprennent un quai et une gare fluviale sur chaque rive. À noter l'absence de billetterie en raison de la gratuité du service.

2.3.3 Les infrastructures maritimes

Le N.M. Joseph-Savard est affecté à cette traverse. Sa fiche technique est présentée à l'annexe 1. Ce navire, construit en 1985, a une capacité de 399 passagers et de 55 UEA. Sa charge utile est de 410 tonnes métriques (TM). Sa motorisation lui permet une vitesse de croisière de 13,75 nœuds. La rénovation de ce navire est prévue pour l'année 2010, soit après 25 ans de service.

Le N.M. Radisson vient s'ajouter en haute saison pour doubler la fréquence des départs, alors que le N.M. Félix-Antoine-Savard est utilisé comme navire de relève, notamment lors des opérations d'entretien.

2.3.4 Achalandage 2007-2008

La traverse L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive a été utilisée par 599 732 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 600 031 pour l'année 2007, soit une hausse inférieure à 0,1 %. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 292 910 à 287 031, soit une légère baisse de 2,0 %. Les automobiles constituaient 93,3 % du nombre de véhicules transportés (2007) et représentaient 90,2 % des UEA. Les camions représentaient quant à eux 6,6 % des UEA. Pour l'ensemble des traversiers de la STQ, les automobiles représentaient 85 % du nombre de véhicules transportés, mais constituaient 70 % des UEA. Ces données indiquent qu'il y a en proportion beaucoup moins de camions lourds sur cette traverse que pour la moyenne des traversiers. L'achalandage est presque cinq fois plus élevé pour un mois d'été que pour les mois d'hiver.

2.3.5 Profil de la clientèle actuelle

Toujours selon les résultats du sondage sur les services de traversiers exploités par la STQ, 85,5 % de la clientèle de ce traversier est en automobile, 4,1 % est en motocyclette et 7,5 % est à pied ou à bicyclette. **Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite d'amis) dans une proportion de 81,3 %**, suivi du travail avec 11,3 %. Le niveau général de satisfaction de la clientèle est très élevé avec des notes supérieures à 90 % pour la majorité des facteurs mesurés.

La clientèle du traversier L'Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive utilise ce service depuis près de 19 ans en moyenne, ce qui est supérieur aux autres traverses de la STQ.

2.3.6 Particularités

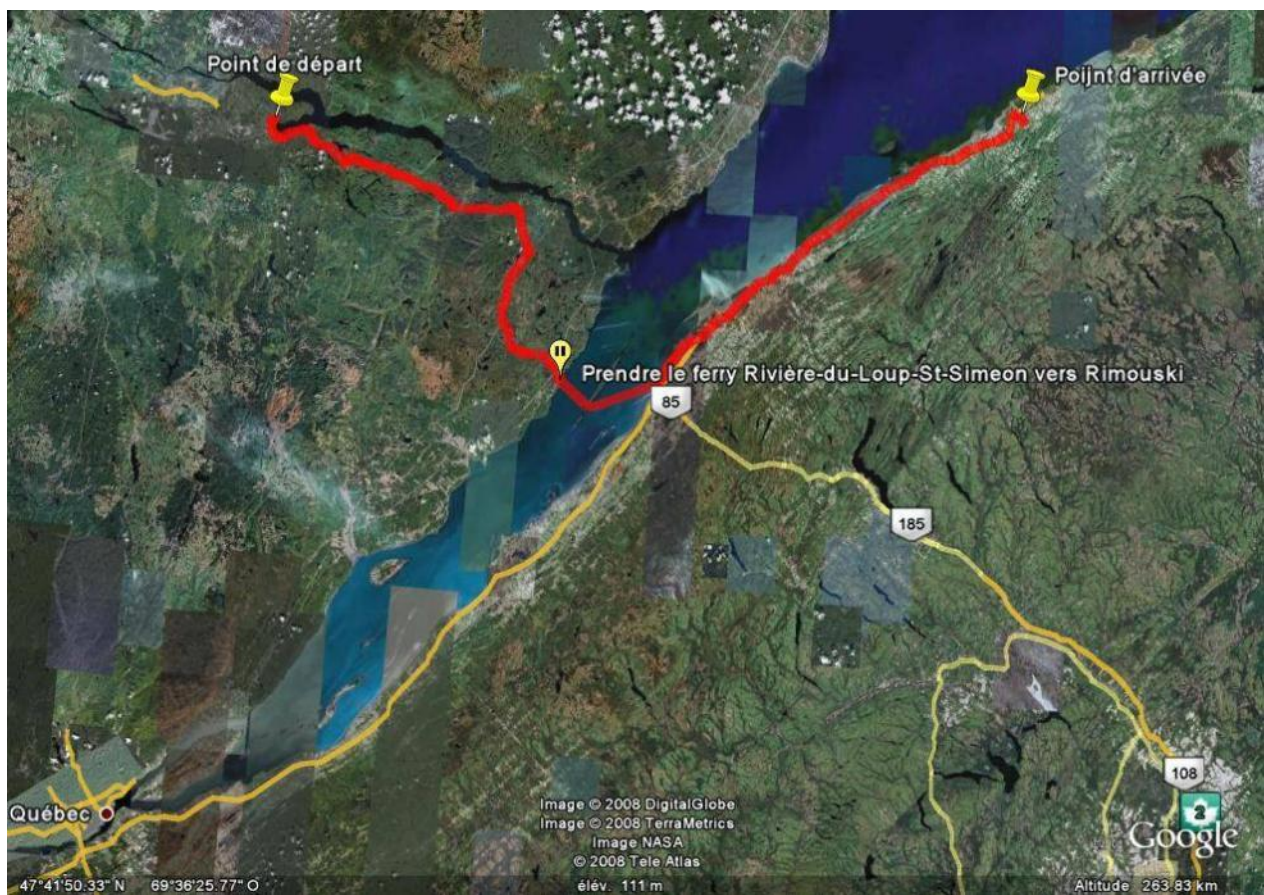
La présence d'une tourbière sur l'Isle-aux-Coudres génère un certain nombre de voyages de camions. Toutefois, ce sont les camions transportant des denrées sur l'Isle qui génèrent le plus de déplacements de marchandises *via* le traversier. Le volume de camions demeure néanmoins très faible par rapport aux autres types de véhicules. Pour l'été 2008, selon les personnes travaillant sur le terrain, l'achalandage aurait diminué en raison du prix de l'essence (baisse du volume de touristes) et des Fêtes du 400^e de Québec. Cette affirmation vaut pour les trois autres traverses de la STQ situées à l'est de celle de l'Isle-aux-Coudres.

2.4 La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon

2.4.1 Le service offert

La traverse de Rivière-du-Loup – Saint-Siméon assure la liaison entre ces 2 municipalités sur une distance de 25,6 km en 65 minutes. La **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** illustre un itinéraire typique allant de la rive-nord à la rive-sud. En l'absence de traversier, un automobiliste voulant se rendre par la route de Saint-Siméon à Rivière-du-Loup, en passant par Québec, franchirait une distance de 391 km.

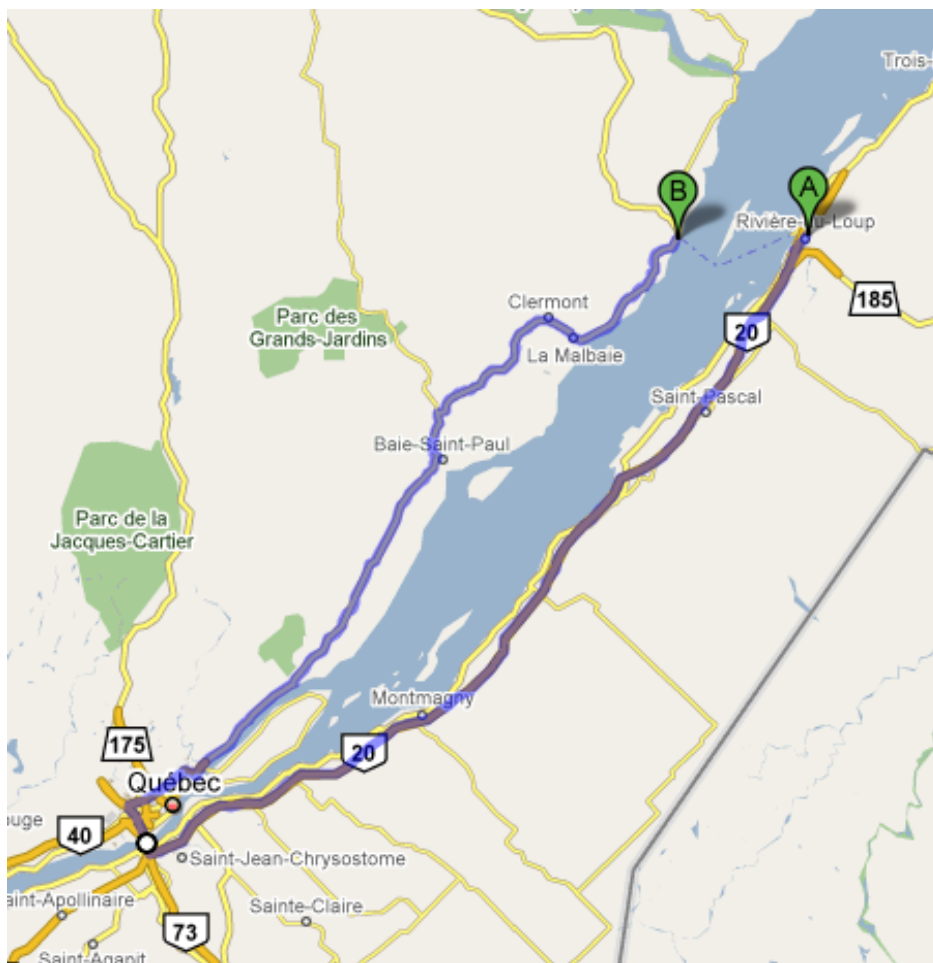
Figure 2-7 Itinéraire typique empruntant la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon



Le service de traverse est en opération de la fin mars au début janvier : il s'agit donc d'un service saisonnier. Le service est très modulé avec un nombre de traversées qui varie entre une et cinq traversées par jour. En basse-saison, soit des mois de mars à juin et de la fin août à la fin novembre, trois départs par jour sont offerts dans chaque direction. En juillet et août, quatre ou cinq départs par jour sont offerts, tandis que le mois de décembre compte deux départs par jour.

Le tarif de base depuis le 1^{er} avril 2008 pour une automobile est de 37,70 \$ par traversée auquel s'ajoute 14,90 \$ pour le conducteur. Ainsi, un automobiliste qui économise 131 km ou plus, à 0,40 \$/km, couvre les frais du traversier. La Figure 2-8 illustre le trajet d'un véhicule partant de Rivière-du-Loup (point A) et se rendant Saint-Siméon (point B), d'une longueur de 384 km et d'une durée de 4h12.

Figure 2-8 Itinéraire Rivière-du-Loup – Saint-Siméon par la route



L'économie de 4h12m (ou 8h24m pour un aller-retour) est très importante pour les camionneurs, car ils sont limités dans leur nombre quotidien d'heures de conduite et que le temps passé sur le traversier (2h10m pour un aller-retour) n'est pas compté comme faisant partie des heures de conduite.

Fait à noter, pour la période du 13 juillet au 10 août, un escompte de 30% est offert si les gens utilisent la traversée de 7h00 à partir de Rivière-du-Loup ou celle 21h45 à partir de Saint-Siméon.

2.4.2 Les infrastructures terrestres

Les infrastructures terrestres comprennent un quai et une gare fluviale sur chaque rive. Toutefois il n'y a pas de billetterie, la perception des tarifs se faisant à bord du navire.

2.4.3 Les infrastructures maritimes

Le traversier N.M. Trans-Saint-Laurent est le navire utilisé par l'opérateur du service à contrat. Construit en 1963, ce navire peut transporter 100 automobiles et 399 passagers. Sa vitesse de croisière est de 16 nœuds. Un service de restauration est offert à bord, compte tenu de la durée de la traversée.

2.4.4 Achalandage 2007-2008

La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon a été utilisée par 175 841 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 179 708 pour l'année 2007, soit une hausse de 2,2 %. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 74 126 à 76 944, soit une hausse de 3,8 %. Les automobiles constituaient 87 % du nombre de véhicules transportés (2006), et représentent 81 % des UEA. Pour l'ensemble des traversiers de la STQ, les automobiles représentaient 85 % du nombre de véhicules transportés, et constituaient 70 % des UEA. L'achalandage est environ six fois plus élevé pour un mois d'été que pour les mois de basse saison, en notant que le traversier n'est pas en opération du 5 janvier au 19 mars.

2.4.5 Profil de la clientèle actuelle

La clientèle de ce traversier est en automobile dans une proportion de 75,4 %, alors que 11,9 % est à pied ou à bicyclette; les autres modes représentant respectivement moins de 3 % de la clientèle.

Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite d'amis) dans une proportion de 88,2 %, suivi du travail avec 10,0 %. La proportion de la clientèle touristique est la plus forte des six traverses à l'étude.

Le niveau général de satisfaction de la clientèle est très élevé avec des notes supérieures à 90 % pour la majorité des facteurs mesurés. Toutefois, la tarification est jugée satisfaisante pour seulement 76 % des clients, et la courtoisie et l'efficacité du personnel affecté à la restauration laisse à désirer avec un taux de satisfaction de 56 %.

La clientèle du traversier utilise ce service depuis près de 15 ans en moyenne, ce qui est comparable à la moyenne observée pour les autres traverses de la STQ.

2.4.6 Particularités

Les camions-remorques qui utilisent le traversier sont majoritairement en charge pour la traversée du sud vers le nord; c'est principalement le transport de denrées vers la Côte-Nord qui génère cet achalandage. Le transport de bois d'œuvre vers la rive sud du fleuve a été considérablement réduit au cours des dernières années, reflet de la crise qui a affecté cette industrie.

2.5 La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine

2.5.1 Le service offert

La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine assure la liaison entre ces 2 localités sur une distance de 1.6 km et une durée de traversée de 10 minutes. Cette traverse est gratuite et assure la continuité entre deux tronçons de la route 138. Les usagers de la route 138 évitent ainsi un détour de 306 km *via* le pont le plus près franchissant le Saguenay. La figure 2-5 donne un exemple d'un trajet pour lequel il est souhaitable d'emprunter la traverse.

Figure 2-9 Itinéraire typique empruntant la traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine



En haute saison, soit du début mai à la fin octobre, le service est offert 24 heures par jour, 7 jours par semaine avec un intervalle maximum de 60 minutes la nuit. Cet intervalle est réduit à 40 minutes à compter de 3h00 jusqu'à 8h00, et il est de 20 minutes entre 8h20 et 20h40. En basse saison, le service est réduit les fins de semaines et l'intervalle de 20 minutes n'est offert que de 11h20 à 17h20.

2.5.2 Les infrastructures terrestres

Les infrastructures terrestres comprennent deux quais pour l'embarquement et le débarquement des véhicules et un troisième quai de « garage ». À ces infrastructures s'ajoutent une gare maritime sur chaque rive. Les espaces pour les véhicules en attente pour l'embarquement sont situés sur la route

138 : il n'y a pas d'espaces d'attente hors-route. Les files d'attente se forment donc directement sur la route 138.

2.5.3 Les infrastructures maritimes

Le N.M. Armand-Imbeau et le N.M. Jos Deschênes sont les deux navires affectés à cette traverse. La fiche technique de chacun des navires est présentée à l'annexe 1. Construits en 1980, ils ont une capacité de 399 passagers et de 75 UEA. Leur charge utile est de 600 tonnes métriques (TM). Leur motorisation leur permet une vitesse de croisière de 12,5 nœuds. Ces deux navires ont été rénovés en 1996, soit il y a 12 ans. Leur charge utile est particulièrement élevée étant donné la proportion importante de camions transportés sur ces traversiers. En effet, plus de 37 % de la charge en termes d'UEA est générée par les camions, soit le pourcentage le plus élevé des six traverses à l'étude⁶.

2.5.4 Achalandage 2007-2008

La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine a été utilisée par 1 504 594 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 1 524 109 pour l'année 2007, soit une hausse de 1,2 %. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 810 944 à 807 283, soit une légère baisse de 0,5%. Les automobiles constituaient 76 % du nombre de véhicules transportés (2006) mais représentaient 51 % des UEA. Pour l'ensemble des traversiers de la STQ, les automobiles représentaient 85 % du nombre de véhicules transportés mais constituaient 51 % des UEA. On observe donc une proportion beaucoup plus élevée de camions lourds sur cette traverse que pour la moyenne des traversiers. Cet achalandage est environ quatre fois plus élevé pour un mois d'été que pour les mois d'hiver. Ce service de traversier est le plus important de la STQ en termes de véhicules transportés, et il représente presque la moitié de l'achalandage total en UEA des traversiers opérés par la STQ.

2.5.5 Profil de la clientèle actuelle

La clientèle de ce traversier est en automobile dans une proportion de 80,2%, alors que 6,9 % est en moto. Les autres modes représentent moins de 13 % de la clientèle. **Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite d'amis) dans une proportion de 81,7 %, suivi du travail avec 14,1 %.**

Le niveau général de satisfaction de la clientèle est très élevé avec des notes supérieures à 80 % pour tous les facteurs mesurés, la majorité d'entre obtenant même une note supérieure à 90%.

⁶ Comme nous le verrons plus loin, la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout vient au deuxième rang avec 21 % de la charge en termes d'UEA.

La clientèle du traversier utilise ce service depuis 19 ans en moyenne, ce qui est supérieur à la moyenne observée pour les autres traverses de la STQ.

2.5.6 Particularités

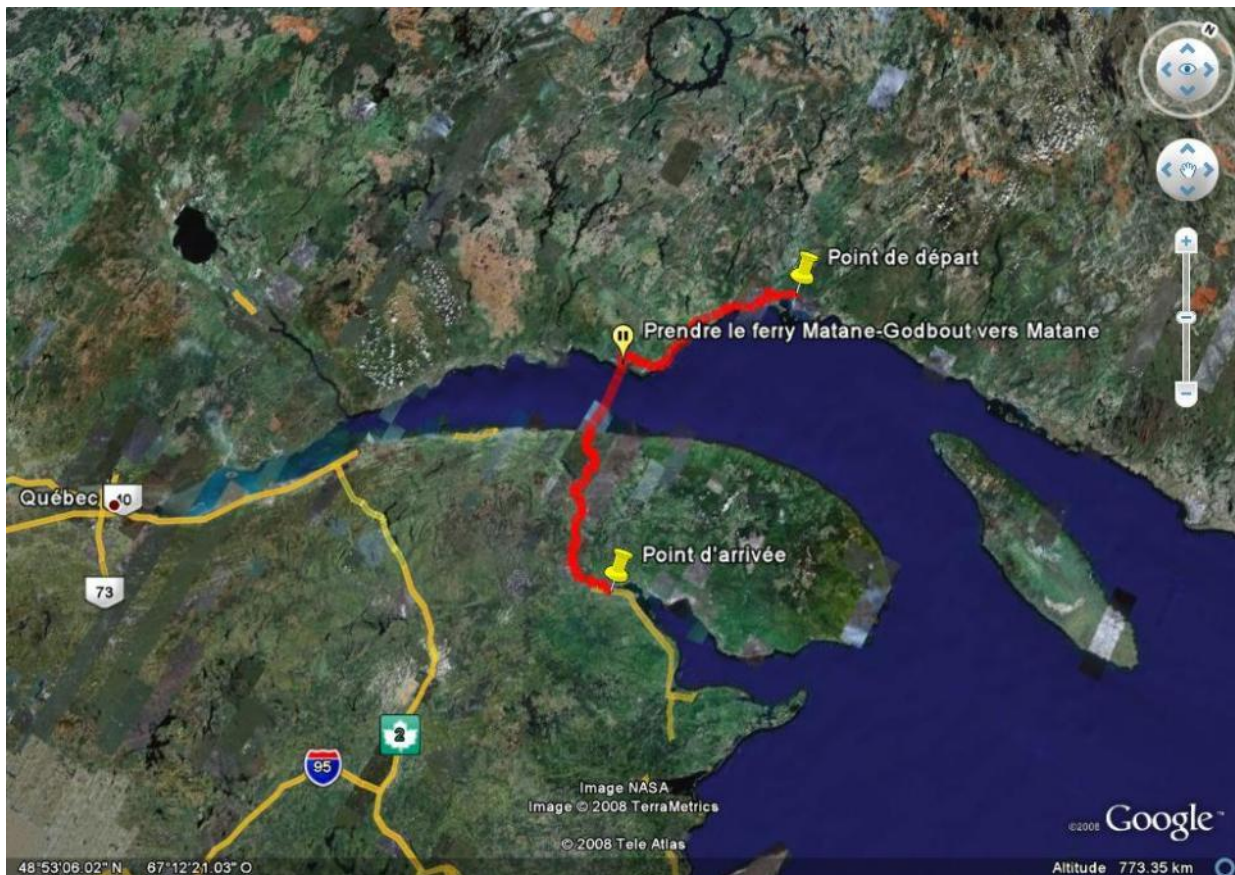
La traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine a la particularité d'être, en quelque sorte, un prolongement de la route 138. Le transport de marchandises se fait majoritairement de l'ouest vers l'est, et consiste en transport de denrées. Le transport de bois d'œuvre a considérablement diminué avec la crise dans cette industrie, affectée par de la mévente qui a mené à plusieurs fermetures.

2.6 La traverse Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout

2.6.1 Le service offert

La traverse Matane - Baie-Comeau et Matane - Godbout offre une liaison entre Matane sur la rive sud du Saint-Laurent et Godbout et Baie-Comeau sur la rive-nord. La figure 2-6 illustre un déplacement typique effectué sur le tronçon Godbout - Matane. À noter qu'un détour par Québec rallongerait ce déplacement de 883 km. La traversée s'effectue en 2h15 en moyenne et le trajet a une longueur de 55,3 km.

Figure 2-10 Itinéraire typique empruntant la traverse Matane-Godbout



En haute saison, soit de la mi-juin au début septembre, 3 départs par jour par direction sont réalisés. Au printemps et à l'automne, 2 départs par direction sont offerts, tandis que le service est réduit à un ou deux départs par jour dans chaque direction en période hivernale.

La tarification depuis le 1^{er} avril 2008 pour une automobile est de 32,10 \$, auquel s'ajoute un tarif de 13,70 \$ pour le conducteur. Cette traverse offre un service de réservations, ce qui est un aspect très intéressant pour la clientèle, compte tenu de l'intervalle entre deux départs.

2.6.2 Les infrastructures terrestres

Les infrastructures terrestres comprennent un quai et une gare fluviale à chacun des trois points d'embarquement. Il n'y a pas de billetterie puisque la perception des tarifs se fait à bord du navire.

2.6.3 Les infrastructures maritimes

Le traversier affecté à cette traverse est le N.M. Camille-Marcoux et il s'agit du « navire amiral » de la flotte de la Société des traversiers du Québec. Véritable navire de mini-croisière, il offre davantage de services à la clientèle compte tenu de la durée de la traversée qui varie de 2h10 à 2h20. La puissance de sa motorisation lui permet une vitesse de croisière de 16 nœuds, la vitesse la plus élevée de la flotte de la STQ. Il a une capacité de 120 UEA, soit près du double de celle des autres navires de la flotte. C'est le seul navire de la STQ qui offre un service entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent en aval de Québec pour la période de janvier à avril. Il peut accommoder jusqu'à 600 passagers. Construit en 1974, son remplacement est à prévoir d'ici 2014. Bien qu'il soit possible d'assurer une relève à ce navire avec le N. M. Félix-Antoine Savard, ce dernier est contraint de respecter certaines hauteurs de vagues et la force des vents, et il ne peut être utilisé pendant la période d'octobre à mai pour ces raisons. La STQ a d'ailleurs loué aux mois d'octobre et novembre 2007 un navire de remplacement pour un entretien majeur du N. M. Camille-Marcoux.

2.6.4 Achalandage 2007-2008

La traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout a été utilisée par 221 010 passagers en 2006 et ce nombre est passé à 208 894 pour l'année 2007, soit une baisse de 5,4 %. Cet achalandage est plus de trois fois plus élevé pour un mois d'été que pour les mois d'hiver. Le nombre de véhicules motorisés est passé de 92 098 à 91 043 pour les mêmes années, soit une légère baisse de 1,1 %. Les automobiles constituaient 83,6 % du nombre de véhicules transportés (2006), ce qui est très près de la moyenne générale de l'ensemble des traversiers de la STQ. Les camions représentaient 22 % des UEA transportés, ce qui est aussi très près de la moyenne. Comme la durée de chaque traversée est de 2h15 minutes en moyenne, cette traverse est la première en importance en termes de passagers-heures ou de véhicules-heures.

2.6.5 Profil de la clientèle actuelle

Les véhicules utilisant le traversier sont principalement des automobiles dans une proportion de 84% (2006), alors que les camions représentent 8 % des véhicules transportés. Toutefois, en termes d'UEA, les camions représentent 21 % du total, soit le deuxième pourcentage en importance de l'ensemble des traverses de la STQ. Au niveau des passagers, 64 % des clients accèdent au

traversier en automobile, tandis que 21 % sont des piétons ou des cyclistes. **Le but principal du déplacement des usagers est le motif tourisme (incluant les loisirs et la visite d'amis) dans une proportion de 75,0 %**, suivi du travail avec 22,1 %. La clientèle du traversier utilise ce service depuis plus de 22 ans en moyenne, ce qui est supérieur à la moyenne observée pour les autres traverses de la STQ.

2.6.6 Particularités

Le transport des camions chargés de marchandises à bord du traversier se fait majoritairement de la rive sud du Saint-Laurent vers la rive nord. Il s'agit principalement du transport de denrées pour les populations de la Côte-Nord. Le transport de celles-ci est réparti entre 4 transporteurs majeurs, dont un provenant du Nouveau-Brunswick et trois du Québec. Le transport de tourbe provenant de la région de Forestville génère par ailleurs un certain mouvement de camions du nord vers le sud. À l'instar des autres traversiers en amont sur le fleuve Saint-Laurent, il semble que la hausse des prix de l'essence et les Fêtes du 400^e de Québec ont affecté négativement le volume de passagers et de véhicules utilisant la traverse en 2008.

3 Volet II : PROFILS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Ce chapitre expose les profils socio-économiques des territoires touchés par chacun des services de traversier à l'étude. Ces profils ont été élaborés en circonscrivant, dans un premier temps, une zone d'influence géographique du service. Cette zone regroupe ainsi les populations et les activités économiques qui peuvent avoir une influence sur l'achalandage et le degré d'utilisation des services de traversier.

Une fois ces zones d'influence déterminées, les principales caractéristiques socio-économiques des marchés d'influence sont présentées. Ainsi, sont décrits dans cette section :

- les perspectives socio-économiques;
- les projections démographiques;
- la situation de l'emploi;
- les activités touristiques;
- les grands projets de construction ou de développement;
- l'évolution du prix de l'essence.

Les données historiques et statistiques sur ces indicateurs servent à établir les perspectives économiques des régions à l'étude. À la lumière des analyses effectuées, le tableau 3.25 de la section 3.7 résume chacun de ces indicateurs pour chacune des traverses et indique la tendance en termes de pourcentage de variation évaluée pour les prochaines années.

Les profils socio-économiques des régions touchées par chacune des traverses ont été dressés à partir de données provenant de sources secondaires dont, notamment, les études économiques régionales de Desjardins, l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ), Tourisme Québec et la Commission de la construction du Québec.

3.1 La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

3.1.1 La zone d'influence

La zone d'influence de cette traverse correspond aux régions administratives de Lanaudière et la Montérégie.

3.1.2 Perspectives socio-économiques

À l'instar de plusieurs régions du Québec, **Lanaudière** se trouve présentement dans une période d'ajustements; l'appréciation de la devise canadienne, l'ouverture des barrières douanières à de nouveaux produits étrangers, la crise forestière, le ralentissement de l'économie américaine et la



hausse des coûts de production sont autant de facteurs entraînant un amoindrissement des perspectives de croissance de l'emploi et des investissements.

Selon Desjardins Études économiques⁷, la région est toutefois en bonne position pour atténuer l'impact de ces facteurs conjoncturels. Le boum démographique (ajout de 60 249 personnes entre 1997 et 2007) que vit la région et les efforts déployés pour le développement des créneaux d'excellence⁸ sont notamment des éléments déclencheurs de la progression de l'économie régionale. On assiste d'ailleurs à une augmentation du nombre de consommateurs, laquelle accentue l'offre résidentielle, commerciale (construction de *Power Centers*), institutionnelle (nouvelles institutions de santé (hôpitaux) et de services sociaux (garderies, centres d'hébergement), expansion du réseau d'enseignement (centres de formation professionnelle), en infrastructures (infrastructures récréotouristiques, agrandissement du réseau de transport urbain (train de banlieue, autoroutes, etc.) et en services privés (finances, assurances, immobilier).

De plus, le développement de nouveaux champs d'expertise (créneaux d'excellence) devrait avoir un effet de levier pour d'autres secteurs manufacturiers moins dominants actuellement (machines, matériel et composantes électriques, etc.). Il contribuera à appuyer les efforts d'innovation et il agira comme facteur d'attraction auprès des nouvelles entreprises et de travailleurs à la recherche d'un emploi spécialisé.

Enfin, il appert que Lanaudière se retrouve dans une position favorable qui la place parmi les régions les plus dynamiques du Québec :

- la population continue de croître;
- les sources d'investissement se diversifient, et;
- de nouvelles opportunités d'emploi apparaissent afin de retenir les travailleurs dans la région.

Du côté de la **Montérégie**, mentionnons la création de 45 100 emplois entre 2001 et 2006. La région, qui regroupe plus de 18,0% de la population, des travailleurs et des investissements au Québec est alimentée par différents facteurs dont, entre autres, la proximité de Montréal, l'arrivée de nouveaux immigrants, la diversité d'entreprises axées sur les technologies de pointe et le développement du potentiel récréotouristique. L'étalement urbain croissant, combiné à l'expansion de parcs industriels sur l'ensemble du territoire de la Montérégie, contribueront aussi, selon Desjardins Études

⁷ Source : Desjardins Études économiques; Études régionales; Région administrative de Lanaudière; Survol de la situation économique, Septembre 2008.

⁸ Quatre secteurs d'activité ont été retenus dans le cadre du projet ACCORD (Action concertée de coopération régionale de développement) afin de solidifier les bases de l'industrie manufacturière de pointe et l'économie du savoir, soit la fabrication de produits métalliques et de meubles, la transformation agroalimentaire et les biotechnologies végétales.

économiques⁹, à soutenir la croissance économique. L'importance de la démographie est l'une des cartes maîtresses de la croissance économique de la région. Également, l'augmentation de la demande de biens de consommation a favorisé l'expansion des centres commerciaux.

La diversité des entreprises, notamment dans les technologies de pointe est aussi un atout de taille pour la Montérégie. La présence de grandes compagnies axées sur la transformation d'aliments et sur la fabrication de produits aéronautiques, métalliques, électroniques et informatiques amplifient le besoin de main-d'œuvre manufacturière qualifiée. La région mise également sur le support de services professionnels, scientifiques et techniques pour superviser les projets de recherche, de développement et d'innovation. Les services administratifs sont aussi en croissance et l'expertise dans ce domaine est fort appréciée, notamment dans la gestion d'entreprises, le marketing et la prospection de nouveaux marchés de commercialisation. Du côté touristique, la région se distingue, entre autres, par ses multiples circuits de découverte (route des vins, patrimoine historique, galeries d'art, patrimoine religieux, etc.), l'agrotourisme, les jeux d'aventure, les théâtres, le golf et les stations de ski.

L'ensemble des facteurs énoncés ci-haut en regard de la région montréalaise, soit son poids démographique et la diversité de son secteur industriel, annonce des perspectives économiques favorables pour les prochaines années. Et ce, d'autant plus que la position géographique de la région vis-à-vis les marchés ontarien et américain lui ouvre des portes sur les marchés d'exportation.

⁹ Source : Desjardins Études économiques, Études régionales, Région administrative de la Montérégie, Survol de la situation économique, Décembre 2007.

3.1.2.1 Projections démographiques

Pour les projections démographiques, la zone d'influence est restreinte aux MRC de la partie sud-est de la région de Lanaudière et aux MRC de la partie nord-est de la région de la Montérégie. Ainsi, les projections de l'ISQ annoncent une hausse démographique de 5,3% à l'horizon 2021 pour les MRC de la zone d'influence restreinte. Globalement, les régions de Lanaudière et de la Montérégie affichent aussi des projections démographiques à la hausse (tableau 3.1).

Tableau 3-1 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola – 2006-2021

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2021/2006
Zone d'influence restreinte					
MRC Joliette	58 116	59 198	60 364	61 548	5,9%
MRC D'Autray	40 815	42 852	44 765	46 538	14,0%
MRC Le Bas-Richelieu	50 433	48 895	47 482	46 139	-8,5%
MRC Lajemmerais	69 721	72 538	74 717	76 480	9,7%
MRC La Vallée-du-Richelieu	102 929	105 191	106 991	108 539	5,5%
MRC Les Maskoutains	81 406	82 199	82 883	83 367	2,4%
MRC Rouville	31 894	32 340	32 785	33 200	4,1%
MRC Acton	15 566	15 715	15 840	15 915	2,2%
MRC La Haute-Yamaska	84 223	87 117	89 673	91 736	8,9%
<i>Total zone d'influence restreinte</i>	<i>535 103</i>	<i>546 045</i>	<i>555 500</i>	<i>563 462</i>	5,3%
Zone d'influence élargie					
<i>Région de Lanaudière</i>	<i>419 208</i>	<i>432 237</i>	<i>444 399</i>	<i>456 052</i>	<i>8,8%</i>
<i>Région Montérégie</i>	<i>1 364 290</i>	<i>1 394 975</i>	<i>1 420 839</i>	<i>1 442 434</i>	<i>5,7%</i>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

3.1.2.2 Emplois

Les données sur l'emploi sont présentées au tableau 3.2 pour les régions de la zone d'influence. Tandis que le nombre d'emplois a augmenté de 49,3% entre 1991 et 2008 dans la région de Lanaudière, le taux de chômage a subi une baisse pour atteindre 8,1% en 2008. Il en est de même pour la région de la Montérégie, mais dans de plus faibles proportions. Le taux de chômage est cependant moins élevé en Montérégie, affichant 5,9% en 2008, une baisse considérable par rapport à 1991.

Tableau 3-2 Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008

	1991	2001	2008 *	Variation 2008/1991
Nbre emplois				
Lanaudière	146 800	181 100	219 200	49,3%
Montérégie	574 500	650 400	717 000	24,8%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>721 300</i>	<i>831 500</i>	<i>936 200</i>	29,8%
Taux d'activité				
Lanaudière	63,7%	63,5%	65,8%	3,3%
Montérégie	67,7%	67,2%	67,0%	-1,0%
Taux de chômage				
Lanaudière	11,4%	7,2%	8,1%	-28,9%
Montérégie	10,5%	6,9%	5,9%	-43,8%

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins Études économiques.

* Prévisions

Selon les prévisions d'Emploi-Québec¹⁰, 46 000 postes seront disponibles d'ici 2011 suite aux départs à la retraite, les décès et la création de 19 000 nouveaux emplois dans la région. Cette croissance correspond à une variation annuelle moyenne de 1,8%, qui se traduit différemment selon les secteurs :

- Stabilité du secteur primaire;
- Possibilité de développement du secteur agricole (créneau de la transformation agroalimentaire);
- Restructuration du secteur de la forêt;
- Progression légère dans le secteur de la fabrication;
- Légère augmentation dans le secteur de la construction;
- Dans un contexte régional de croissance de la population et d'augmentation du nombre de nouvelles entreprises, le secteur tertiaire devrait évoluer au cours des prochaines années.

¹⁰ Source : Emploi-Québec, Information sur le marché du travail, Le marché du travail dans la région de Lanaudière, Perspectives professionnelles 2007-2011.

En ce qui concerne la **Montérégie**, les estimations d'Emploi-Québec prévoient la création de 43 400 emplois de 2007 à 2011. De plus, selon les plus récentes estimations de la Régie des rentes du Québec (RRQ), 85 000 travailleurs joindront les rangs des rentiers en Montérégie au cours de la période de 2007 à 2011. Cette situation s'avère donc préoccupante puisque l'utilisation accrue des nouvelles technologies (textile, aéronautique, microélectronique, etc.) et le développement de nouveaux créneaux (produits d'éthanol, agroalimentaire, métalliques, chimiques, etc.), combinés à la modernisation d'entreprises existantes, devraient accentuer progressivement la demande de main-d'œuvre qualifiée en Montérégie. À cet égard, la Montérégie compte sur son territoire plusieurs créneaux d'excellence tels que reconnus par le programme ACCORD. Ces créneaux d'excellence sont ceux de l'agroalimentaire, de la transformation des métaux ferreux, du matériel de transport et de la microélectronique.

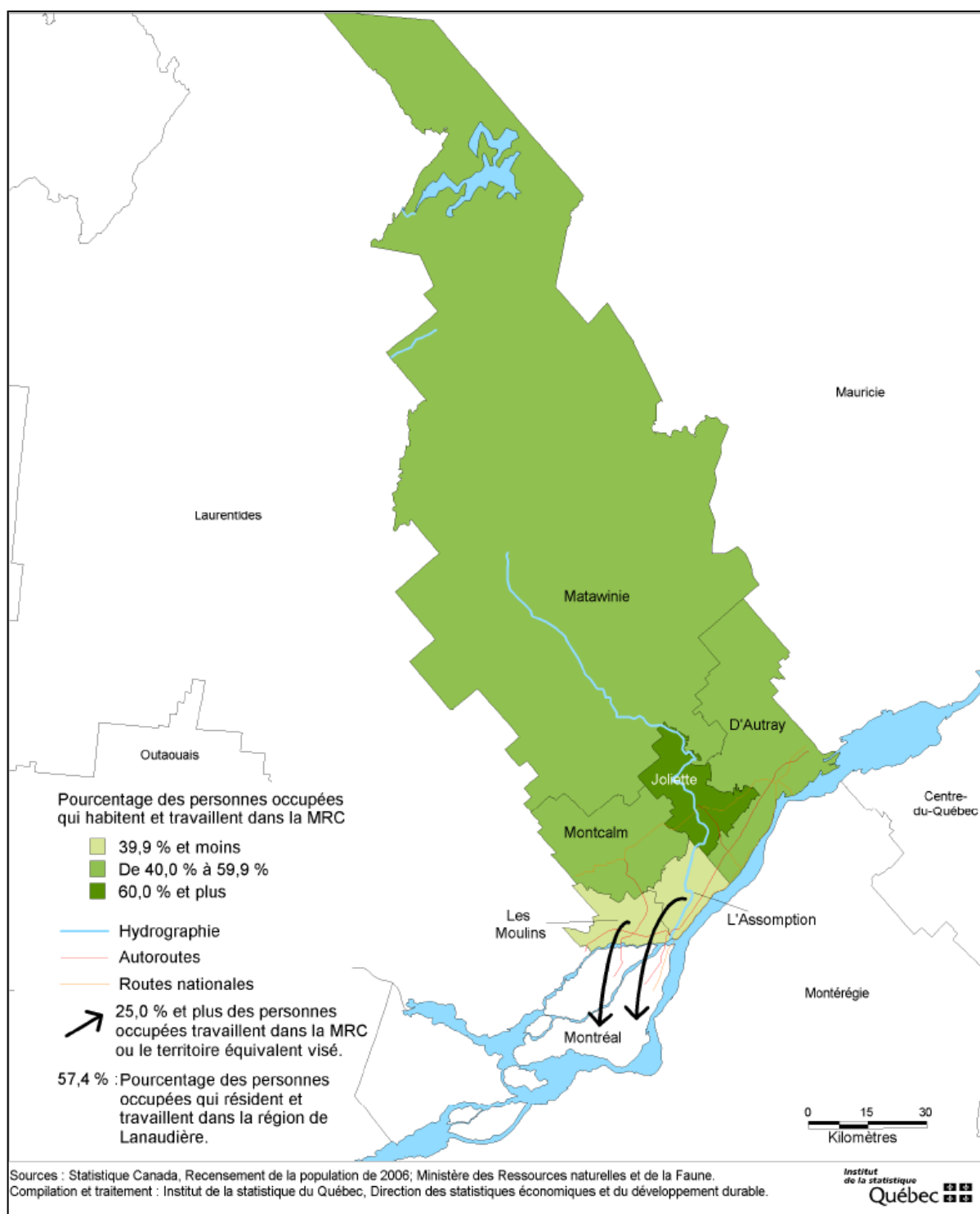
La région de Saint-Hyacinthe, avec sa Technopole comptant plus de 150 entreprises de production agricole, de transformation, de fabrication, de distribution et de services spécialisés en agroalimentaire, contribue à générer plus de 8 000 emplois spécialisés en agroalimentaire.

Déplacement des travailleurs

La carte 3.1 présente les données de 2006 sur les déplacements des travailleurs au sein de la région. Si on considère qu'entre 40% et 60% des personnes occupées de la MRC D'Autray habitent et travaillent dans leur MRC, une partie non négligeable de la population de ce territoire est alors susceptible d'emprunter le traversier pour ses déplacements au travail. À l'échelle de la région, les données se précisent en indiquant que 57,4% des personnes occupées de Lanaudière résident et travaillent dans cette région, une proportion légèrement plus élevée par rapport à 2001 (55,2%). Ainsi, on peut supposer que sur la différence, soit **42,6%**, une partie des personnes occupées travaillent en Montérégie et représentent donc un marché potentiel pour utiliser le service de traversier pour se rendre au travail. Par exemple, les données de l'institut de la statistique du Québec (ISQ)¹¹ nous montrent que 2 815 résidents de Lanaudière travaillent à Longueuil. Il s'agit donc d'un marché potentiel de 1 238 600 déplacements par année en considérant un aller-retour par jour, pour 220 jours de travail par année en moyenne.

¹¹ Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées dans les MRC de Lanaudière - Statistique Canada, Recensement de la population de 2006. Compilation : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

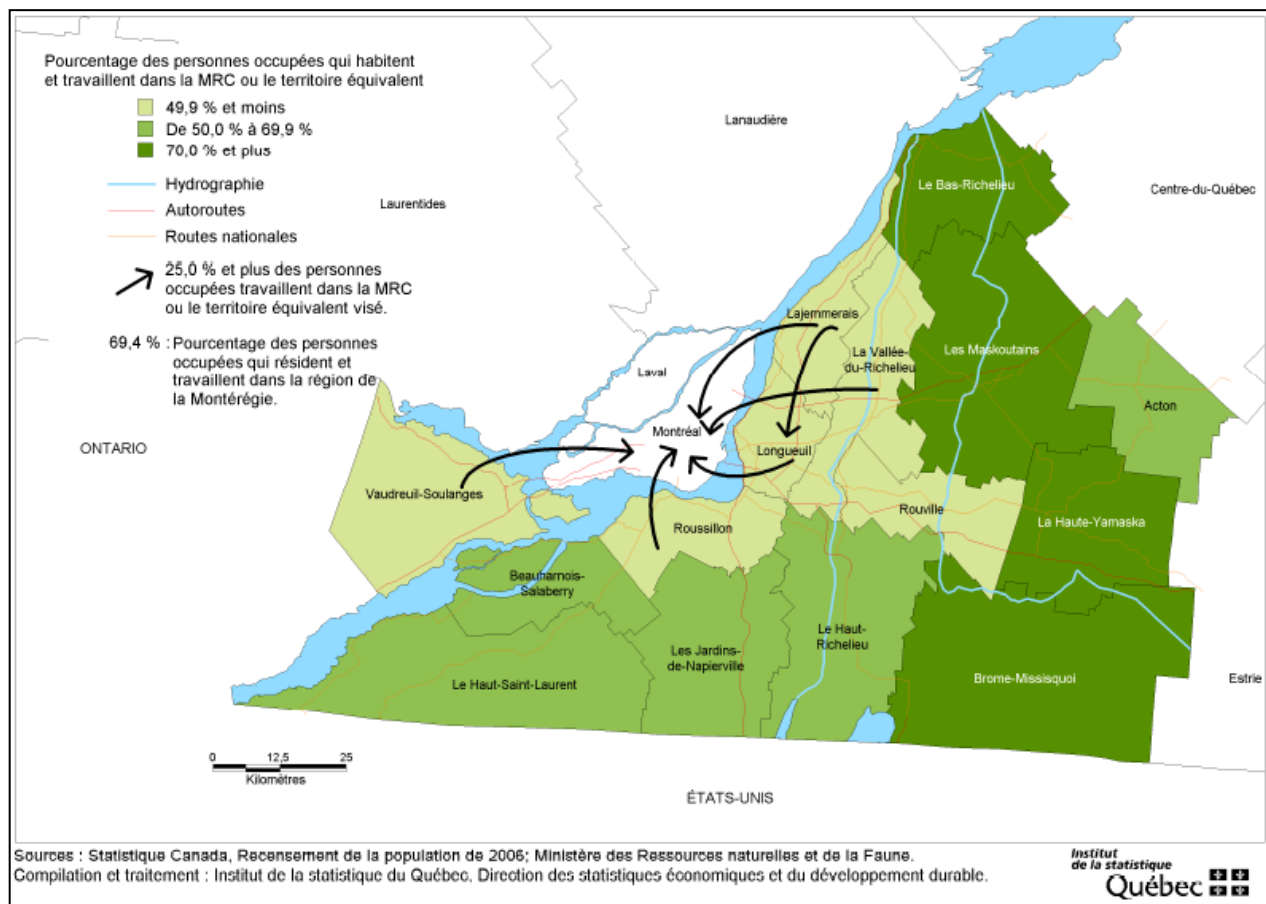
Carte 3.1 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC de Lanaudière - 2006



Du côté de la Montérégie (carte 3.2), plus de 70% des personnes occupées résidant dans la MRC du Bas-Richelieu travaillent dans cette MRC. La différence, soit 30%, travaillent ainsi à l'extérieur de la

MRC. À l'échelle régionale, la proportion de personnes occupées qui travaillent dans leur région administrative est de 69,4%, une proportion légèrement plus élevée par rapport à 2001 (68,6%). Ainsi, sur la différence, soit 30,6%, on pourrait penser qu'un certain pourcentage travaille dans la région de Lanaudière et qu'il représente donc un marché potentiel pour utiliser le service de traversier pour se rendre au travail. Toutefois, la très grande majorité de ces travailleurs, soit 28,7 % sur les 30,6 % mentionnés auparavant, se dirige à Montréal ou Laval, ce qui explique que l'achalandage en période de pointe du matin sur la traverse soient plus forts en en direction sud qu'en direction nord.

Carte 3.2 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC de la Montérégie - 2006



3.1.2.3 Activité touristique

Bien que la clientèle de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola en soit davantage une d'affaires que touristiques, il s'avère tout de même intéressant d'examiner l'achalandage touristique des régions de la zone d'influence puisque 33,7% des déplacements effectués à cette traverse sont effectués pour des raisons de loisirs¹². De plus, tel que relevé dans les documents de planification

¹² Source : Jacques Roy, Étude de marché des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007.

régionale, ces deux régions cherchent à développer pour les prochaines années leurs potentiels touristiques.

Tel qu'indiqué au tableau 3.3, les régions de Lanaudière et de la Montérégie ont connu, entre 2000 et 2006, une légère augmentation de leur parc hôtelier et du nombre de chambres occupées. Du côté de la fréquentation des campings, l'évolution a été stable pour les deux régions.

Afin d'établir une tendance à moyen terme de l'activité touristique dans les régions de la zone d'influence, la variation entre la somme des chambres et des sites de campings occupés pour les mois de juillet et août des années 2000 et 2008 a été calculée; celle-ci a diminué de 2,5% au cours de la période observée.

Tableau 3-3 Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008

	Lanaudière		Montérégie	
	Juillet	Août	Juillet	Août
Fréquentation quotidienne hôtelière				
	2000			
Chambres disponibles	1 561	1 574	4 522	4 521
Chambres occupées	732	761	2 695	2 563
Taux d'occupation	46,9%	48,4%	59,6%	56,7%
	2008			
Chambres disponibles	1 677	1 709	4 786	4 963
Chambres occupées	758	786	2 258	2 602
Taux d'occupation	45,2%	46,0%	47,2%	52,4%
Fréquentation des campings (campeurs de passage)				
	2001			
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	648	585	1 339	1 168
Taux d'occupation moyen	19,4%	18,7%	23,8%	20,7%
	2007			
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	657	533	1 416	1 216
Taux d'occupation moyen	25,90%	18,2%	24,2%	22,7%
Fréquentation totale				
	2000-2001	2007-2008	Variation	
Total chambres et sites campings occupés Lanaudière et Montérégie	10 491	10 226	-2,5%	

Source : Tourisme Québec, Fréquentation quotidienne des établissements d'hébergement au Québec, Comparatifs mensuels 2000 et 2008 et La fréquentation des terrains de camping du Québec, Étés 2001 à 2007.

Selon le directeur de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola¹³, les déplacements pour des raisons touristiques fluctuent de façon importante au cours d'une année. À titre d'exemple, les journées fériées, les vacances de la construction et les fins de semaine correspondent à des périodes où il est dénombré davantage de touristes sur la traverse. Ainsi, le motif «tourisme» pour les déplacements sur le bateau pourrait représenter, selon la période de l'année, plus que la proportion établie dans l'étude de marché des services de traversier¹⁴ (7,1%).

3.1.2.4 Projets de développement

Bien que le principal pôle de développement de la MRC D'Autray soit Lavaltrie (il se construit environ 100 nouvelles habitations par année), la villégiature autour du Lac Maskinongé dans le nord de la MRC semble aussi s'accroître. En effet, au cours des dernières années, environ 30 nouveaux chalets de villégiature se sont construits annuellement. Cette demande croissante laisse croire qu'en plus des résidents locaux, des gens de la rive-sud désirent se construire dans ce secteur.

De plus, dans la MRC de Joliette, soit la voisine de la MRC D'Autray, quelques projets de développement ont été recensés, il s'agit, entre autres, de :

- Un développement résidentiel au coût de 15 M\$ à Saint-Charles-Borromée;
- La construction d'un entrepôt réfrigéré et d'un atelier de réparation à Joliette aux coûts respectifs de 6 M\$ et 5 M\$¹⁵.

Également, au plan du transport des marchandises, environ le tiers des camions empruntant la traverse sont utilisés pour le transport de matières résiduelles se dirigeant vers le lieu d'enfouissement technique (LET) de Sainte-Geneviève-de-Berthier, soit l'équivalent d'environ 700 à 800 camions par mois sur la traverse. Selon une discussion avec le responsable des matières résiduelles à la MRC D'Autray, le LET en question a récemment obtenu un certificat pour autoriser son exploitation jusqu'à l'atteinte d'un volume de 24 M de mètres cubes, ce qui correspond à une période d'environ 20 à 30 ans. Ce site reçoit 700 000 tonnes de matières résiduelles annuellement provenant principalement de la région de Lanaudière, de Montréal, de la Montérégie et de Québec.

Du côté de la Montérégie, selon la liste des chantiers importants dans les régions administratives du Québec publiée par la Commission de la Construction du Québec (CCQ), quelques grands projets ont été recensés dans la MRC du Bas-Richelieu ou sa voisine, la MRC Lajemmerais :

- L'agrandissement et l'aménagement de l'usine QIT-Fer et Titane à Sorel-Tracy (235 M\$);

¹³ Source : Discussion téléphonique avec Daniel Mathieu, Directeur de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola, le 12 novembre 2008.

¹⁴ Source : Jacques Roy, Étude de marché des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007.

¹⁵ Source : Desjardins Études économiques, Études régionales, Région administrative de Lanaudière, Survol de la situation économique, Septembre 2008.

- La construction d'une usine d'éthanol à Varennes au coût de 110 M\$;
- Des développements résidentiels à Sainte-Julie (10 M\$) et à Saint-Amable (12,2 M\$);
- Expansion annoncée du Port de Montréal dans le secteur de Varennes.

Enfin, du côté de Saint-Hyacinthe, mentionnons la réalisation de quelques développements résidentiels ainsi que l'agrandissement de la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal au coût de 67 M\$.

En plus de stimuler l'embauche, les projets de développement ci-haut mentionnés engendrent un effet d'entraînement sur le niveau de consommation (augmentation du nombre de résidents), et donc de déplacements.

3.1.2.5 Prix de l'essence

La Régie de l'énergie du Québec retrace l'historique du prix de l'essence pour la région de Montréal entre 1996 et 2008. Les données statistiques indiquent qu'entre 1998 et 2008, le prix moyen de l'essence dans l'ensemble de la province de Québec a augmenté de **123,7%**, passant ainsi de 56,1 ¢/litre à 125,5 ¢/litre. La tendance illustrée à la figure 3.1 laisse présager une augmentation du prix de l'essence au cours des prochaines années.



Par ailleurs, selon les observations du directeur de la traverse, il y a aurait eu une augmentation du camionnage sur les bateaux de la traverse en lien avec l'augmentation du prix de l'essence. Selon les commentaires de ce dernier, même si les prix de l'essence baissaient au cours des prochaines années, l'importance du camionnage sur le bateau ne devrait pas être affectée puisque l'habitude de prendre la

traverse pour le transport des marchandises est maintenant bien installée dans ce secteur.

Ce phénomène s'observe à une plus grande échelle alors qu'un sondage d'opinion publié par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM)¹⁶ confirme que le prix élevé de l'essence constitue la principale préoccupation des Canadiens et que le transport en commun est perçu comme la meilleure solution à ce problème. Cette «nouvelle réalité» a des répercussions marquées : 60% des répondants du sondage ont affirmé que la montée en flèche du coût de l'essence les oblige à remettre en question leurs choix en matière de transport. Lorsqu'on leur a demandé quels changements ils avaient fait suite à cette hausse de prix, environ un

¹⁶ Source : Site Internet de l'Association canadienne du transport urbain, consulté en novembre 2008.

quart (23%) ont affirmé se servir moins de leur voiture et utiliser le transport en commun comme solution de rechange privilégiée, plutôt qu'acheter un véhicule à plus haut rendement énergétique.

Dans l'ensemble, les résultats du sondage indiquent que l'impact de la hausse du prix de l'essence peut exercer une pression considérable sur les systèmes de transport public dans les principales communautés canadiennes. Il faut s'attendre à une demande croissante de transport en commun. Et ce, d'autant plus dans le contexte où les tarifs des billets et laissez-passer sont demeurés stables depuis les dernières années. Par exemple, à Gatineau, le nombre d'usagers pour le mois de juillet 2008 a augmenté de 12,6% par rapport au même mois de l'année précédente. Il s'agit d'une hausse deux fois plus élevée qu'un an plus tôt¹⁷. Dans le cas de Québec, l'achalandage du RTC a progressé sensiblement ces dernières années. Lors du dépôt du budget 2009, le président du RTC mentionnait que : «Nous observons une croissance soutenue de l'achalandage depuis 2005. Nous sommes passés de 38 millions à 45,5 millions de passages en trois ans. »¹⁸ Ceci correspond à une augmentation de 20 % en trois ans.

Une nouvelle publiée sur le site Internet de Radio-Canada indique que « ... d'autres secteurs, comme celui des livraisons, souffrent aussi des prix du carburant. Le propriétaire de Rona l'Entrepôt à Gatineau, affirme faire face à une augmentation de 5% de ses frais de transport au cours des derniers mois, et ce, en raison du prix de l'essence. Des montants supplémentaires sont donc refilés aux consommateurs pour les livraisons ».

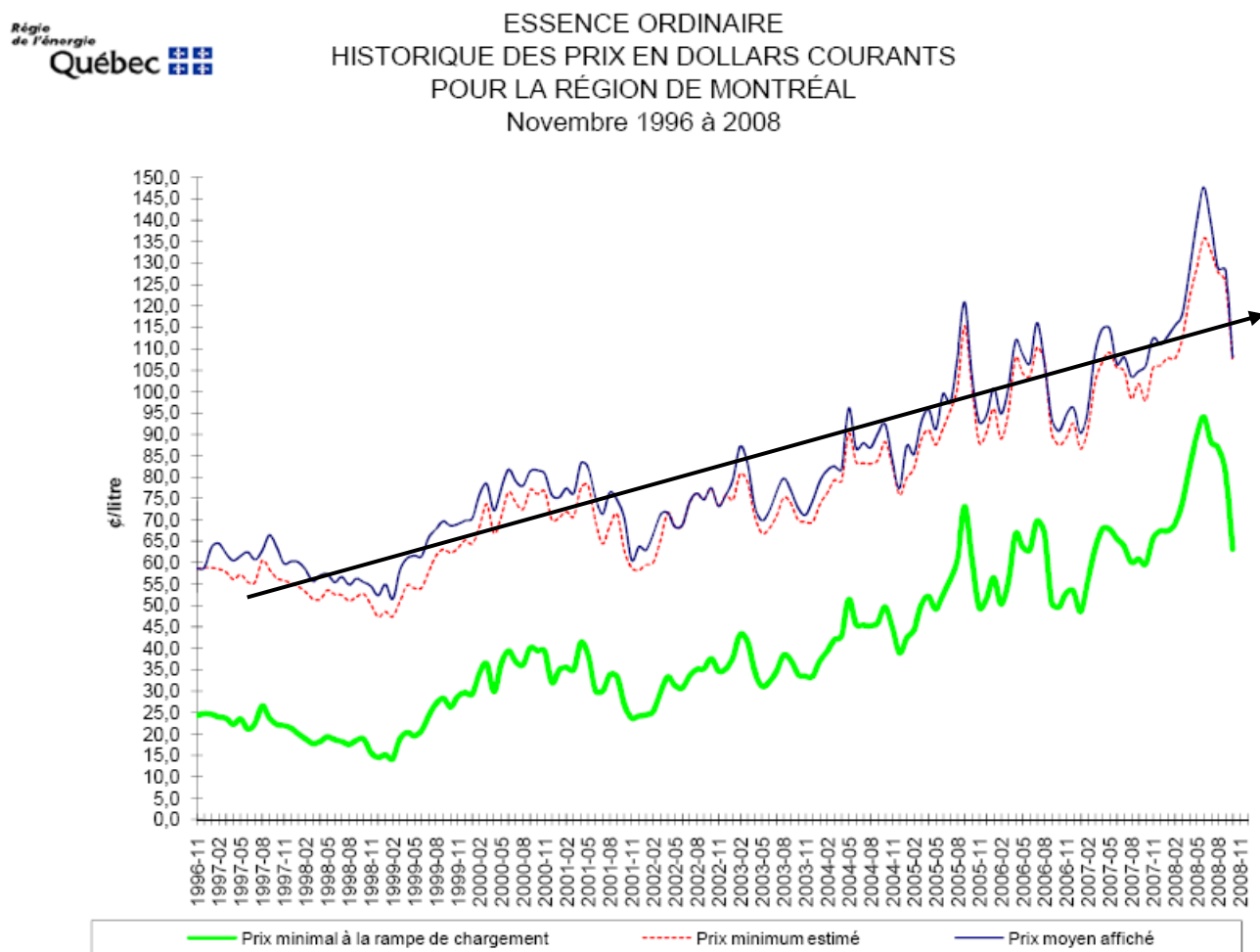
Dans ce contexte, les services de livraison par camionnage s'en trouvent impactés, d'autant plus dans la situation actuelle où l'état des infrastructures routières se dégradent et que des restrictions au camionnage sont imposés sur certains ponts. Par conséquent, l'option d'envisager les services de traversier sera certainement considérée pour certains transporteurs.

Bien que non discuté dans chacune des sections suivantes, à l'exception de la traverse Québec-Lévis (section 3.2), **le facteur hausse du prix de l'essence impacte sur chacun des services de traversier et sera considéré dans le tableau des indices de pondération** (tableau 3.25).

¹⁷ Source : l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM), Fiche d'information, La hausse du prix de l'essence fait augmenter la demande pour le transport en commun.

¹⁸ Source : Communiqué de presse du RTC, «La hausse de la clientèle renforce la volonté du RTC de poursuivre son développement», Québec, le 17 décembre 2008

Figure 3-1 Historique des prix de l'essence ordinaire en dollars courants pour la région de Montréal – Novembre 1996 à 2008



Source : Régie de l'énergie du Québec, 2008.

3.2 La traverse Québec-Lévis

3.2.1 La zone d'influence



La zone d'influence de la traverse Québec-Lévis est plutôt restreinte étant donné le marché actuel constitué principalement de travailleurs (34,6%) et de gens se déplaçant pour les loisirs (40,5%). Ainsi, la zone d'influence est définie comme les premières couronnes des villes de Québec et Lévis. Cependant, les données statistiques ne sont disponibles que pour les villes de Québec et Lévis,

voir même les régions administratives de la Capitale-Nationale et de Chaudières-Appalaches.

L'étude de marché sur les services de traversiers indique : « ... que la presque totalité des usagers de la traverse Québec – Lévis (99,1%) provient du Québec et se dirigent vers une destination à l'intérieur du Québec (99,7%). La clientèle est surtout locale : les usagers ont parcouru en moyenne 16,7 km depuis leur origine et franchiront un autre 8,8 km avant d'atteindre leur destination finale. Les usagers utilisent surtout des laissez-passer (STQ : 34,0 %, RTC : 11,8 %, RTL : 5,0 %, Métropolitain : 3,3 %), ainsi que des billets aller-retour (23,8 %) et des billets aller-simple (17,2 %)»¹⁹.

3.2.2 Perspectives socio-économiques

Québec est une ville de plus de 500 000 habitants qui évolue au centre des activités gouvernementales québécoises. Un climat dynamique y règne, créant ainsi un environnement propice à la réalisation de projets d'envergure.

De plus en plus, la ville de Québec diversifie ses activités économiques et son développement se remarque plus particulièrement dans les domaines de la haute technologie et des technologies de l'information, de l'assurance (2^e en Amérique du Nord), du tourisme de la culture.

La présence d'un réseau universitaire et de centres de formation technique de qualité font de Québec un lieu de savoir et de savoir-faire. D'ailleurs, la main-d'œuvre locale est spécialisée et hautement scolarisée.

Jouissant de la réputation de capitale prospère, attrayante et conviviale, la ville de Québec souhaite doubler le nombre d'immigrants d'ici quelques années.

¹⁹ Source : Jacques Roy, Étude de marché des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007.

Plus particulièrement, la capitale compte :

- Plus de 12 500 entreprises commerciales, industrielles et de services;
- 25 zones et parcs industriels regroupant plus de 3000 entreprises;
- Plus de 6 000 chercheurs et associés travaillant dans un réseau constitué de 1 000 centres de recherches;
- Plus de 27 millions de tonnes de marchandises en transit au port de Québec (2007) et près de 100 000 croisiéristes et membres d'équipage en visite à Québec;
- Un aéroport international, doté de nouvelles installations modernisées et efficaces;
- Accès direct à tout le Nord-Est américain par le réseau routier et ferroviaire.

Le Conference Board du Canada (CBC) a publié au mois de septembre 2008, selon les comptes économiques au 30 mai 2008, ses prévisions économiques automnales pour la région métropolitaine de recensement de Québec (RMR). Les données correspondant aux années 2008 à 2011 constituent des prévisions.

En ce qui concerne le produit intérieur brut (valeur de tous les biens et services produits dans une région), se voulant une mesure type de la taille globale d'une économie, le CBC prévoit en 2008 une croissance du produit intérieur brut (PIB) réel de 2,3 % dans la RMR de Québec, soit un déclin par rapport à 2007 alors que la hausse du PIB réel s'était située à 3,1 %. Malgré tout, le CBC juge qu'il s'agit d'un résultat assez performant compte tenu de la conjoncture économique mondiale. Pour l'année 2011, la prévision de croissance du PIB réel se chiffre en hausse à 2,9 %.

À l'échelle de la région de la Capitale-Nationale, où la Ville de Québec compte pour 80% de la population, l'économie du savoir occupe une place grandissante dans la région avec le développement, entre autres, des créneaux d'excellence suivants :

- Plus de 4 000 entreprises œuvrent dans les domaines des technologies appliquées (la défense et la sécurité, l'optique-photonique et le divertissement interactif) générant ainsi près de 12 000 emplois et exportant plus de 70,0 % de leurs ventes de produits et services à l'extérieur du Canada;
- Les sciences de la vie (produits pharmaceutiques, biotechnologie, recherche médicale, etc.) forment un deuxième créneau où près de 40 entreprises emploient environ 2 400 personnes dans la région. Elles comptent aussi 50 unités de recherche qui occupent près de 3 500 chercheurs;
- Un troisième secteur en expansion est celui de la transformation agroalimentaire et bioalimentaire. Il favorise les échanges entre le milieu de la recherche (Université Laval, Hôpital

Laval, Institut des nutraceutiques et des aliments fonctionnels, etc.) et de la transformation (Biscuits Leclerc, Fumoir Grizzly, Soylutions, etc.);

- La collaboration entre les chercheurs et les manufacturiers prend aussi de l'ampleur dans un quatrième domaine d'activité, soit les métaux et les matériaux avancés. Les acteurs dans ce créneau se préoccupent de l'impact environnemental de certains produits de consommation. De plus, ils améliorent les propriétés des matériaux de construction et de fabrication;
- Les services financiers, d'assurances et d'immobilier, de même que les services administratifs prennent aussi de l'expansion dans la Capitale-Nationale. Ils profitent de la présence de sièges sociaux, du dynamisme de l'activité résidentielle et de l'augmentation des besoins en assurances des particuliers et des entreprises;
- Enfin, la région offre un potentiel touristique impressionnant, elle est classée au 4^e rang des destinations touristiques canadiennes et au 19^e rang des meilleures destinations au monde.

En somme, le développement de nouveaux créneaux d'excellence devrait permettre d'accroître le potentiel économique de la Capitale-Nationale pour les prochaines années.

Du côté de la ville de **Lévis**, elle connaît, depuis les dernières années, un développement économique vigoureux; la structure démographique, le taux d'activité de sa main-d'œuvre ainsi que le faible taux de chômage de sa population font de cette ville un milieu actif contribuant à la dynamique d'une agglomération (Rive-Nord Rive-Sud) réunissant plus de 730 000 personnes. Avec ses quelque 132 851 résidents, Lévis agit comme un carrefour régional en tant que principal pôle urbain, économique et institutionnel de la région Chaudière-Appalaches, dont elle représente plus du tiers de la population et de l'activité économique. L'importance de son secteur manufacturier ainsi que la présence de grandes institutions financières sur son territoire sont aussi des atouts pour Lévis.



Le Pôle commercial Desjardins
(Président-Kennedy)

Parmi quelques grands manufacturiers qui contribuent à la renommée et au rayonnement de la région dans ce secteur, notons : Frito-Lay Canada (alimentaire), Davie Québec (chantier naval), Ultramar ltée, Teknion Roy & Breton (ameublement de bureau). D'ailleurs, Davie Québec lançait, en septembre 2008, une vaste campagne de recrutement visant à combler plus de 400 postes à son chantier de Lévis. Ce chantier est situé à environ 5km de la traverse Québec-Lévis du côté de Québec. Le secteur manufacturier pourrait enregistrer des améliorations en raison des efforts investis pour renforcer les industries de deuxième et troisième transformation.

De plus, Lévis compte sur la présence de grandes entreprises et institutions qui assurent un important bassin d'emplois, notamment dans les domaines de la santé, des services universitaires, gouvernementaux et d'affaires (Lévis est le siège et berceau du Mouvement Desjardins).

Par ailleurs, le domaine des agrobiotechnologies, le secteur des hautes technologies, l'émergence du secteur des nutraceutiques et des aliments fonctionnels, ainsi que de l'environnement sont parmi les domaines de pointe présentant un potentiel exceptionnel et favorisant le secteur de l'économie du savoir à Lévis.

Le secteur du commerce au détail se trouve aussi en pleine effervescence, avec un nombre record de projets et une expansion considérable du nombre de pieds carrés de surfaces commerciales, autant dans le pôle commercial est (secteur Desjardins) que dans le pôle commercial ouest, à la hauteur des ponts (Mégacentre Rive-Sud). Dans l'arrondissement Desjardins, les centres commerciaux ont procédé à des investissements importants pour agrandir et accueillir de nouvelles bannières. De plus, l'arrivée du nouveau Centre de congrès et d'expositions (capacité de 1 200 personnes en formule théâtre) a eu un impact direct sur le développement de l'infrastructure hôtelière de l'ensemble du territoire. À terme, d'ici 2009, le parc hôtelier de Lévis passera du simple au double, soit de 500 à 930 chambres. D'autres projets se trouvent également à l'étude en raison de l'achalandage additionnel généré par le nouveau Centre de congrès et d'expositions de Lévis²⁰. Dans la foulée des projets d'investissement à Lévis, mentionnons qu'il y a eu des investissements importants dans le secteur institutionnel, particulièrement dans le secteur de l'enseignement et de la santé (Hôtel-Dieu et UQAR).

Enfin, soulignons la vigueur du secteur résidentiel sur le territoire lévisien, attestée par la valeur des permis de construction qui est passée de 104,2 M\$ en 2002 à un sommet de 213,7 M\$ en 2004, soit une croissance de 205%. De même, du côté de l'industrie touristique, Lévis s'est positionnée pour faire du tourisme, notamment le tourisme d'affaires, un levier de développement économique important. L'ensemble des projets de développement évoqués ci-haut laissent donc entrevoir des signes encourageant pour le marché du travail et les investissements à Lévis.

²⁰ Source : Site Internet de la Ville de Lévis, consulté en novembre 2008.

3.2.2.1 Projections démographiques

Les projections démographiques pour les villes de Québec et Lévis indiquent une faible évolution jusqu'en 2021, soit 1,9% pour Québec et 5,8% pour Lévis (tableau 3.4).

Tableau 3-4 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Québec – Lévis – 2006-2021

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2021/2006
Québec	533 101	539 239	542 803	543 185	1,9%
Lévis	129 733	133 372	135 899	137 290	5,8%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>662 834</i>	<i>672 611</i>	<i>678 702</i>	<i>680 475</i>	<i>2,7%</i>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

3.2.2.2 Emplois

Bien que les données historiques de l'ISQ affichent une croissance de l'emploi de 6,2% entre 2001 et 2005 (tableau 3.5), les prévisions du CBC annoncent que la croissance de l'emploi en 2008 devrait être deux fois moins importante qu'en 2007, passant de 2,4 % à 1,2 %. Cette situation se traduit par 5 000 emplois de plus qui seront disponibles (départs à la retraite) dans la RMR de Québec en 2008. Les prévisions indiquent toutefois que la croissance de l'emploi à Québec devrait être plus élevée en 2009 (1,5 %), mais plus faible pour les années 2010 (0,6%) et 2011 (1,3%). Soulignons qu'en 2005, la croissance de l'emploi dans la RMR de Québec avait atteint près de 4%. Néanmoins, ces gains globaux d'emplois contribueront à maintenir un faible taux de chômage dans la RMR de Québec. Le taux de 5,0 % de 2008 se situera sous les moyennes québécoises et canadiennes et pourrait atteindre 4,9% en 2011.

De plus, selon les dernières estimations d'Emploi-Québec, 17 800 emplois seront créés dans la région de la Capitale-Nationale au cours de la période 2006-2010. Puisque la Capitale-Nationale est une région où le secteur des services prédomine – il occupe actuellement 83% des emplois – la croissance de l'emploi sera donc plus marquée dans les entreprises œuvrant dans ce secteur.

Par ailleurs, en se basant sur les données présentées au tableau 3.6 qui indiquent une croissance de l'emploi et du taux d'activité ainsi qu'une diminution du taux de chômage, et ce pour la région de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, on peut prétendre que la tendance se maintiendra pour les prochaines années.

Du côté de Lévis, avec un taux de chômage de 3,7% et un taux d'activité de 72,2% en 2006, le marché du travail lévisien affiche de bonnes performances. D'ailleurs, entre 2001 et 2005, le nombre de travailleurs lévisiens de 25 à 64 ans a cru de 10,1% selon les données fournies par l'ISQ (tableau 3.5). De plus, la description des projets de développement et de la vigueur de l'économie lévisienne fournie à la section 3.2.2 laissent entrevoir des conditions favorables à la création d'emplois à Lévis

pour les prochaines années. En 2006, les travailleurs de Lévis sont occupés dans des proportions presque similaires, soit entre 10% et 14%, dans les domaines suivants : fabrication, commerce de détail, finance et service immobilier, soins de santé et services sociaux et services de commerce.

Également, 21% des travailleurs sont occupés dans les autres services (touristiques par exemple). Le secteur primaire, soit un des secteurs économiquement fragiles à l'heure actuel, est faiblement représenté à Lévis avec 2% de la main-d'œuvre.

Tableau 3-5 Évolution du nombre de travailleurs de 25-64 ans – 2001-2005

	2001	2005	Variation 2005/2001
	Nbre de travailleurs de 25-64 ans		
Québec	212 802	226 028	6,2%
Lévis	55 519	61 143	10,1%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>268 321</i>	<i>287 171</i>	<i>7,0%</i>

Source : ISQ, Profils des régions, Profils comparatifs des MRC, novembre 2007.

Tableau 3-6 Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008

	1991	2001	2008 *	Variation 2008/1991
	Nbre emplois			
Capitale-Nationale	282 400	303 400	354 800	25,6%
Chaudière-Appalaches	171 300	189 500	206 600	20,6%
	Taux d'activité			
Capitale-Nationale	62,8%	62,0%	65,6%	4,5%
Chaudière-Appalaches	64,6%	64,5%	66,2%	2,5%
	Taux de chômage			
Capitale-Nationale	10,6%	8,4%	5,0%	-52,8%
Chaudière-Appalaches	7,4%	6,5%	5,3%	-28,3%

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins Études économiques.

* Prévisions

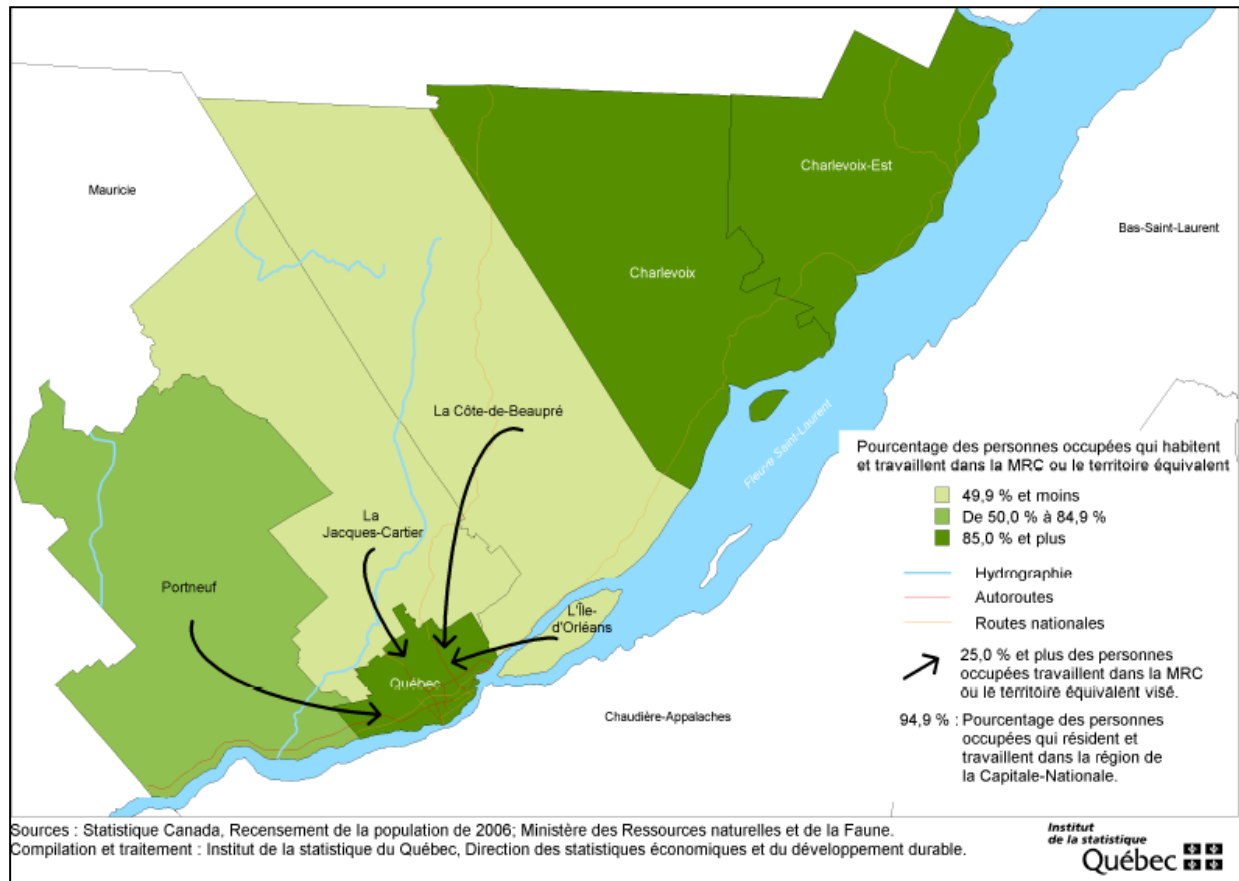
Déplacements des travailleurs

Enfin, les cartes 3.3 et 3.4 illustrent les déplacements des travailleurs de la région de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. On remarque que plus de 85% des personnes occupées de la ville de Québec y travaillent et y habitent. En fait, presque toutes les personnes occupées de la région de la Capitale-Nationale, soit 95%, travaillent dans cette région, ce qui laisse entrevoir un marché potentiel de travailleurs utilisant le traversier pour les déplacements au travail (5%). Un portrait semblable était présenté en 2001.

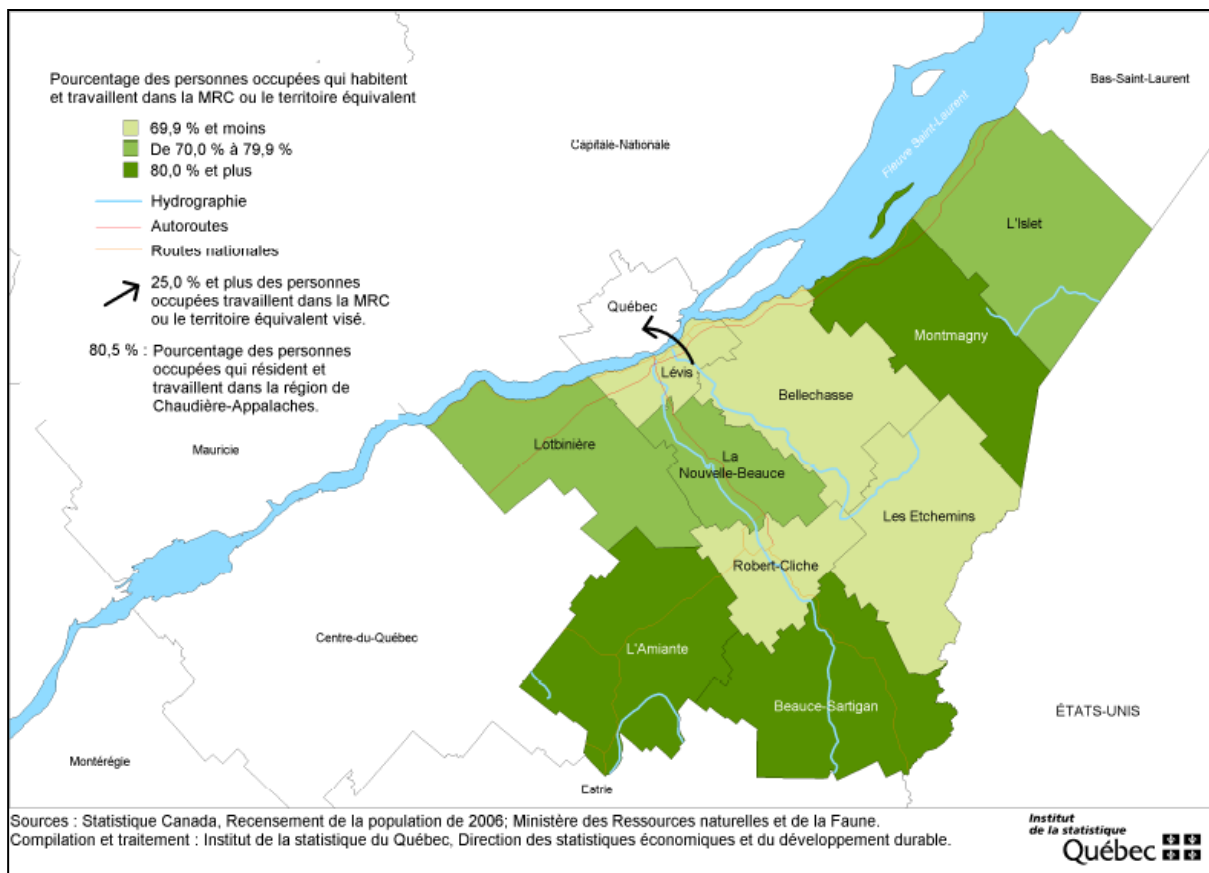
Du côté de Lévis, les proportions sont différentes; au moins 25% des personnes occupées habitant la ville de Lévis travaillent à Québec et 20% de l'ensemble des personnes occupées de Chaudière-

Appalaches travaillent à l'extérieur de leur région. Il s'agit ainsi d'un marché potentiel pour le service de traverse.

Carte 3.3 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC et le territoire équivalent de la Capitale-Nationale – 2006



Carte 3.4 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées, en pourcentage, dans les MRC et le territoire équivalent de Chaudière - Appalaches – 2006



3.2.2.3 Activité touristique

Selon des statistiques de l'Office du tourisme de Québec²¹, le nombre de chambres disponibles dans la Ville de Québec a légèrement augmenté (5,9%) pour la période comprise entre les mois de janvier à septembre 2005 et 2008, tandis que le taux d'occupation est passé de 61,3% à 77,7% (tableau 3.7). Quant au nombre de visiteurs aux Bureaux d'information touristique de Québec, il est passé de 141 180 visiteurs pour les mois de janvier à septembre 2005 à 203 790 visiteurs pour les mêmes mois en 2008, soit une augmentation de 44,3%. Rappelons toutefois que l'année 2008 a été marquée par la tenue des Fêtes du 400^e anniversaire de la Ville Québec, un événement qui a contribué à augmenter de façon considérable l'achalandage touristique à Québec, dont l'effet s'est également fait ressentir du côté de Lévis. Par exemple, pour les mois cumulés de janvier à septembre 2008, le nombre de chambres occupées dans les établissements hôteliers de la région a augmenté de 10% par rapport à la même période l'an dernier. De même, l'achalandage à l'aéroport international Jean-

²¹ Source : Office du tourisme de Québec, ÉCHOtourisme STATistique, Bulletin de performance de l'industrie touristique de la région de Québec, Septembre 2008.

Lesage a connu une augmentation de 21,1% pour les mois cumulés de janvier à septembre 2008 par rapport à la même période en 2007.

Tableau 3-7 Achalandage aux bureaux d'information touristique de Québec et nombre de chambres disponibles – 2005-2008

Achalandage	2005	2006	2007	2008	Variation 2007/2005	Variation 2008/2005
Nombre chambres disponibles	9 368	9 707	9 873	9 918	5,4%	5,9%
Taux d'occupation	61,3%	71,6%	68,4%	77,7%	11,6%	26,8%
Bureau d'information touristique	141 180	140 391	148 588	203 790	5,2%	44,3%

Source : Office du tourisme de Québec, octobre 2008.

Du côté de Lévis, les statistiques fournies par Tourisme Lévis indiquent une considérable augmentation du nombre de touristes ayant visité le bureau d'information touristique (BIT) de la traverse de Lévis entre l'été 2005 et l'été 2008, soit une hausse de 144,0%. Une augmentation du nombre de visiteurs a aussi été notée au BIT du Parc des Chutes de la Chaudière pour la même période, mais de façon moins importante. Le nombre de nuitées passées à Lévis par les différents visiteurs a grimpé de 75,9% au cours des quatre dernières années (tableau 3.8).

Tableau 3-8 Achalandage aux bureaux d'information touristique de Lévis et nombre de nuitées dans les établissements de Lévis – 2005-2008

Achalandage	2005	2006	2007	2008	Variation 2007/2005	Variation 2008/2005
Bureau d'information touristique du Parc des Chutes de la Chaudière	8 730	8 489	10 032	9 569	14,9%	9,6%
Bureau d'information touristique de la Traverse de Lévis	16 346	17 935	29 862	39 887	82,7%	144,0%
Nombre de nuitée à Lévis	477	452	406	839	-14,9%	75,9%

Source : Tourisme Lévis, Profil des visiteurs des bureaux touristiques et des demandes de renseignements touristiques, Ville de Lévis, 2007 et 2008.

Au total, le nombre de visiteurs aux bureaux d'information touristique de Québec et Lévis est présenté au tableau 3.9. Pour les fins de l'analyse, la variation entre les années 2005 et 2007 sera considérée puisque les festivités du 400^e ont contribué à une hausse trop importante de l'achalandage, hausse qui n'est pas représentative des autres années. Il n'en reste pas moins que les prochaines années annoncent des perspectives positives pour le tourisme à Québec et Lévis. Les investissements réalisés dans le secteur touristique, l'implication de plusieurs acteurs locaux, le développement croissant de l'industrie des croisières à Québec, les congrès et les événements spéciaux ainsi que la proximité des espaces verts sont autant d'éléments favorables à l'arrivée de

nouveaux visiteurs dans la région. Ainsi, entre 2005 et 2007, la variation du nombre de visiteurs à Québec et Lévis a été de 13,4%.

Tableau 3-9 Achalandage total aux bureaux d'information touristique de Québec et Lévis – 2005-2008

Achalandage	2005	2006	2007	2008	Variation 2007/2005	Variation 2008/2005
Bureau d'information touristique	166 256	166 815	188 482	253 246	13,4%	52,3%

Source : Office du tourisme de Québec et Tourisme Lévis.



3.2.2.4 Projets de développement

Dans la région de Québec, une multitude de projets sont en cours de réalisation selon la liste des grands chantiers publiée par la Commission de la construction du Québec. Entre autres, plusieurs développements résidentiels ont lieu, notamment ceux des Méandres (350 M\$), du Domaine de la Capitale (200 M\$), des Jardins de la Noblesse (80 M\$), des Habitations Faubourg Girard (50 M\$), des Classiques de Bourgneuf (28 M\$), des Jardins Gomin (10,5 M\$) et de la Rive-Boisée Sud (9,5 M\$). À cela s'ajoute les développements prévus dans le secteur d'Estimauville (déménagement de 700 fonctionnaires fédéraux), le projet de complexe scientifique Neuro-Cité dans le même secteur, la construction du Super PEPS à l'université Laval (85 M\$), les projets de développement dans le centre-ville (secteur Saint-Roch) au coût de 90M\$ par GM Développement, ainsi que la construction de plusieurs immeubles à bureaux (ex : boulevard Laurier, secteur Lebourgneuf et parc technologique). La construction d'un nouvel amphithéâtre multifonctionnel et la réalisation de la phase II de la promenade Samuel-De Champlain pourraient aussi être réalisés à moyen terme.

À Lévis, en plus de la compagnie Davie Québec qui détient un carnet de commande totalisant 635 M\$ US, d'autres projets industriels et technologiques ont actuellement cours ou s'étaleront jusqu'à 2012 dans cette ville. Il s'agit, entre autres, de :

- La construction d'un Innoparc (parc technologique pouvant accueillir une soixantaine d'entreprises œuvrant dans des domaines spécialisés tels que la nutraceutique, la robotique et l'efficacité énergétique) et d'un parc d'affaires;

- Le projet de gazéification du gaz naturel Rabaska au coût de 870 M\$;
- Le centre de récupération de métal (20 M\$);
- Les investissements de 13,5 M\$ d'OmégaChem dans la recherche et développement pour des produits chimiques.

Les Caisses Desjardins prévoient des développements pouvant impliquer jusqu'à 5000 emplois qui s'ajouteraient au «campus» situé à Lévis. D'autre part, l'Université du Québec à Rimouski (UQAR) a inauguré en 2007 à Lévis un établissement moderne appelé à se développer. D'autres projets de développement ont été discutés à la section 3.2.2.

3.2.2.5 Prix de l'essence

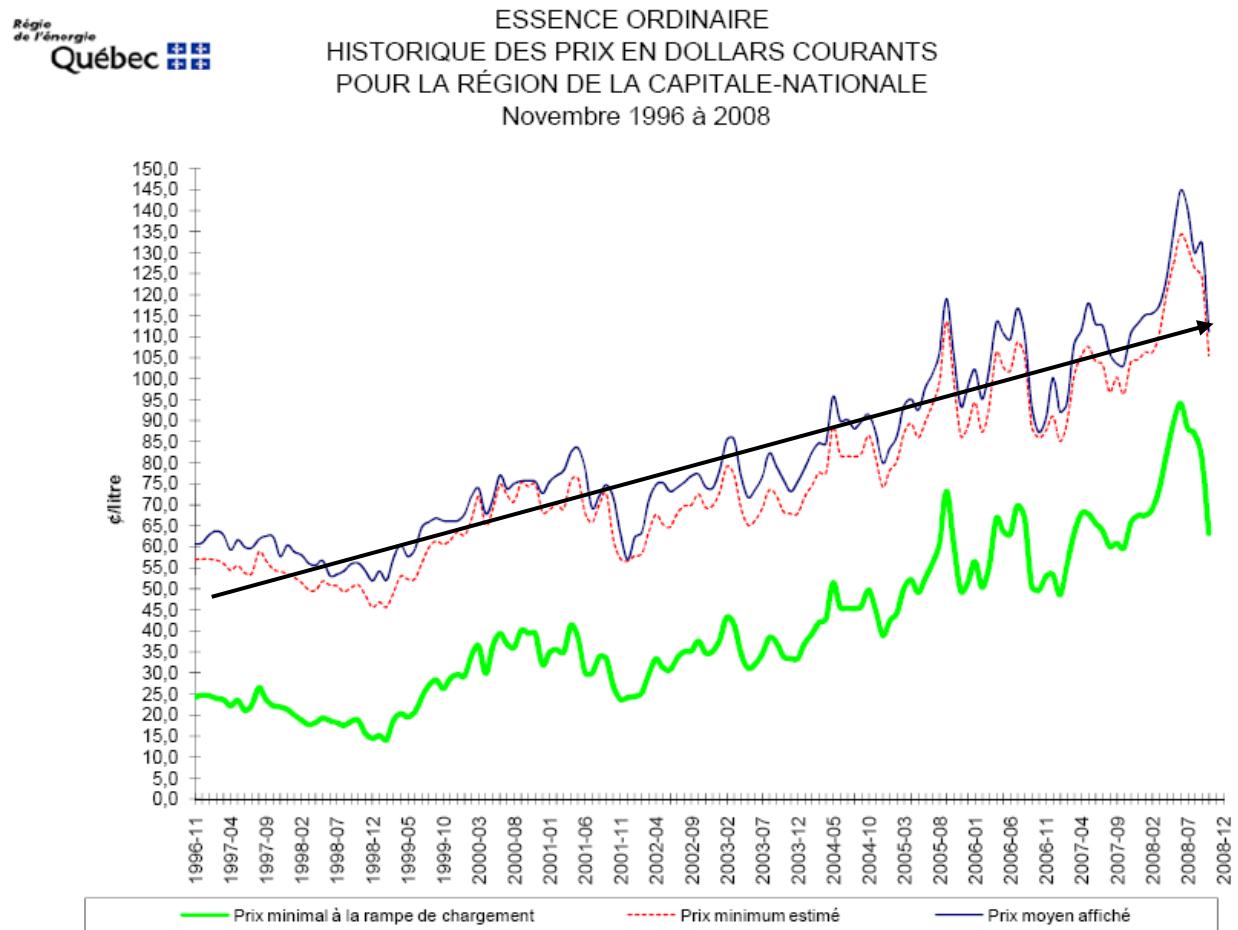
La tendance observée pour le prix de l'essence dans la région de la Capitale-Nationale (figure 3.2) est similaire à celle observée pour la région de Montréal et démontre une augmentation constante au cours des années, laissant présager une hausse du prix de l'essence pour les années à venir. Tel que mentionné à la section 3.1.2.5, entre 1998 et 2008, le prix moyen de l'essence dans l'ensemble de la province de Québec a augmenté de **123,7%**, une situation qui pousse les consommateurs à se tourner vers les transports collectifs.

Dans ce contexte, si on considère que:

- les tarifs des billets et laissez-passer de la STQ demeurent relativement stables;
- la clientèle majoritaire de la traverse en est une de proximité;
- les organismes de transport en commun de la région de Québec et de Lévis ont une volonté d'intégrer leur offre de services et;
- la limite de vitesse sur le boulevard Champlain a été réduite,

La traverse Québec – Lévis devrait être considérée comme une alternative intéressante aux déplacements en voiture pour les prochaines années et ce, nonobstant les nombreux projets de développements résidentiels, touristiques ou commerciaux en cours ou annoncés.

Figure 3-2 Historique des prix de l'essence ordinaire en dollars courants pour la région de Capitale-Nationale – Novembre 1996 à 2008



Source : Régie de l'énergie du Québec, 2008.

3.3 La traverse L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive

3.3.1 La zone d'influence



La zone d'influence de la traverse L'Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive correspond à la région administrative de la Capitale-Nationale, laquelle inclut la région de Charlevoix. Ce marché d'influence est basée sur les résultats du sondage de l'étude de marché des services de traversiers indiquant que : «99,6 % des usagers proviennent du Québec et se dirigent vers une destination à l'intérieur du Québec. Les usagers ont

parcouru en moyenne 81,5 km depuis leur origine et franchiront un autre 71 km avant d'atteindre leur destination finale». Par ailleurs, il est intéressant de noter que : «... le but principal du déplacement est le plus souvent le tourisme (48,4 %), suivi par les loisirs (28,8 %), le travail (11,3 %) et les autres motifs (7,3 %). On y observe relativement plus de touristes et moins de travailleurs qu'ailleurs. Les automobilistes sont de loin les usagers les plus importants avec 86,1 % des répondants, suivis des cyclistes (5,9 %) et des motocyclistes (4,1 %)»²².

3.3.2 Perspectives socio-économiques

Tel qu'indiqué à la section 3.2.2, le développement de nouveaux créneaux d'excellence dans la Capitale-Nationale devrait permettre d'accroître le potentiel économique de la région pour les prochaines années et la création d'emploi devrait se maintenir puisque des investissements importants sont annoncés, plusieurs infrastructures publiques sont à renouveler et l'industrie du tourisme bat son plein à la clôture des fêtes du 400^e.

Plus spécifiquement dans la région de Charlevoix, l'économie repose surtout sur le tourisme. Selon les données statistiques, près du tiers de la population active de cette région travaille directement dans ce secteur qui emploie au total plus de 3 000 travailleurs. Plus de 1 600 employés travaillent dans les secteurs de la santé et des services sociaux (une partie de ces employés étant également au service des touristes). L'industrie manufacturière génère environ 1 000 emplois, à l'instar de l'industrie forestière. L'usine de pâte et papier Bowater à Clermont emploie 400 travailleurs. L'usine de sciage Saint-Hilarion (Abitibi-Consolidated) emploie quant à elle environ 70 travailleurs.

²² Source : Jacques Roy, Étude de marché des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007

Également, l'agriculture, la transformation et la commercialisation des produits agricoles emploient environ 1 200 personnes.

La plupart des secteurs économiques de Charlevoix fonctionne sur une base saisonnière. D'ailleurs, environ 60% de la population active travaille sur cette base et un grand nombre de résidents de la région sont donc touchés par le chômage, surtout en période de basse saison touristique.

La région subit de plus le phénomène de l'exode des jeunes, facteur freinant le développement de Charlevoix. En effet, bien qu'un établissement d'enseignement post-secondaire a été ouvert en 1995, les jeunes sont nombreux à quitter la région pour aller étudier à l'extérieur et peu d'entre eux reviennent travailler dans Charlevoix. Une conséquence de ce phénomène est la diminution de la proportion de jeunes dans la population charlevoisienne : depuis le milieu des années 1980 jusqu'en 2006, le nombre de jeunes de 15 à 19 ans a chuté de 27% et la population de 60 à 64 ans a augmenté de 60,7 %.

Bien qu'actuellement l'apport économique généré par l'exploitation de la forêt dans Charlevoix soit considérable et que ce secteur s'avère être, avec le tourisme, le plus important quant aux revenus économiques de la région, il demeure fragile à la conjoncture économique actuelle (ralentissement économique américain, perte de valeur du dollar canadien, baisse des exportations de bois d'œuvre, d'aluminium, de machineries et d'équipements). Il en de même pour l'industrie touristique de l'Isle-aux-Coudres (principal moteur économique) où certains facteurs imprévisibles influencent le niveau d'achalandage sur le territoire (température, climat d'incertitude, événements spéciaux (SRAS, 11 septembre 2001), etc..

3.3.2.1 Projections démographiques

Les projections démographiques pour la région de la Capitale-Nationale annoncent comme on l'a vu une légère hausse de la population à l'horizon 2021. À l'inverse, à l'échelle des MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est, les prévisions indiquent une baisse démographique graduelle jusqu'en 2021 (tableau 3.10).

Tableau 3-10 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive – 2006-2021

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2021/2006
<i>Capitale-Nationale</i>	669 315	675 762	679 130	678 684	1,4%
MRC Charlevoix	13 196	12 965	12 762	12 525	-5,1%
MRC Charlevoix-Est	16 829	16 440	16 024	15 558	-7,6%

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

3.3.2.2 Emplois

La grande région de Charlevoix se voit confronter, comme la plupart des autres régions rurales du Québec, avec de nombreux défis à relever dont, notamment, la décroissance de sa population active, le vieillissement de sa population, l'exode des jeunes vers les centres urbanisés et l'absence de main-d'œuvre qualifiée. Dans ce contexte, la région s'est dotée de plusieurs outils dans le but de favoriser le développement économique. L'ensemble des documents produits (plan d'action pour l'économie local et l'emploi, plan quinquennal de développement, etc.) présente des pistes de solutions concrètes et novatrices pour la région. Par exemple, le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi mise sur les secteurs suivants en identifiant, pour chacun, des mesures à mettre en place :

- Industrie, commerce et services;
- Agriculture, agroalimentaire et forêt;
- Tourisme et culture;
- Développement rural.

La région démontre donc des capacités de mobilisation pour les différents secteurs de son économie. En se basant sur les données d'emplois des dernières années (tableaux 3.11 et 3.12), il est possible de croire que l'emploi évoluera de façon positive, mais non importante, d'autant plus que les développements touristiques annoncés devrait stimuler l'embauche locale.

Tableau 3-11 Évolution du nombre de travailleurs de 25-64 ans – 2001-2005

	2001	2005	Variation 2005/2001
Nbre de travailleurs de 25-64 ans			
MRC Charlevoix	4 891	5 117	4,6%
MRC Charlevoix-Est	6 031	6 464	7,1%

Source : ISQ, Profils des régions, Profils comparatifs des MRC, novembre 2007.

Tableau 3-12 Principaux indicateurs de l'emploi dans la région de la Capitale-Nationale – 1991-2008

	1991	2001	2008 *	Variation 2008/1991
Nombre d'emplois	282 400	303 400	354 800	25,6%
Taux d'activité	62,8%	62,0%	65,6%	4,5%
Taux de chômage	10,6%	8,4%	5,0%	-52,8%

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins Études économiques.

* Prévisions

3.3.2.3 Activité touristique

Selon les données de Tourisme Québec, la région de Charlevoix aurait subi une faible diminution, de l'ordre de 2%, quant à la fréquentation des établissements hôteliers et des sites de camping entre les années 2000 et 2008 (tableau 3.13). Cette tendance sera retenue pour l'évolution de l'achalandage touristique dans la région de Charlevoix pour les prochaines années. Elle demeure conservatrice puisque la réalisation des projets de développement récréotouristique devrait engendrer une hausse du nombre de touristes dans la région.

Tableau 3-13 Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008

	Charlevoix	
	Juillet	Août
Fréquentation quotidienne hôtelière		
	2000	
Chambres disponibles	2 529	250
Chambres occupées	1 698	1 914
Taux d'occupation	67,2%	76,3%
	2008	
Chambres disponibles	2 741	2 735
Chambres occupées	1 580	1 893
Taux d'occupation	57,6%	69,2%
Fréquentation des campings (campeurs de passage)		
	2001	
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	787	837
Taux d'occupation moyen	58,3%	57,1%
	2007	
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	846	811
Taux d'occupation moyen	48,7%	46,8%
Fréquentation totale		
	2000-2001	2007-2008
Total chambres et sites de campings occupés	5 236	5 130
Variation	-2%	

Source : Tourisme Québec, Fréquentation quotidienne des établissements d'hébergement au Québec, Comparatifs mensuels 2000 et 2008 et La fréquentation des terrains de camping du Québec,

3.3.2.4 Projets de développement

Au cours des prochaines années, deux projets d'envergure auront lieu dans la MRC de Charlevoix. Premièrement, le projet de développement récréotouristique de 230,0 M\$ du groupe de Daniel Gauthier devrait s'achever en 2013. Ce projet comprend plus de 400 unités d'hébergement de

différents types (hôtel singulier, auberges, chalets, maisons-signature telles maison-vent, maison-arbre, maison-pont, wagons-lits, spa concept); plus d'une centaine d'activités sur les sites; création d'emplois : plus de 600 emplois permanents en mode opération, 350 emplois/an en mode construction (4 ans). Ces projets devraient ainsi accroître le nombre de touristes dans cette région touristique et, par le fait même, le nombre d'usagers du traversier.

Deuxièmement, la construction d'un réseau cyclable régional devrait débuter au printemps 2009. Ce réseau relie les agglomérations de La Malbaie, Clermont, Saint-Irénée, Saint-Agnés, Saint-Aimé-des-Lacs et de Notre-Dame-des-Monts. Au total, le réseau couvrira une superficie de 495 kilomètres carrés et ses ramifications auront une longueur approximative de 188,6 kilomètres.

Enfin, l'annonce de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'investir 5,8 M\$ dans les deux parcs nationaux de la région de Charlevoix viendra consolider l'industrie touristique régionale. L'amélioration de plusieurs infrastructures et l'ajout d'un nouveau centre de découverte et de services dans le parc national des Grands-Jardins permettront d'accroître de façon significative le nombre de visiteurs et, conséquemment, les retombées économiques sur l'ensemble de la région.

3.4 La traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon

3.4.1 La zone d'influence

La traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon relie la région du Bas-Saint-Laurent à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, lui procurant un accès direct aux régions de la Côte-Nord, du Saguenay - Lac-Saint-Jean et des MRC de Charlevoix et Charlevoix-Est. De par sa position géographique, cette traverse récupère les touristes et excursionnistes visitant l'est du Québec de part et d'autre du Fleuve Saint-Laurent. Pour les fins de ce rapport, les MRC de Charlevoix et Charlevoix-Est, ainsi que les régions administratives du Bas-Saint-Laurent et du Saguenay – Lac-Saint-Jean ont été retenues comme zones d'influence du traversier.



3.4.2 Perspectives socio-économiques

Les MRC de Charlevoix et Charlevoix-Est font partie de la région administrative de la **Capitale-Nationale** dont les perspectives économiques s'avèrent positives. L'économie du savoir occupe une place grandissante dans la Capitale-Nationale, accélérant par le fait même l'activité dans le secteur des services et dans le secteur manufacturier. Tel que mentionné précédemment, d'autres créneaux sont aussi en expansion tels les sciences de la vie (produits pharmaceutiques, biotechnologie, recherche médicale, etc.) et la transformation agroalimentaire et bioalimentaire. La région offre de

plus un potentiel touristique impressionnant. Plus spécifiquement, le contexte économique de la région de Charlevoix a été décrit à la section 3.3.2 (traverse Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive).

Au **Bas-Saint-Laurent**, l'exploitation et la transformation des ressources naturelles constituant des piliers importants de l'économie régionale, la population doit faire face aux contraintes qui y sont associées (moratoires, crise forestière, hausse des coûts de production, appréciation de la devise canadienne, entrée de nouveaux produits étrangers, etc.). Pour contrer cette situation et dans l'objectif d'accroître le développement économique de la région, les différents acteurs présents ont choisi d'innover pour trouver de nouvelles utilisations aux matières premières afin de se distinguer et même devenir des leaders mondiaux dans des créneaux particuliers tels la valorisation de la tourbe et des technologies agro-environnementales, les produits de la mer et l'énergie éolienne. D'ailleurs, le développement de l'énergie éolienne est l'un des plus récents créneaux dont s'est doté le Bas-Saint-Laurent, lequel amène avec lui la venue de nouveaux fabricants. Marmen a déjà fait les premiers pas avec la construction d'une usine de fabrication de tours et d'une usine d'assemblage des turbines, entraînant un investissement de l'ordre de 25,0 M\$ et la création d'au moins 150 emplois à Matane. Les manufacturiers Enercon et Repower envisagent également de s'implanter à Matane afin de fabriquer les prochaines éoliennes liées au second appel d'offre d'Hydro-Québec. Notons que la construction de l'usine d'Enercon pourrait se chiffrer autour de 30,0 M\$ et nécessiter l'embauche de 100 à 150 personnes.

Cependant, malgré le développement de ces nouveaux créneaux, la région du Bas-Saint-Laurent fait face à l'exode des jeunes âgés entre 15 et 29 ans (-4 000 personnes entre 2001 et 2006), une situation d'autant plus préoccupante que le Bas-Saint-Laurent aura éventuellement besoin de relève pour remplacer le départ d'environ 15 000 travailleurs éligibles à prendre leur retraite d'ici 2011. Néanmoins, la présence active de l'industrie de la tourbe, la recherche en développement de nouveaux produits de transformation de la pêche pour des applications pharmaceutiques, nutraceutiques et cosmétiques et l'ajout de parcs éoliens en font une région dont l'avenir est tourné vers l'innovation et s'avère prometteur.

Quant aux perspectives économiques pour le **Saguenay-Lac-Saint-Jean**, elles dépendent fortement des aléas de la conjoncture économique puisque que la base économique de cette région demeure peu diversifiée et tournée vers l'exploitation des matières premières (l'industrie forestière, l'agriculture et la fonte de l'aluminium sont les piliers de la région). Par conséquent, l'accroissement de la concurrence étrangère, l'envolée du huard, la baisse du prix du papier, la hausse des coûts de production et la réduction des possibilités de coupe forestière pourraient continuer d'entraîner plusieurs fermetures dans l'industrie forestière et chez les entreprises manufacturières qui en dépendent (scieries, papetières et autres fabricants de produits en bois). Quant au milieu de l'agriculture, il fait face à l'entrée de produits étrangers et exotiques, la rareté d'entreprises de transformation des aliments, le faible niveau de relève et la difficulté de recruter de la main-d'œuvre.

Dans ce contexte, le Saguenay-Lac-Saint-Jean devra se tourner vers une diversification de son économie au cours des prochaines années pour s'assurer d'un développement prospère.

3.4.2.1 Projections démographiques

Une diminution de la population de l'ensemble des MRC et des régions de la zone d'influence est annoncée à l'horizon 2021, soit de l'ordre de 6,0%. La MRC de Charlevoix-Est devrait subir la décroissance démographique la plus importante avec une diminution de sa population de 7,6% (tableau 3.14).

Tableau 3-14 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon – 2006-2021

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2021/2006
MRC Charlevoix	13 196	12 965	12 762	12 525	-5,1%
MRC Charlevoix-Est	16 829	16 440	16 024	15 558	-7,6%
Région Saguenay-Lac-St-Jean	274 187	269 226	263 797	257 733	-6,0%
Région Bas-St-Laurent	200 458	196 696	192 890	188 822	-5,8%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>504 670</i>	<i>495 327</i>	<i>485 473</i>	<i>474 638</i>	<i>-6,0%</i>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

3.4.2.2 Emplois

À l'intérieur de la zone d'influence, la région de la Capitale-Nationale est celle qui a observé la plus haute augmentation de son nombre d'emplois (25,6%) ainsi que la plus forte diminution de son taux de chômage (-52,8%) pour la période comprise entre 1991 et 2008. La région du Saguenay – Lac-Saint-Jean a par ailleurs connu la diminution la moins importante au niveau de cet indicateur d'emploi (-28,9%). De façon globale, l'ensemble des régions de la zone d'étude a connu une hausse de l'emploi de l'ordre de 21% (Tableau 3.15).

Tableau 3-15 Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008

	1991	2001	2008 *	Variation 2008/1991
Nbre emplois				
Bas-Saint-Laurent	81 500	87 300	92 100	13,0%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	109 500	119 700	127 000	16,0%
Capitale-Nationale	282 400	303 400	354 800	25,6%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>473 400</i>	<i>510 400</i>	<i>573 900</i>	21,2%
Taux d'activité				
Bas-Saint-Laurent	58,6%	59,0%	60,1%	2,6%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	58,9%	59,3%	63,3%	7,5%
Capitale-Nationale	62,8%	62,0%	65,6%	4,5%
Taux de chômage				
Bas-Saint-Laurent	14,3%	11,2%	8,5%	-40,6%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	14,9%	11,5%	10,6%	-28,9%
Capitale-Nationale	10,6%	8,4%	5,0%	-52,8%

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins Études économiques.

* Prévisions

3.4.2.3 Activité touristique

Au cours de la période comprise entre 2000 et 2008, les établissements hôteliers de la zone d'influence ont généralement constaté une diminution du nombre de chambres occupées pour les mois de juillet d'août.

Il en est toutefois différemment pour les terrains de camping, où le nombre moyen d'emplacements occupés quotidiennement est en hausse, notamment au sein des régions du Saguenay – Lac-Saint-Jean et du Bas-Saint-Laurent. La région touristique du Saguenay – Lac-Saint-Jean se démarque d'ailleurs par son nombre élevé d'emplacements occupés quotidiennement, soit 1 741 en juillet 2007.

De façon générale toutefois, la fréquentation des hôtels et des campings a diminué pour les mois combinés de juillet et août entre 2000 et 2008, soit de 2,3% (tableau 3.16).

Tableau 3-16 Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007/2008

	Bas-Saint-Laurent		Charlevoix		Saguenay-Lac-Saint-Jean	
	Juillet	Août	Juillet	Août	Juillet	Août

Fréquentation quotidienne hôtelière						
	2000					
Chambres disponibles	2 791	2 769	2 529	2 510	3 337	3 337
Chambres occupées	2 057	2 023	1 698	1 914	2 197	2 189
Taux d'occupation	73,7%	73,1%	67,2%	76,3%	65,8%	65,6%
	2008					
Chambres disponibles	2 929	2 961	2 741	2 735	3 138	3 076
Chambres occupées	1 795	2 229	1 580	1 893	1 569	1 839
Taux d'occupation	61,3%	75,3%	57,6%	69,2%	50,0%	59,8%

Fréquentation des campings (campeurs de passage)						
	2001					
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	854	887	787	837	1 519	1 055
Taux d'occupation moyen	41,8%	40,1%	58,3%	57,1%	50,7%	33,1%
	2007					
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	1 089	926	846	811	1 741	1 277
Taux d'occupation moyen	46,8%	40,9%	48,7%	46,8%	46,6%	34,9%

Fréquentation totale			
	2000-2001	2007-2008	Variation
Total chambres et sites campings occupés Bas-St-Laurent, Charlevoix, Saguenay-Lac-St-Jean	18 017	17 595	-2,3%

Source : Fréquentation quotidienne des établissements d'hébergement au Québec. Comparatifs mensuels 2000 et 2008, Tourisme Québec, La fréquentation des terrains de camping du Québec, étés 2001 à 2007,

3.4.2.4 Projets de développement

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, deux projets routiers sont à mentionner, soit le prolongement de l'autoroute 20 (certains tronçons sont en cours de réalisation et d'autres à l'étude) et le réaménagement de la route 185 en autoroute. Une fois complété, ce dernier projet pourrait accentuer le déplacement de touristes en provenance du Nouveau-Brunswick dans la région. De plus, la construction de trois nouveaux parcs éoliens d'une capacité totale de 468 MW d'ici 2014 devrait entraîner un achalandage de travailleurs dans la région.

Pour la région de Charlevoix, les trois projets de développement majeurs ont été discutés à la section 3.3.2.4. Rappelons qu'il s'agit du projet de développement récréotouristique du groupe de Daniel Gauthier, de la construction d'un réseau cyclable régional et l'amélioration des infrastructures dans les deux parcs nationaux de la région de Charlevoix.

Au Saguenay – Lac-Saint-Jean, le projet de l'élargissement de la route 175 dans le Parc des Laurentides (730,0M\$) devrait s'achever en 2010. L'amélioration de ce tronçon routier pourrait ainsi faciliter le déplacement de touristes dans la région.

3.5 La traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine

3.5.1 La zone d'influence

La traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine relie les deux tronçons de la route 138. La zone d'influence de cette traverse est définie comme les régions administratives de la Côte-Nord, du Saguenay-Lac-St-Jean, ainsi que les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est.

3.5.2 Perspectives socio-économiques

L'économie de la **Côte-Nord et du Nord-du-Québec** bat depuis quelques années au rythme des grands chantiers, une situation qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années avec la réalisation, entre autres, du projet La Romaine évalué à 6,5 G\$. Même si ce projet engendrera plusieurs activités économiques sur le territoire, de nouveaux créneaux de développement émergent dans le but de diversifier l'économie de cette région longtemps tournée vers l'exploitation des ressources naturelles. À titre d'exemple, la Côte-Nord étudie les possibilités de se tourner vers une deuxième et troisième transformations de l'aluminium, les biotechnologies marines, les sciences de la mer et l'industrie des croisières internationales. La ville de Sept-Îles compte d'ailleurs se joindre dès 2009 au circuit qui comprend déjà Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saguenay et Gaspé. Nonobstant cette volonté de développer de nouveaux créneaux, la Côte-Nord doit faire face à un exode migratoire, lequel nuit à l'implantation de nouvelles entreprises (entre 2001 et 2007, le bilan migratoire affichait une perte moyenne supérieure à 1 000 personnes par année). Par contre, les grands projets à venir sur la Côte-Nord (voir sous-section 3.5.2.4) affichent de bonnes perspectives pour cette région et permettront l'arrivée de nouveaux immigrants et le maintien des jeunes sur le territoire.

Les perspectives économiques de la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean et des deux MRC touchées ayant été traitées précédemment, nous référons le lecteur à la section 3.3.2 et 3.4.2. Rappelons simplement que les perspectives pour Charlevoix et le Saguenay-Lac-St-Jean reposent les aléas du marché des matières premières dont notamment, le bois.



3.5.2.1 Projections démographiques

Une diminution de la population est projetée pour l'ensemble de la zone d'influence à l'horizon 2021 (7,0%). Celle-ci est toutefois plus prononcée sur le territoire de la Côte-Nord, avec un décroissement de 10,2% (tableau 3.17).

**Tableau 3-17 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse
Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine – 2006-2021**

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2021/2006
MRC Charlevoix	13 196	12 965	12 762	12 525	-5,1%
MRC Charlevoix-Est	16 829	16 440	16 024	15 558	-7,6%
Région Saguenay-Lac-St-Jean	274 187	269 226	263 797	257 733	-6,0%
Région Côte-Nord	94 813	91 692	88 458	85 162	-10,2%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>399 025</i>	<i>390 323</i>	<i>381 041</i>	<i>370 978</i>	<i>-7,0%</i>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

3.5.2.2 Emplois

La région de la Côte-Nord se démarque des autres régions de la zone d'influence de par la diminution du taux d'activité de la population pour la période comprise entre 1991 et 2008 (-6,0%), et par la plus faible baisse du taux de chômage (-28,4%). D'ailleurs, en 2008, cette région affiche le taux de chômage le plus élevé de la zone d'influence, avec 11,6%. Il en est autrement pour la région de la Capitale-Nationale qui connaît une situation économique favorable avec une augmentation de 25,6% du nombre d'emplois et une diminution de près de moitié de son taux de chômage. De façon globale, les régions de la zone d'influence ont connu une augmentation de l'emploi de l'ordre de 19% (tableau 3.18).

Tableau 3-18 Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008

	1991	2001	2008*	Variation 2008/1991
Nbre emplois				
Capitale-Nationale	282 400	303 400	354 800	25,6%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	109 500	119 700	127 000	16,0%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	54 400	51 500	49 300	-9,4%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>446 300</i>	<i>474 600</i>	<i>531 100</i>	19,0%
Taux d'activité				
Capitale-Nationale	62,8%	62,0%	65,6%	4,5%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	58,9%	59,3%	63,3%	7,5%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	66,7%	62,0%	62,7%	-6,0%
Taux de chômage				
Capitale-Nationale	10,6%	8,4%	5,0%	-52,8%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	14,9%	11,5%	10,6%	-28,9%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	16,2%	11,3%	11,6%	-28,4%

* Prévisions

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins, Études économiques

3.5.2.3 Activité touristique

De façon générale, les régions touristiques de la zone d'influence font face à une diminution du nombre de chambres occupées pour les mois de juillet et août et ce, entre les années 2000 et 2008 (tableau 3.19). Cette diminution est d'autant plus marquée au Saguenay qui se démarque par son nombre moyen d'emplacements de camping occupés quotidiennement (1 741 en moyenne pour le mois de juillet 2007). L'étude économique régionale de Desjardins sur le Saguenay – Lac-Saint-Jean (septembre 2007) indiquait d'ailleurs que l'industrie touristique de cette région devait faire davantage pour revitaliser certains sites d'intérêt (Village de Val-Jalbert, Centre touristique Vauvert, etc.) et attirer plus de touristes.

Ainsi, l'ensemble des régions de la zone d'étude a connu une diminution de l'achalandage touristique de près de 4% entre les années 2000 et 2008.

**Tableau 3-19 Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping –
2000/2001 - 2007/2008**

	Charlevoix		Saguenay-Lac-Saint-Jean		Manicouagan	
	Juillet	Août	Juillet	Août	Juillet	Août
Fréquentation quotidienne hôtelière						
	2000					
Chambres disponibles	2 529	2 510	3 337	3 337	1 537	1 537
Chambres occupées	1 698	1 914	2 197	2 189	906	1 054
Taux d'occupation	67,2%	76,3%	65,8%	65,6%	58,9%	68,8%
	2008					
Chambres disponibles	2 741	2 735	3 138	3 076	1 385	1 429
Chambres occupées	1 580	1 893	1 569	1 839	790	969
Taux d'occupation	57,6%	69,2%	50,0%	59,8%	57,0%	67,8%
Fréquentation des campings (campeurs de passage)						
	2001					
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	787	837	1 519	1 055	414	445
Taux d'occupation moyen	58,3%	57,1%	50,7%	33,1%	43,7%	41,2%
	2007					
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	846	811	1 741	1 277	546	569
Taux d'occupation moyen	48,7%	46,8%	46,6%	34,9%	48,2%	50,6%
Fréquentation totale						
	2000-2001		2007-2008		Variation	
Total chambres et sites campings occupés Charlevoix, Saguenay-Lac-St-Jean et Manicouagan	15 015		14 430		-3,9%	

Source : Tourisme Québec, Fréquentation quotidienne des établissements d'hébergement au Québec, Comparatifs mensuels 2000 et 2008 et La fréquentation des terrains de camping du Québec, Étés 2001 à 2007.

3.5.2.4 Projets de développement

Sur la Côte-Nord, divers projets devraient entraîner une augmentation de l'achalandage sur ce territoire, dont :

- Le projet de la Romaine; ce projet consiste à construire un complexe hydroélectrique de 1 550 MW sur la rivière Romaine, au nord de la municipalité de Havre-Saint-Pierre, sur la Côte-Nord. Ce projet, dont le coût total est évalué à 6,5 G\$, est actuellement à l'étude par le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Advenant son acceptation, sa

réalisation s'étalera de 2009 à 2020 et créera en moyenne 975 emplois à chacune des années de réalisation du projet. Tel qu'indiqué par Desjardins Études économique, les retombées de ce projet, évaluées à 1,3 G\$ pour la région, exerceront une pression directe ou indirecte sur le besoin de travailleurs dans d'autres domaines. Tout d'abord, des entreprises de biens (machines, d'outils et de matériel de transport, etc.) et de services (ingénierie, transport, administratif, immobilier, etc.) de la région seront appelées à remplir certains contrats liés à ce chantier. Deuxièmement, des municipalités profiteront des redevances perçues afin de revitaliser leurs infrastructures. Troisièmement, ce projet nécessitera la construction d'une route de 150 kilomètres qui facilitera l'accès à de nouveaux territoires aux prospecteurs et aux explorateurs miniers :

- Le projet du Centre Boréal du Saint-Laurent (9,7M\$) à Baie-Comeau. Ce Centre, qui devrait être achevé en 2009, a pour objectif de développer, gérer et promouvoir en symbiose à l'intérieur d'un Jardin des glaciers, une Station d'exploration glaciaire et un Parc d'aventure maritime. Ces projets ont comme thématique la dernière glaciation, les changements climatiques et l'humanisation des milieux naturels;
- Le Prolongement de la route Natashquan/Blanc-Sablon, dont le coût est estimé à 100 M\$ a débuté en 2007 et devrait se poursuivre jusqu'en 2014. Ce projet pourrait favoriser la venue de visiteurs dans cette région touristique;
- La modernisation de l'usine Alcoa à Baie-Comeau (1,2 G\$). Les travaux seront échelonnés sur une période de six ans et devraient nécessiter 700 travailleurs de la construction;
- La société minière Consolidated Thompson Iron Mines a obtenu l'autorisation pour l'exploitation de la mine de fer du Lac Bloom, près de Fermont, sur la Côte-Nord. L'entreprise investira 410 M\$ dans ce projet. La production devrait commencer dès le deuxième trimestre de 2009 pour se poursuivre jusqu'en 2043. La construction des installations emploiera environ 400 personnes tandis que l'exploitation de la future mine créera 250 postes permanents.

Outre ces projets, la Ville de Sept-Îles a posé sa candidature pour l'obtention des Jeux d'été du Canada de 2013. Advenant que sa candidature soit retenue, un achalandage important de visiteurs sera à prévoir.

Au Saguenay – Lac-Saint-Jean, le projet de l'élargissement de la route 175 dans le Parc des Laurentides (730 M\$) devrait s'achever en 2010 et l'amélioration de ce tronçon routier pourrait contribuer à faciliter le déplacement de touristes à destination de la région.

Parmi les projets de développement qui pourraient aussi accroître le volume de touristes utilisant la traverse, rappelons l'important projet de développement récréotouristique à Petite-Rivière-Saint-

François, le réseau cyclable régional dans Charlevoix et l'amélioration des infrastructures dans les deux parcs nationaux de la région.

3.6 La traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout

3.6.1 La zone d'influence

Enfin, la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout est probablement celle ayant le plus grand bassin d'influence puisqu'elle permet de visiter plusieurs régions touristiques, soit les régions du Bas-St-Laurent, de la Gaspésie, de la Côte-Nord ainsi qu'une partie du Nouveau-Brunswick. Cette dernière région ne sera toutefois pas considérée dans la présente analyse.

3.6.2 Perspectives socio-économiques



La région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine demeure confrontée à plusieurs difficultés économiques et sociales. Elle doit composer, notamment, avec une population en déclin (-16,7 % entre 1986 et 2007), un taux de chômage élevé (18,9 % au premier semestre de 2008), le plus faible revenu personnel disponible par habitant au Québec (18 729\$ en 2007), un faible taux de

diplômés universitaires (10,1% en 2001) et une structure industrielle peu diversifiée.

Malgré ces difficultés, la Gaspésie bénéficie de créneaux de développement prometteurs au niveau économique. Tout d'abord, Hydro-Québec Distribution a retenu, lors de ses deux appels d'offres visant la production totale de 3 000 mégawatts, sept projets de parcs éoliens dans la région qui généreront un total de 785,1 mégawatts. De plus, les biotechnologies marines et l'aquaculture laissent entrevoir une diversification et un prolongement des activités liées à l'industrie de la pêche et à la transformation des aliments marins. Enfin, l'accroissement de la mise en valeur de certaines essences forestières (sapin baumier et peuplier faux-tremble) dans la fabrication de produits en bois à valeur ajoutée pourrait éventuellement relancer l'industrie forestière. Bref, les efforts pour diversifier la structure industrielle et institutionnelle de la région laissent déjà entrevoir des signes d'amélioration qui devraient s'intensifier au cours des prochaines années. Déjà, les firmes AAER et Xun Light, deux firmes évoluant dans le domaine des énergies renouvelables, ont annoncé en novembre 2008 leur décision de s'installer à Sainte-Anne-des-Monts. Ces deux firmes devraient créer de 250 à 300 emplois d'ici 2012.

Quant aux régions du Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord, rappelons que leurs perspectives économiques s'avèrent plutôt positives, la première étant tournée vers l'innovation avec une industrie de la tourbe active, la recherche en développement de nouveaux produits de transformation de la

pêche et l'ajout de parcs éoliens, alors que la seconde profite de mises en chantiers importants sur son territoire dont, notamment, le complexe hydroélectrique La Romaine (sections 3.4.2 et 3.5.2).

3.6.2.1 Projections démographiques

Toutes les régions de la zone d'influence du traversier Matane – Baie-Comeau – Godbout subissent un déclin démographique. Dans l'ensemble, cette diminution s'établit à 8,2%% à l'horizon 2021. La baisse démographique est cependant plus accentuée dans la région de la Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine (-11,5%), alors que la région du Bas-Saint-Laurent affiche le déclin démographique le moins prononcé avec une diminution de -5,8% (tableau 3.20).

Tableau 3-20 Projections démographiques dans la zone d'influence de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout – 2006-2021

Zone d'influence	2006	2011	2016	2021	Variation 2006/2021
Région Bas-St-Laurent	200 458	196 696	192 890	188 822	-5,8%
Région Gaspésie*	94 682	90 669	87 069	83 821	-11,5%
Région Côte-Nord	94 813	91 692	88 458	85 162	-10,2%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>389 953</i>	<i>379 057</i>	<i>368 417</i>	<i>357 805</i>	<i>-8,2%</i>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques, Québec et régions 2001-2051, édition 2003.

* Les données sur la Gaspésie sont compilées avec celles des Îles-de-la-Madeleine.

3.6.2.2 Emplois

Seule la région de la Côte-Nord et Nord-du-Québec a connu une diminution du nombre d'emplois entre 1991 et 2008 (-9,4%) et une baisse du taux d'activité (-6,0%) (tableau 3.21).

Par ailleurs, bien que le taux de chômage de la Gaspésie ait diminué entre 1991 et 2008, la variation observée (-7,6%) est loin d'être aussi prononcée que celle des autres régions étudiées (-40,6% et -28,4% respectivement pour les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord et Nord-du-Québec), d'où l'importance de projets mobilisateurs dans cette région.

La variation du nombre d'emplois entre 1991 et 2008 pour l'ensemble des régions de la zone d'influence, soit 5,6%, est retenue comme la tendance pour les prochaines années.

Tableau 3-21 Principaux indicateurs de l'emploi – 1991-2008

	1991	2001	2008 *	Variation 2008/1991
Nbre emplois				
Bas-Saint-Laurent	81 500	87 300	92 100	13,0%
Gaspésie	31 600	32 600	35 500	12,3%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	54 400	51 500	49 300	-9,4%
<i>Total zone d'influence</i>	<i>167 500</i>	<i>171 400</i>	<i>176 900</i>	5,6%
Taux d'activité				
Bas-Saint-Laurent	58,6%	59,0%	60,1%	2,6%
Gaspésie	45,9%	50,7%	53,1%	15,7%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	66,7%	62,0%	62,7%	-6,0%
Taux de chômage				
Bas-Saint-Laurent	14,3%	11,2%	8,5%	-40,6%
Gaspésie	18,5%	20,0%	17,1%	-7,6%
Côte-Nord et Nord-du-Québec	16,2%	11,3%	11,6%	-28,4%

Source : Institut de la statistique du Québec et Desjardins, Études économiques

* Prévisions

3.6.2.3 Activité touristique

Du point de vue de la fréquentation quotidienne hôtelière et des sites de camping, l'ensemble des régions de la zone d'influence a connu une diminution de l'achalandage touristique de l'ordre de 3,1%. Bien que cette diminution devrait s'estomper avec la réalisation de divers projets à caractère touristique, l'ouverture à long terme de l'ensemble de la Côte-Nord au Québec suite au prolongement de la route 138, la réalisation du complexe hydroélectrique La Romaine qui pourrait aussi constituer une attraction pour certains visiteurs²³, la tendance retenue pour les prochaines années est celle indiquée dans le tableau 3.22.

²³ A titre d'exemple, en 2007, 9 215 visiteurs se sont rendus sur le site du Barrage Daniel-Johnson et de la Centrale Manic-5, et 6 930 visiteurs sur le site de la Centrale Manic-2; dans le Nord-du-Québec, 8 513 personnes ont visité les installations de la Baie-James (source : Profil régional des activités d'Hydro-Québec, pp. 39 et 93 – Hydro-Québec (2007)).

Tableau 3-22 Fréquentation des établissements hôteliers et des terrains de camping – 2000/2001-2007-2008

	Bas-Saint-Laurent		Gaspésie		Manicouagan		Duplessis	
	Juillet	Août	Juillet	Août	Juillet	Août	Juillet	Août
Fréquentation quotidienne hôtelière								
	2000							
Chambres disponibles	2 791	2 769	4 176	3 954	1 537	1 537	980	1 029
Chambres occupées	2 057	2 023	2 599	2 323	906	1 054	503	568
Taux d'occupation	73,7%	73,1%	62,2%	58,7%	58,9%	68,8%	51,4%	55,2%
	2008							
Chambres disponibles	2 929	2 961	3 949	4 009	1 385	1 429	1 043	1 046
Chambres occupées	1 795	2 229	2 229	2 487	790	969	540	550
Taux d'occupation	61,3%	75,3%	56,4%	62,1%	57,0%	67,8%	51,8%	52,6%
Fréquentation des campings (campeurs de passage)								
	2001							
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	854	887	2 069	1 713	414	445	221	221
Taux d'occupation moyen	41,8%	40,1%	44,9%	35,7%	43,7%	41,2%	30,8%	32,6%
	2007							
Nbre moyen d'empl. occupés quotidiennement	1 089	926	1 790	1 337	546	569	228	202
Taux d'occupation moyen	46,8%	40,9%	39,7%	29,5%	48,2%	50,6%	42,9%	36,2%
Fréquentation totale								
	2000-2001		2007-2008		Variation			
Total chambres et sites campings occupés Bas-St-Laurent, Gaspésie, Manicouagan et Duplessis	18 857		18 276		-3,1%			

Source : Tourisme Québec, Fréquentation quotidienne des établissements d'hébergement au Québec, Comparatifs mensuels 2000 et 2008 et La fréquentation des terrains de camping du Québec, Étés 2001 à 2007.

3.6.2.4 Projets de développement

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, le réaménagement de la route 185 en autoroute, dont l'échéancier est prévu vers la fin de l'année 2009, et le prolongement de l'autoroute 20 pourraient faciliter le déplacement de touristes dans la région.

En Gaspésie, les projets de parcs éoliens Mont-Louis, Montagne-Sèche, Gros-Morne, Le Plateau et New Richmond devraient être livrés d'ici 2012. Ces nombreux projets demanderont de la main-

d'œuvre et augmenteront l'achalandage sur le territoire. Un projet est aussi présentement à l'étude pour attirer 60 000 croisiéristes par année dans la région à compter de 2014. Évalué entre 20 et 30 M\$, ce projet inclurait aussi l'ajout d'un train touristique qui relierait Gaspé, Percé et Chandler. Enfin, les célébrations du 475^{ème} anniversaire de Gaspé en 2009 donneront l'occasion de revitaliser la municipalité et de diversifier l'offre d'activités touristiques.

Sur la Côte-Nord, tel que mentionné précédemment, certains projets devraient entraîner une augmentation de l'achalandage sur ce territoire, tant pour des fins touristiques qu'économiques.

3.7 Tendances observées et prévues

3.7.1 Rappel de la situation économique actuelle

La crise des marchés financiers qui dure depuis environ un an assombrit les perspectives économiques pour les provinces canadiennes. Au Québec, par exemple, le déclin des exportations nettes, la crise de l'industrie forestière, l'effondrement de certains segments de l'industrie manufacturière et la fin du sommet conjoncturel de la construction domiciliaire font craindre un ralentissement économique important. Toutefois, les deux composantes majeures de l'économie québécoise, soit les dépenses de consommation, ainsi que les investissements et dépenses du secteur public sont demeurées vigoureuses, ce qui a permis de modérer les faiblesses des autres secteurs. En effet, tel que démontré dans les sections précédentes, les investissements dans l'aluminerie sur la Côte-Nord, la poursuite des travaux liés aux infrastructures routières, la construction de centrales hydroélectriques par Hydro-Québec, les projets éoliens et récréotouristiques engendrent des investissements importants dans l'ensemble de la province. À moyen terme, au fur et à mesure que l'économie américaine reprendra, la province pourra assister à une augmentation de ses exportations nettes et, par le fait même à la croissance de son PIB. **En fait, les prévisions indiquent une croissance économique de 2,3% pour le Québec en 2010²⁴.**

Outre le léger ralentissement anticipé, un des facteurs à être sérieusement considéré est celui de la démographie. En effet, la proportion grandissante de personnes âgées au Québec contribuera à ralentir la croissance de l'économie québécoise au cours des prochaines années. Plusieurs régions du Québec dont Charlevoix, le Saguenay-Lac-St-Jean, le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord et la Gaspésie annoncent d'ailleurs un taux d'accroissement de la population négatif à l'horizon 2021. Néanmoins, les portraits socio-économiques présentés aux sections 3.1 à 3.6 indiquent pour certaines de ces régions de bonnes perspectives au plan de l'emploi et des projets de construction (résidentiels, récréotouristiques, immobiliers, grands chantiers, etc.) notamment. Pour ce qui est de l'activité touristique, alors que certaines régions sont à réaliser des investissements importants (Charlevoix, Côte-Nord), d'autres sont conscients de la faiblesse de leur industrie et se tournent vers

²⁴ Source : Valeurs mobilières Banque Laurentienne, L'observateur provincial, Juin 2008 et Services Économiques RBC, Perspectives du Québec, Octobre 2008.

l'innovation (Saguenay-Lac-St-Jean, Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie). Globalement, la tendance actuelle est dû à une légère baisse de l'activité touristique dans les régions concernées par les traverses, exception faite de la grande région de Québec qui jouit d'une notoriété importante dans ce domaine.

4 VOLET III : PRÉVISIONS D'ACHALANDAGE

4.1 Les données d'analyse

Le chapitre 4 s'attarde à estimer les prévisions d'achalandage. Pour ce faire, les estimations sont basées d'une part sur les données historique de l'achalandage à chacune des traverses et d'autre part en se basant sur les indicateurs utilisés pour dresser le portrait socio-économique des régions d'influence des traversiers (projections démographiques; emplois, projets de développement; activités touristiques et prix de l'essence).

Pour chacune des variables ou indicateurs observés un poids est attribué. Ce poids diffère d'une traverse à l'autre selon les motifs des déplacements des usagers, reflétant ainsi le marché cible d'une traverse (travailleurs, touristes, etc.) et ses principales caractéristiques économiques (pôle d'emplois, attraits touristiques, etc.). Le Tableau 4-1 reprend pour chacune des traverses la répartition des usagers selon leur motif de déplacement, c'est-à-dire la raison pour laquelle ils empruntent le traversier²⁵.

Tableau 4-1 But principal du déplacement pour les usagers des traverses - 2007

Traverse	Loisirs	Parents-amis	Travail	Tourisme	Sous-total	Autres	Total
Sorel-Tracy – St-Ignace-de-Loyola	33,7%	19,2%	32,3%	7,1%	92,3%	7,7%	100,0%
Québec – Lévis	40,5%	10,4%	34,6%	7,3%	92,8%	7,2%	100,0%
Îles-aux-Coudres – St-Joseph-de-la-Rive	28,8%	7,3%	11,3%	48,4%	95,8%	4,2%	100,0%
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	35,9%	10,6%	10,0%	41,7%	98,2%	1,8%	100,0%
Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine	29,2%	5,8%	14,1%	46,7%	95,8%	4,2%	100,0%
Matane – Baie-Comeau – Godbout	33,3%	27,7%	22,1%	14,0%	97,1%	2,9%	100,0%

Source : Jacques Roy, Étude de marché des services de traversiers exploités par la Société des traversiers du Québec, HEC Montréal, Octobre 2007.

²⁵ Ces proportions sont tirées de l'étude de marche des services de traversier. Par exemple, pour la traverse Québec-Lévis, 34,6% des usagers sont des travailleurs, alors que pour la traverse Îles-aux-Coudres – St-Joseph-de-la-Rive, près de la moitié des usagers empruntent le traversier pour le tourisme.

Plus spécifiquement, afin de faire correspondre les motifs de déplacement aux indicateurs socio-économiques et ainsi de leur attribuer un poids, nous établissons que :

- les motifs de déplacement *loisirs* et *visite de parents-amis* sont influencés par les flux de population, mesurées par les projections démographiques jusqu'en 2021 fournies par l'ISQ;
- le motif de déplacement *travail* est influencé par l'emploi et les projets de développement mesurés par les données historiques, actuelles et futures sur le nombre d'emplois dans les régions d'influence, et que;
- le motif de déplacement *tourisme* est influencé par l'activité touristique mesuré à l'aide des données sur la fréquentation des hôtels et des campings dans les régions d'influence.

Nous avons considéré également une autre variable, soit la part des véhicules laissés à quai. Le nombre de véhicules laissés à quai est un indicateur quant à une demande non-satisfaite certaine, celle-ci pouvant se traduire éventuellement en augmentation d'achalandage advenant une augmentation de l'offre en termes de capacité des navires et/ou du nombre de départs offerts. Par contre, une proportion significative de véhicules laissés à quai indique que l'achalandage ne peut croître à même les places disponibles en haute-saison si l'offre de service n'est pas revue à la hausse aux périodes de pointe.

Le Tableau 4-2 ci-dessous indique qu'entre les périodes 2005-2006 et 2007-2008, la part des véhicules laissés à quai par rapport au nombre de véhicules transportés a augmenté pour les traverses Sorel-Tracy – St-Ignace-de-Loyola et l'Isle-aux-Coudres – St-Joseph-de-la-Rive, passant respectivement de 4,3% à 6,2% et de 6,3% à 7,2%. À l'inverse, pour les traverses Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine et Matane – Baie-Comeau – Godbout, la part des véhicules laissés à quai a diminué²⁶.

Tableau 4-2 Part des véhicules laissés à quai – 2005/2006-2007/2008

Traverse	2005-2006	2007-2008
Traverse Sorel-Tracy - Saint-Ignace-de-Loyola		
Nbre véhicules transportés	557 984	600 189
Nbre véhicules laissés à quai	24 104	36 914
Proportion des véhicules laissés à quai	4,3%	6,2%
L'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive		
Nbre véhicules transportés	309 122	296 661
Nbre véhicules laissés à quai	19 431	21 461
Proportion des véhicules laissés à quai	6,3%	7,2%
Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine		
Nbre véhicules transportés	1 192 127	1 163 803
Nbre véhicules laissés à quai	56 208	48 521
Proportion des véhicules laissés à quai	4,7%	4,2%
Matane - Baie-Comeau et Matane-Godbout		
Nbre véhicules transportés	113 698	109 929
Nbre véhicules laissés à quai	3 141	1 522
Proportion des véhicules laissés à quai	2,8%	1,4%

Source : Société des Traversiers du Québec, 2008.

Les tendances observées pour chacun des indicateurs et celles prévues pour les prochaines années sont présentées au Tableau 4-3²⁷. De ce tableau, nous pouvons tirer par exemple l'information suivante :

²⁶ En ce qui concerne les traverses de Québec – Lévis et de Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, le nombre de véhicules laissés à quai pour les périodes présentées au tableau 3.24 est plus ou moins important selon les périodes. Quand à la traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau, le service de réservations fait en sorte qu'il y a peu de véhicules laissés à quai. Dans ce cas, les véhicules laissés à quai ailleurs sont remplacés par des réservations refusées sur des départs complets. Dans les deux cas, les données ne sont pas compilées.

²⁷ Dans ce tableau, la source des pourcentages indiqués aux lignes *Tendance*, correspondent aux pourcentages en gras identifiés dans les tableaux (ou le texte) des sections 3.1 à 3.6. Enfin, les tendances indiquées dans la colonne *Sous-total* correspondent à la tendance de chacun des indicateurs multipliée par son poids.

- les perspectives socio-économiques dans la zone d'influence de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola évolueraient de 13,3% au cours des prochaines années. Le prix de l'essence, à l'instar des autres régions du Québec, évoluerait de 123,7% et environ 6% des véhicules seraient laissés à quai.

Tableau 4-3 Poids de chacun des indicateurs et tendances observées et prévues

Traverses		Projection s démo.	Emplois et projets de dév.	Activité touristique	Sous- total *	Prix de l'essence	Part des véhicules laissés à quai
Sorel-Tracy – St-Ignace-de-Loyola	Poids	57,3%	35,0%	7,7%	100,0%	123,7%	6,2%
	Tendance	5,3%	29,8%	-2,5%	13,3%		
Québec – Lévis	Poids	54,8%	37,3%	7,9%	100,0%	123,7%	0,0%
	Tendance	2,7%	7,0%	13,4%	5,1%		
Îles-aux-Coudres – St-Joseph-de-la-Rive	Poids	37,7%	11,8%	50,5%	100,0%	123,7%	7,2%
	Tendance	1,4%	25,6%	-2,0%	2,5%		
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	Poids	47,4 %	10,2%	42,5%	100,0%	123,7%	0,0%
	Tendance	-6,0%	21,2%	-2,3%	-1,7%		
Tadoussac – Baie-Sainte- Catherine	Poids	36,5 %	14,7%	48,7%	100,0%	123,7%	4,2%
	Tendance	-7,0%	19,0%	-3,9%	-1,7%		
Matane – Baie- Comeau – Godbout	Poids	62,8%	22,8%	14,4%	100,0%	123,7%	1,4%
	Tendance	-8,2%	5,6%	-3,1%	-4,3%		

* À noter que le sous-total est ramené sur 100% pour répartir la raison "autres motifs" entre les motifs de déplacement connus.

4.2 La méthode d'analyse

Ces données sont les intrants dans le calcul des prévisions d'achalandage des traversiers de la STQ. pour la période 2008-2025. La prévision de l'achalandage se traduit en termes de passagers et de véhicules (UEA). Cette prévision tient compte de l'analyse socio-économique faite à la section précédente. Toutefois, considérant que les données d'enquête utilisées relèvent d'un échantillon prélevé en haute saison touristique, les valeurs ont été rajustées pour refléter la réalité annuelle. Plus précisément, le poids relatif accordé à l'emploi a été augmenté de 70 % pour être représentatif de l'année entière plutôt que seulement de la saison touristique où les travailleurs sont moins nombreux à cause de la période des vacances annuelles.

Dans un premier temps, les prévisions d'achalandage en termes de passagers transportés ont été générées pour la période 2008-2025 avec les trois scénarios fort, moyen et faible. L'application de ces hypothèses aux données du Tableau 4-3 nous permet de générer des facteurs annuels de

prévision pour chacune des traverses (scénarios faible : Tableau 4-5, p. 75; moyen : Tableau 4-6, p. 76 et fort : Tableau 4-7, p. 77).

Tableau 4-4 Sommaire des hypothèses utilisées pour les scénarios étudiés.

	Correction du poids pour le motif travail	Diminution annuelle du ratio « passagers par véhicule (UEA) »	Majoration du pourcentage de la démographie
Scénario faible	70 %	0,25 %	Aucune
Scénario moyen	70 %	0,25 %	Addition de 50 % du pourcentage de l'emploi
Scénario fort	70 %	0,50 %	Addition de 100 % du pourcentage de l'emploi

.Les prévisions en termes de nombre de véhicules (UEA) ont été déduites à l'aide du ratio du nombre de passagers transportés par véhicule (UEA). Ce ratio ayant tendance à diminuer d'année en année, nous avons projeté dans un premier temps qu'il continuerait de diminuer au rythme de 0,25 % par année dans le futur.

Une seconde hypothèse utilisée consiste à relier l'évolution démographique à celle de l'emploi. En effet, la prévision démographique ne tient pas compte de l'évolution de l'emploi dans les secteurs d'influence de chaque traverse. Or, l'on peut supposer que l'emploi aura tendance à « tirer » sur la démographie. Nous avons donc additionné 50 % ou 100 % du taux de variation de l'emploi à celui de la démographie. Nous évoquerons aussi, sans en quantifier l'effet, des facteurs plus stratégiques comme les orientations gouvernementales en matière de développement économique (développement de l'hydro-électricité, développement de la Côte Nord), ou les projets de développement majeurs annoncés dans le secteur privé.

4.3 Résultats et analyse

Dans les tableaux qui suivent, le poids correspond à la proportion de l'achalandage reliée au facteur en question. Le Tableau 4-5 illustre les résultats de l'application de la méthodologie exposée précédemment pour le scénario faible. Ainsi, pour la traverse Matane – Baie-Comeau-Godbout, **38,76 %** de l'achalandage est relié au facteur « Emplois et projets de développement ». La tendance reflète la variation prévue pour un horizon temporel donné. Pour la traverse Québec-Lévis, le facteur « Projections démographiques » croîtra de **2,70 %** sur un horizon temporel de 15 ans. La ligne « Tendance annualisée » nous donne la tendance ramenée à un facteur de variation annuel. Ainsi, le

2,70 % sur 15 ans correspond à un facteur de variation annuel correspondant de 1,0018 ou **100,18%**, en respectant la formule $(1,0018)^{15} = 1,0027$. Quant à lui, le « Facteur annuel de prévision » est de **100,39 %** et correspond à la somme pondérée des tendances annualisées.

Tableau 4-5 Scénario faible - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées

Traverses		Projections démographiques (15 ans)	Emplois et projets de développement (17 ans)	Activité touristique (7 ans)	Facteur annuel de prévision
Sorel-Tracy – Saint- Ignace-de- Loyola	Poids	35,70%	59,50%	4,80%	
	Tendance	5,30%	29,80%	-2,50%	
	Tendance annualisée	100,34%	101,55%	99,64%	101,03%
Québec – Lévis	Poids	31,98%	63,41%	4,61%	
	Tendance	2,70%	7,00%	13,40%	
	Tendance annualisée	100,18%	100,40%	101,81%	100,39%
Isle-aux- Coudres – Saint- Joseph-de-la- Rive	Poids	34,17%	20,06%	45,77%	
	Tendance	1,40%	25,60%	-2,00%	
	Tendance annualisée	100,09%	101,35%	99,71%	100,17%
Rivière-du- Loup – Saint- Siméon	Poids	43,64%	17,34%	39,12%	
	Tendance	-6,00%	21,20%	-2,30%	
	Tendance annualisée	99,59%	101,14%	99,67%	99,99%
Tadoussac – Baie-Sainte- Catherine	Poids	32,09%	24,99%	42,82%	
	Tendance	-7,00%	19,00%	-3,90%	
	Tendance annualisée	99,52%	101,03%	99,43%	99,76%
Matane – Baie-Comeau – Godbout	Poids	49,82%	38,76%	11,42%	
	Tendance	-8,20%	5,60%	-3,10%	
	Tendance annualisée	99,43%	100,32%	99,55%	99,79%

Le Tableau 4-6 illustre quant à lui illustre les résultats de l'application de la méthodologie exposée précédemment pour le scénario moyen.

Tableau 4-6 - Scénario moyen - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées

Traverses		Projections démographiques (15 ans)	Emplois et projets de développement (17 ans)	Activité touristique (7 ans)	Facteur annuel de prévision
Sorel- Tracy – Saint- Ignace-de- Loyola	Poids	35,70%	59,50%	4,80%	
	Tendance	20,20%	29,80%	-2,50%	
	Tendance annualisée	101,23%	101,55%	99,64%	101,34%
Québec – Lévis	Poids	31,98%	63,41%	4,61%	
	Tendance	6,20%	7,00%	13,40%	
	Tendance annualisée	100,40%	100,40%	101,81%	100,46%
Isle-aux- Coudres – Saint- Joseph- de-la-Rive	Poids	34,17%	20,06%	45,77%	
	Tendance	14,20%	25,60%	-2,00%	
	Tendance annualisée	100,89%	101,35%	99,71%	100,44%
Rivière-du- Loup – Saint- Siméon	Poids	43,64%	17,34%	39,12%	
	Tendance	4,60%	21,20%	-2,30%	
	Tendance annualisée	100,30%	101,14%	99,67%	100,30%
Tadoussac – Baie- Sainte- Catherine	Poids	32,09%	24,99%	42,82%	
	Tendance	2,50%	19,00%	-3,90%	
	Tendance annualisée	100,16%	101,03%	99,43%	99,97%
Matane – Baie- Comeau – Godbout	Poids	49,82%	38,76%	11,42%	
	Tendance	-5,40%	5,60%	-3,10%	
	Tendance annualisée	99,63%	100,32%	99,55%	99,89%

Le Tableau 4-7 illustre les résultats de l'application de la méthodologie exposée précédemment pour le scénario fort.

Tableau 4-7 Scénario fort - Poids de chacun des indicateurs et tendances observées

Traverses		Projections démographiques (15 ans)	Emplois et projets de développement (17 ans)	Activité touristique (7 ans)	Facteur annuel de prévision
Sorel-Tracy – Saint-Ignace- de-Loyola	Poids	35,70%	59,50%	4,80%	
	Tendance	35,10%	29,80%	-2,50%	
	Tendance annualisée	102,03%	101,55%	99,64%	101,63%
Québec – Lévis	Poids	31,98%	63,41%	4,61%	
	Tendance	9,70%	7,00%	13,40%	
	Tendance annualisée	100,62%	100,40%	101,81%	100,53%
Isle-aux- Coudres – Saint-Joseph- de-la-Rive	Poids	34,17%	20,06%	45,77%	
	Tendance	27,00%	25,60%	-2,00%	
	Tendance annualisée	101,61%	101,35%	99,71%	100,69%
Rivière-du- Loup – Saint- Siméon	Poids	43,64%	17,34%	39,12%	
	Tendance	15,20%	21,20%	-2,30%	
	Tendance annualisée	100,95%	101,14%	99,67%	100,58%
Tadoussac – Baie-Sainte- Catherine	Poids	32,09%	24,99%	42,82%	
	Tendance	12,00%	19,00%	-3,90%	
	Tendance annualisée	100,76%	101,03%	99,43%	100,16%
Matane – Baie-Comeau – Godbout	Poids	49,82%	38,76%	11,42%	
	Tendance	-2,60%	5,60%	-3,10%	
	Tendance annualisée	99,82%	100,32%	99,55%	99,99%

4.4 La traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

Des six traverses à l'étude, la traverse de Sorel connaîtrait le plus fort taux de croissance de son achalandage, autant en termes de véhicules (UEA) que de passagers, et ce, même dans le cas de l'hypothèse faible. La matérialisation de cette hausse passera toutefois par un accroissement significatif de l'offre, et ce, selon l'une ou plusieurs des options mentionnées en conclusion. Dans le cas des véhicules transportés en UEA, la croissance pourrait être renforcée par l'expansion annoncée du Port de Montréal dans la région de Varennes.

Figure 4-1 Graphique de l'achalandage – Traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

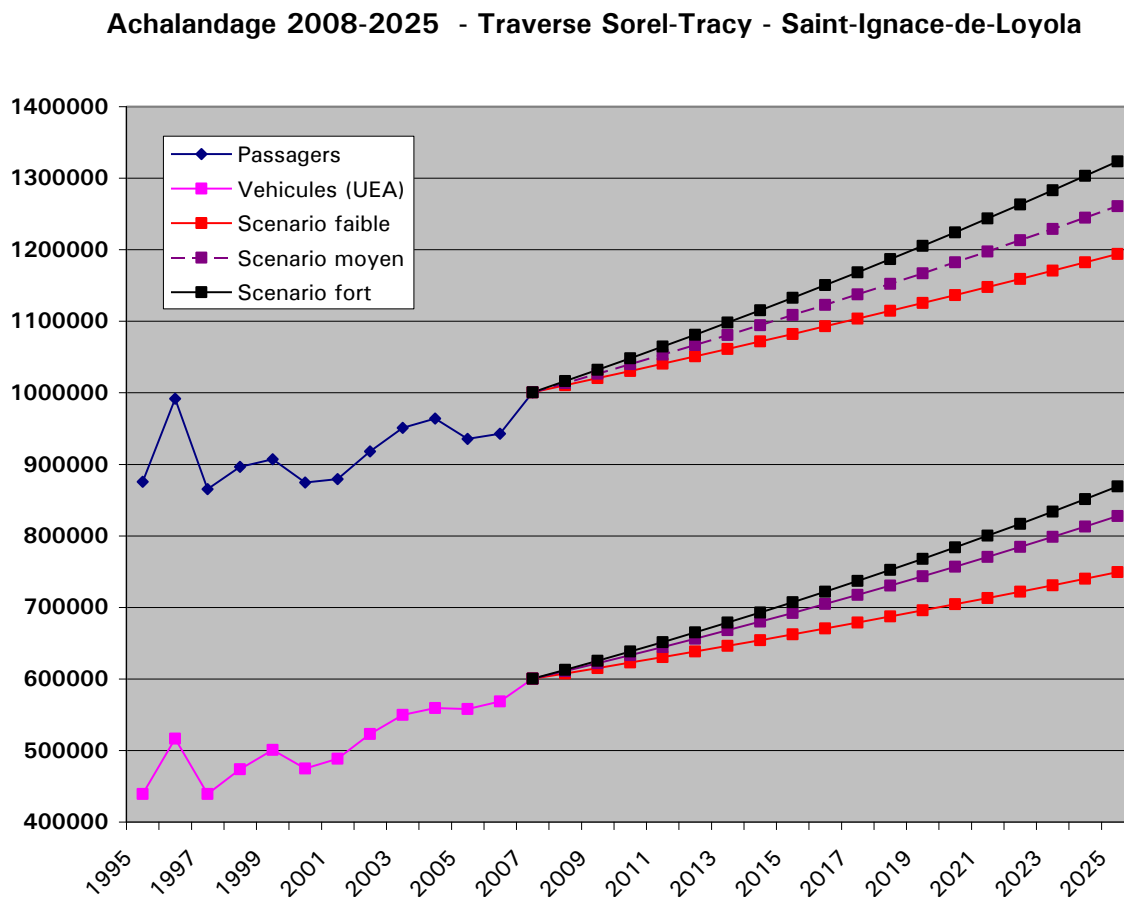


Tableau 4-8 Sommaire des trois scénarios – Traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

Traverse	Sorel -Tracy - Saint-Ignace-de-Loyola		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2007</i>	1 000 541	600 189	1,67
<i>Scenario faible</i>	1 193 847	749 152	1,59
<i>Variation 2025/2007</i>	19%	25%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	1 260 780	827 708	1,52
<i>Variation 2025/2007</i>	26%	38%	-9%
<i>Scenario fort</i>	1 323 449	868 850	1,52
<i>Variation 2025/2007</i>	32%	45%	-9%

4.5 La traverse Québec-Lévis

L'achalandage pour l'année 2008 a été normalisé pour enlever l'effet du surplus d'achalandage du 400^e anniversaire de la fondation de Québec. L'année 2008 a été utilisée parce qu'une augmentation systématique de l'achalandage de 12% était observable, nonobstant l'effet du 400^e, ce dernier ayant été évalué à 175 000 passagers.

Ceci dit, il n'y a que peu d'écart entre les trois scénarios utilisés, contrairement à la traverse de Sorel. Avec les développements sur la Rive-Sud (UQAR', centre de congrès, Desjardins,...) et l'intention de la Société de transport de Lévis de prioriser l'intégration de sa desserte locale avec le traversier, la traverse Québec-Lévis pourrait voir sa clientèle croître en termes de passagers. Cette croissance sera toutefois assez forte quant au nombre de véhicules (UEA) transportés.

Figure 4-2 Graphique de l'achalandage – Traverse Québec-Lévis

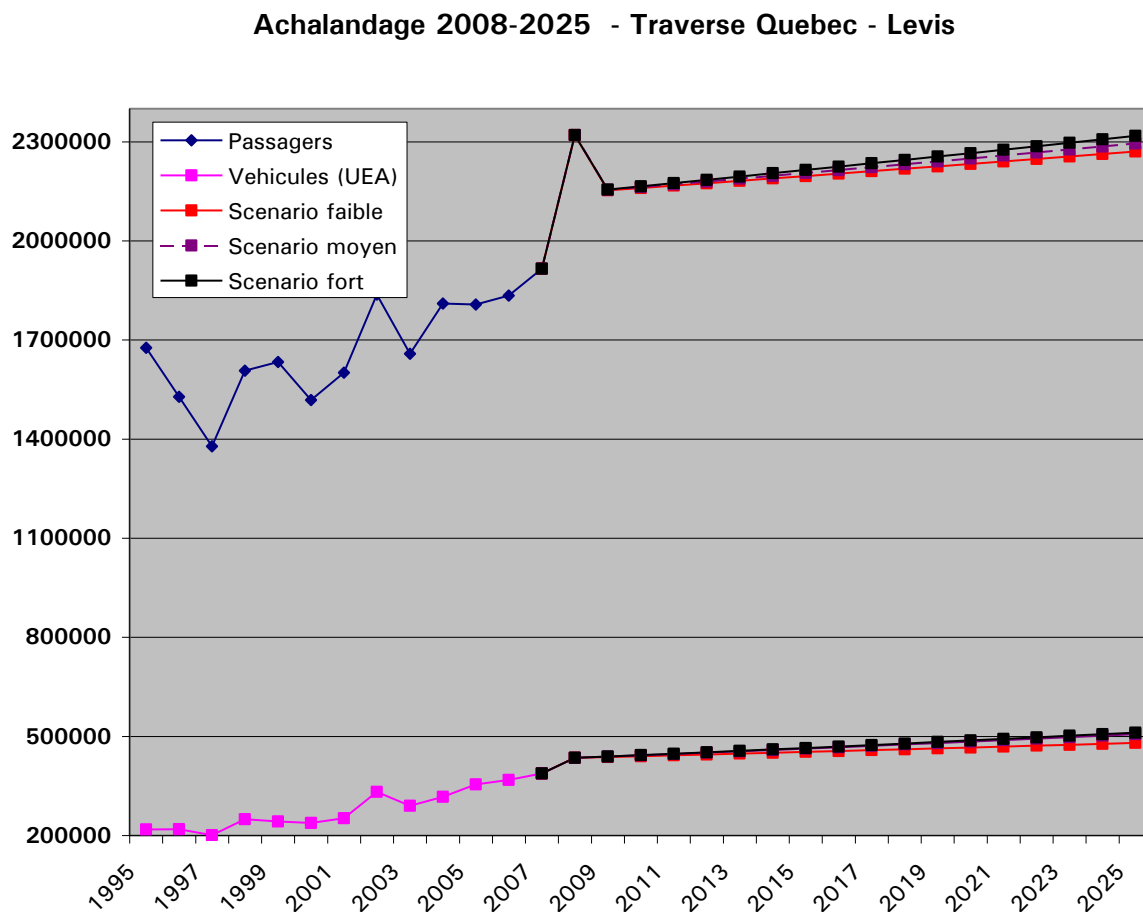


Tableau 4-9 Sommaire des trois scénarios – Traverse Québec-Lévis

Traverse	Quebec – Lévis		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2008</i>	2 145 660	434 735	4,94
<i>Scenario faible</i>	2 270 713	480 073	4,73
<i>Variation 2025/2008</i>	6%	10%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	2 294 460	506 235	4,53
<i>Variation 2025/2008</i>	7%	16%	-8%
<i>Scenario fort</i>	2 317 779	511 380	4,53
<i>Variation 2025/2008</i>	8%	18%	-8%

4.6 La traverse de l'Isle-aux-Coudres

Cette traverse verrait son achalandage tout au moins se maintenir et même croître significativement dans le cas de l'hypothèse forte. En effet, la croissance attendue de l'emploi viendrait contrecarrer une certaine morosité au niveau touristique et une pression démographique faible avant de lui additionner la croissance de l'emploi.

Figure 4-3 Graphique de l'achalandage – Traverse de l'Isle-aux-Coudres

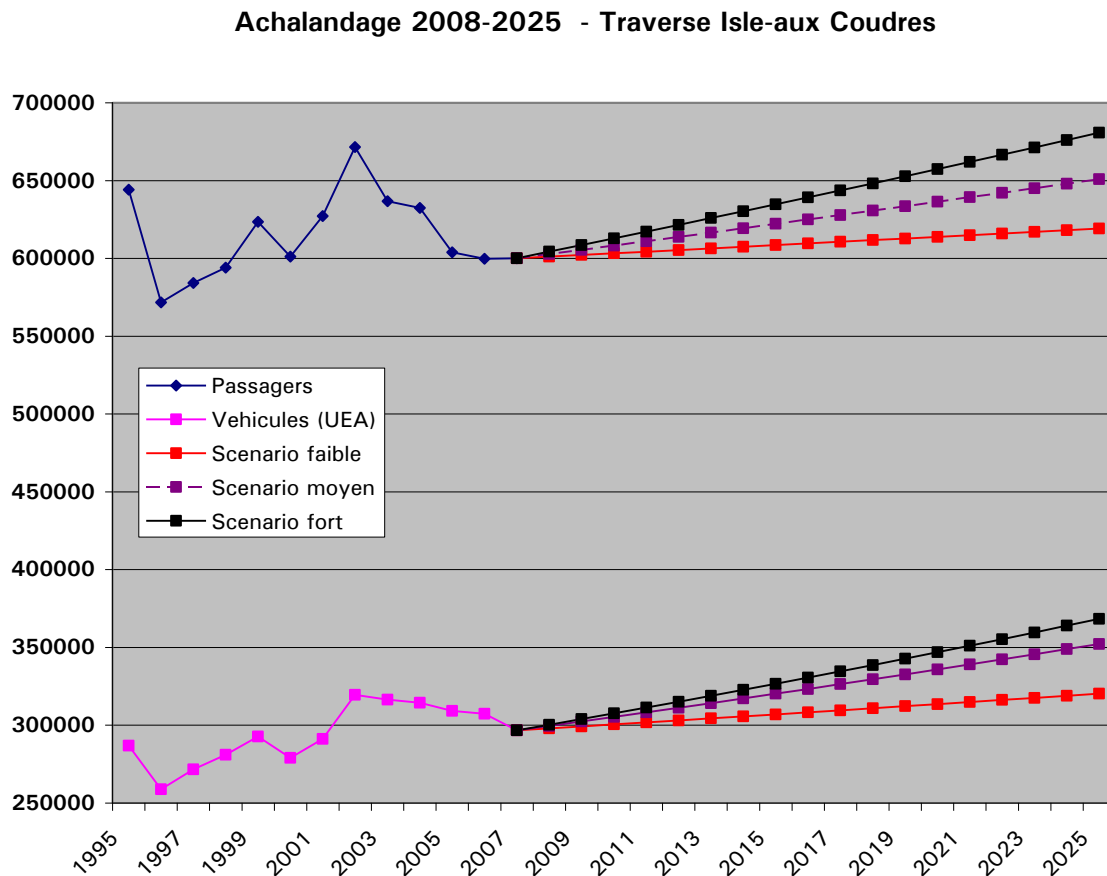


Tableau 4-10

Sommaire des trois scénarios – Traverse Isle-aux-Coudres

Traverse	Isle-aux-Coudres		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2007</i>	600 031	296 661	2,02
<i>Scenario faible</i>	619 171	320 233	1,93
<i>Variation 2025/2007</i>	3%	8%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	650 882	352 187	1,85
<i>Variation 2025/2007</i>	8%	19%	-9%
<i>Scenario fort</i>	680 711	368 328	1,85
<i>Variation 2025/2007</i>	13%	24%	-9%

4.7 La traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon

Il y a une certaine variabilité dans les perspectives à long terme pour cette traverse. En effet, le scénario faible donne une croissance presque nulle, alors que le scénario fort donne une croissance assez vigoureuse se situant à 21 % dans le cas des véhicules (UEA) pour l'hypothèse forte.

Figure 4-4 Graphique de l'achalandage – Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon

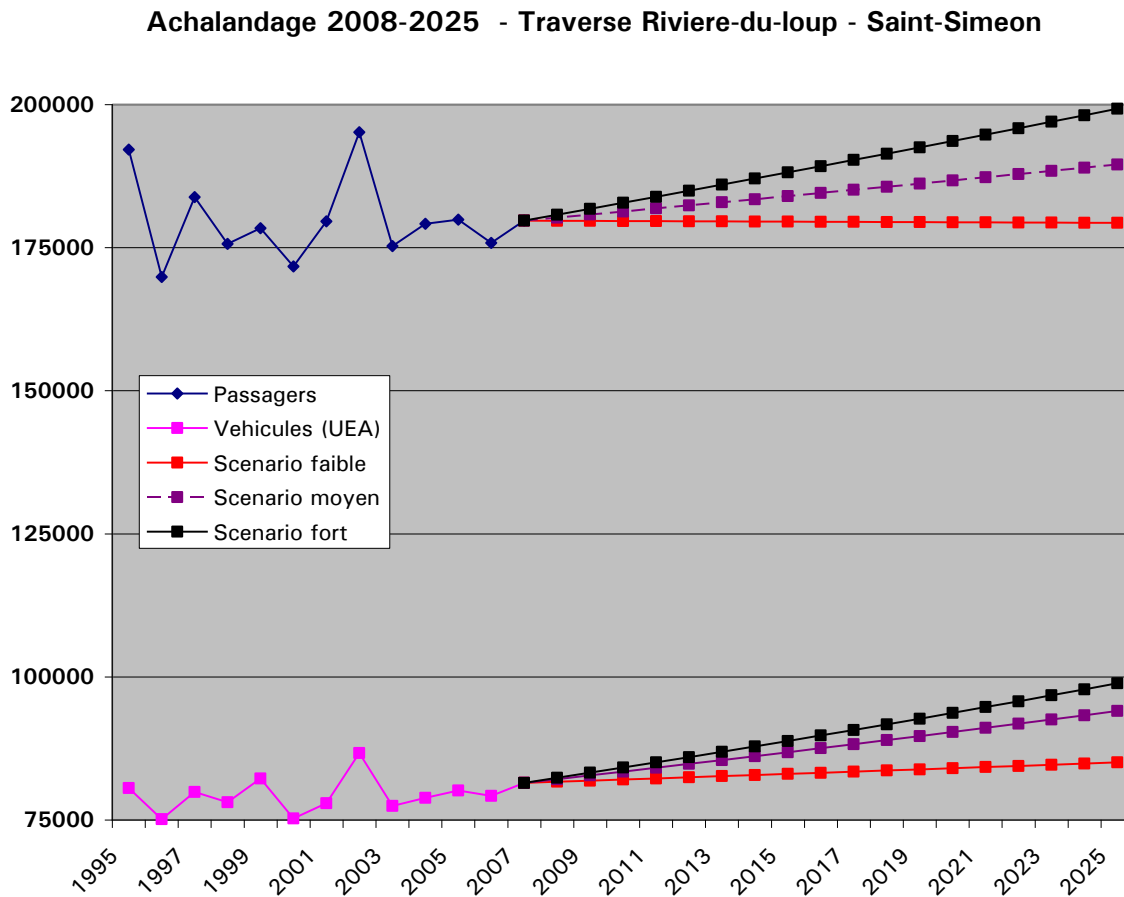


Tableau 4-11

Sommaire des trois scénarios – Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon

Traverse	Riviere-du-Loup - Saint-Simeon		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2007</i>	179 708	81 472	2,21
<i>Scenario faible</i>	179 316	85 041	2,11
<i>Variation 2025/2007</i>	0%	4%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	189 514	94 030	2,02
<i>Variation 2025/2007</i>	5%	15%	-9%
<i>Scenario fort</i>	199 268	98 870	2,02
<i>Variation 2025/2007</i>	11%	21%	-9%

4.8 La traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine

Tout comme la traverse de Matane que nous verrons plus loin, cette traverse pourrait connaître des fluctuations d'achalandage assez variables, dépendamment du scénario choisi. Par contre, quand on regarde le graphique pour la période 1995-2007, l'on aurait pu s'attendre à pire. L'approche retenue pour réaliser l'exercice de prévision prend alors tout son sens, dans la mesure où il nous permet de prévoir une stabilisation au lieu d'une décroissance systématique si l'on ne regarde que la tendance des dernières années.

Figure 4-5 Graphique de l'achalandage – Traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine

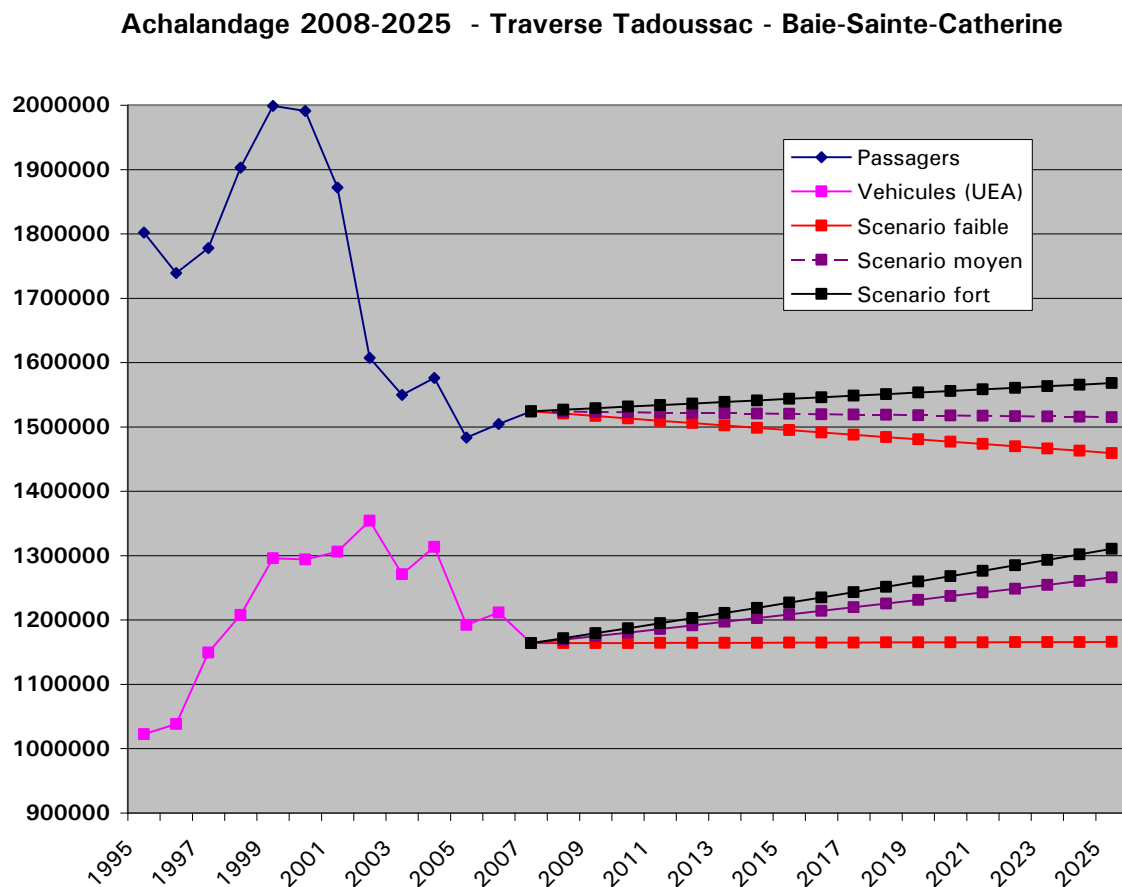


Tableau 4-12 Sommaire des trois scénarios – Traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine

Traverse	Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2007</i>	1 524 109	1 163 803	1,31
<i>Scenario faible</i>	1 459 313	1 165 681	1,25
<i>Variation 2025/2007</i>	-4%	0%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	1 515 129	1 266 186	1,20
<i>Variation 2025/2007</i>	-1%	9%	-9%
<i>Scenario fort</i>	1 568 073	1 310 431	1,20
<i>Variation 2025/2007</i>	3%	13%	-9%

4.9 La traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau

La traverse de Matane ne devrait pas connaître de forte croissance en termes de passagers. Toutefois, à cause de la diminution du nombre de passagers par véhicule (UEA), cette traverse pourrait connaître une hausse de 9% dans le nombre de véhicules (UEA) transportés annuellement. De plus, l'intention annoncée du gouvernement du Québec de développer le Nord pourrait générer de l'activité additionnelle pour cette traverse. Dans cette lignée, le gouvernement du Québec annonçait la réfection de la route 389 assurant le lien entre Baie-Comeau et le Labrador au coût de 438 M\$. Selon un représentant de la Conférence régionale des élus de la Côte-Mord, ceci sera complété en 2010 par la réfection de la route 500 (Trans Labrador Highway) entre Labrador-West et Goose Bay via Churchill Falls. Autre considération importante, la proportion de 1,4 % de véhicules laissés à quai (tableau 3.25) sous-estime la demande non-satisfaite actuellement, dans la mesure où la mise en place d'un système de réservations a fait en sorte que le rationnement de l'offre se fait en grande partie par le refus des réservations.

Figure 4-6 Graphique de l'achalandage – Traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau

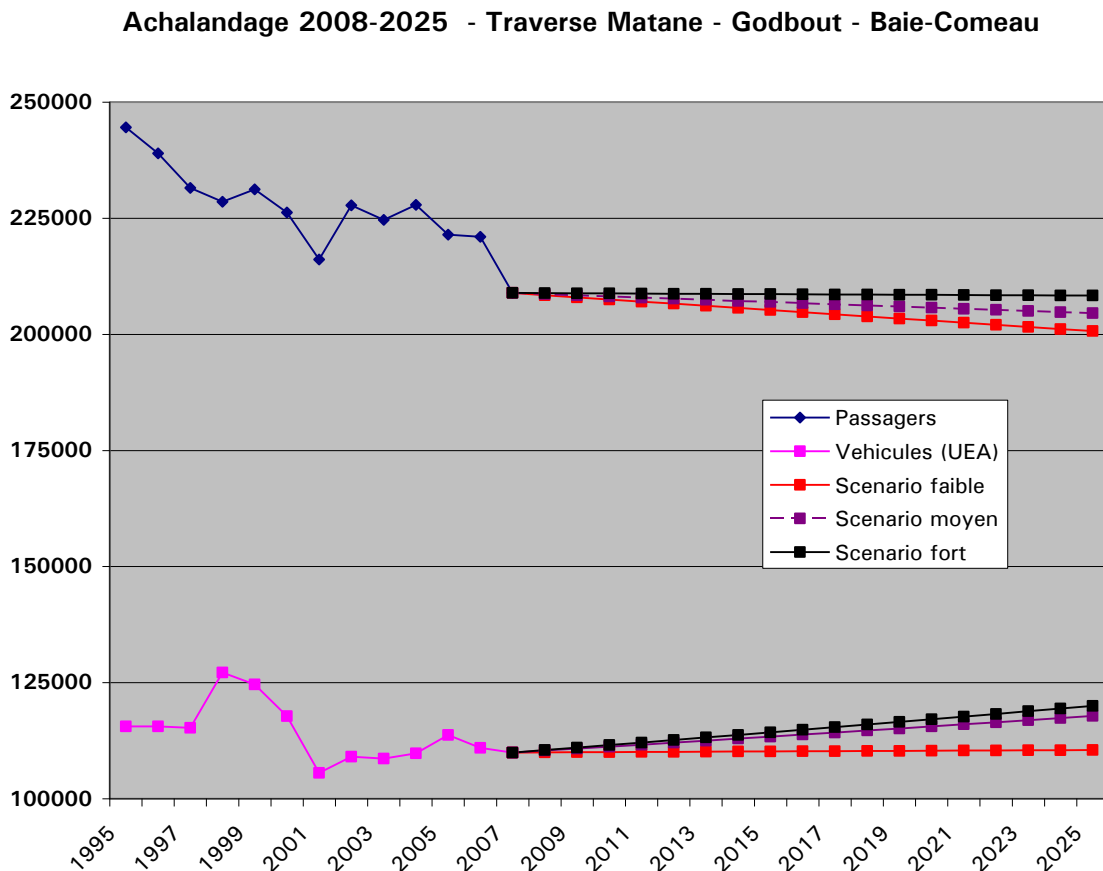


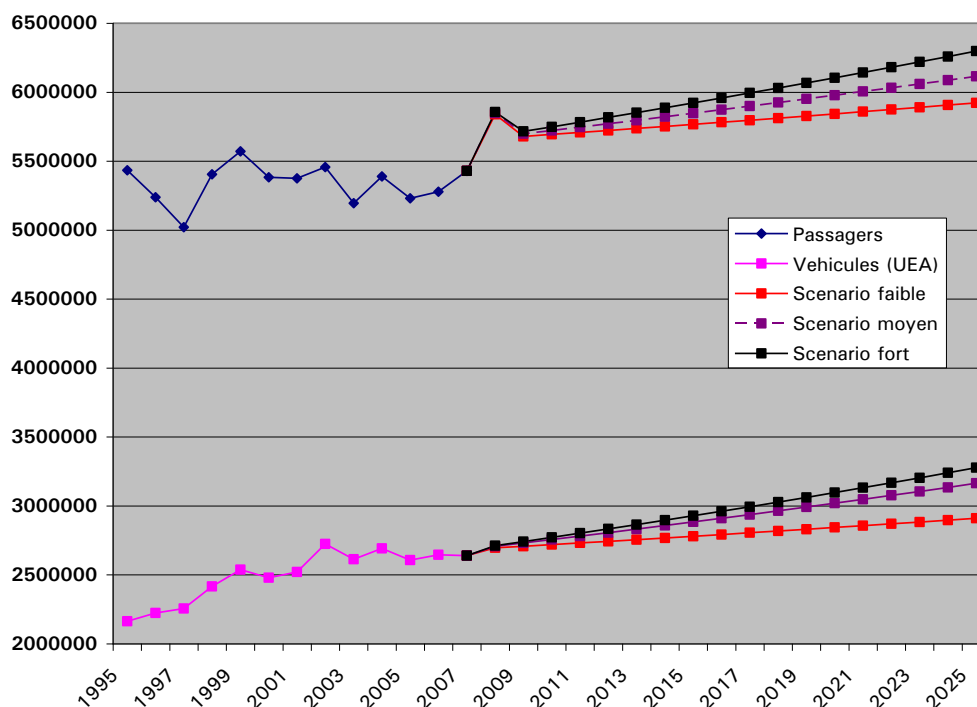
Tableau 4-13 Sommaire des trois scénarios – Traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau

Traverse	Matane - Baie-Comeau - Godbout		
	Achalandage		
	Passagers	Vehicules (UEA)	Passagers par vehicule (UEA)
<i>Annee de reference 2007</i>	208 894	109 929	1,90
<i>Scenario faible</i>	200 689	110 478	1,82
<i>Variation 2025/2007</i>	-4%	0%	-4%
<i>Scenario moyen</i>	204 529	117 795	1,74
<i>Variation 2025/2007</i>	-2%	7%	-9%
<i>Scenario fort</i>	208 328	119 983	1,74
<i>Variation 2025/2007</i>	0%	9%	-9%

5 VOLET IV : Pistes pour des actions stratégiques

Au cours de cet exercice de prévision à long terme de l'achalandage de six traverses de la STQ, nous avons utilisé des méthodes quantitatives pour en arriver à une prévision de l'achalandage en termes de passagers et de véhicules (UEA). Tel qu'illustré ici-bas, en général, pour l'ensemble des six traverses à l'étude, une augmentation de la clientèle est à prévoir.

Figure 5-1 Prévisions d'achalandage 2008-2025 – Ensemble des six traverses à l'étude



La clientèle des traversiers est, et demeurera, très majoritairement composée de touristes (en incluant les passagers ayant comme but du déplacement les loisirs et la visite d'amis). Comme nous l'avons vu précédemment, pour quatre des six traverses à l'étude, **cette proportion de clientèle touristique est même supérieure à 75 % de la clientèle totale en termes de passagers**. La mise en marché des services de traversiers devra donc continuer de s'adresser particulièrement à cette clientèle, sans pour autant négliger la clientèle locale constituée de travailleurs, cette dernière étant systématiquement la deuxième en importance pour tous les services de traverse de la STQ.

Il est important de noter que seule la demande a été examinée. Cet accroissement de la demande et ce, plus particulièrement au niveau du nombre de véhicules transportés, implique pour la Société des traversiers du Québec qu'elle devra ajuster à la hausse son offre de services. Cette offre additionnelle pourra prendre différentes formes :

- augmentation du nombre de départs quotidiens avec les navires actuels;
- augmentation du nombre de départs quotidiens avec un navire additionnel;
- acquisition de navires à plus grande capacité et/ou redéploiement des navires affectés à chaque traverse (exemple : la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola; qui pourrait opérer avec les traversiers actuellement affectés à la traverse Tadoussac – Baie-Saint-Catherine, cette dernière se voyant dotée de navires neufs);
- augmentation de la vitesse des navires, particulièrement pour ceux qui sont affectés aux longues traversées, ce qui permettrait d'ajouter au moins un aller-retour à l'horaire quotidien en plus d'améliorer le service en général (exemple : la traverse Matane – Godbout – Baie-Comeau);
- améliorations aux infrastructures terrestres et/ou aux navires pour permettre un embarquement et un débarquement plus rapides (exemple : la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine), on peut penser à une accès piéton et cycliste à même une rampe d'embarquement protégée lorsque le volume ou les besoins le justifient, dans la mesure où l'efficacité peut être augmentée sans compromettre la sécurité;
- amélioration de l'information à la clientèle en faisant appel aux Systèmes de transport intelligents (STI), ceux-ci permettant d'optimiser les opérations par une meilleure information en temps réel (service 511) et une meilleure gestion routière aux approches;
- une combinaison judicieuse des options précédentes.

L'objet de la démarche actuelle, tel que mentionné en introduction, était de doter la Société des traversiers du Québec d'un document guide pour supporter son plan d'investissement. L'essentiel du mandat portait sur la production de prévisions d'achalandage à long terme pour les six traverses à l'étude. Les différentes actions données à titre d'exemples constituent des pistes d'actions stratégiques qui pourront s'avérer utiles dans l'établissement du plan d'investissement et de renouvellement de la flotte de navires,

Annexe 1 - Société des traversiers du Québec – Caractéristiques techniques des navires en service

Traversier N.M. Catherine-Legardeur



Spécifications techniques

Année de construction	1985
Constructeur / Lieu	Versatile Davie / Lauzon
Longueur (m)	62,71
Largeur (m)	21,90
Creux sur quilles (m)	5,82
Tirant d'eau en charge	4,26
Jauge brute (tonneaux)	1348
Jauge nette (tonneaux)	536
Hauteur libre (m)	5,17
Capacité - Passagers	399
Capacité - Véhicules	53
Capacité - Charge utile (tm)	390
Puissance totale des moteurs (kW)	1661
Vitesse de croisière (noeuds)	13
Embarquement	Avant et arrière
Lieu d'affectation	Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	1 avant et 1 arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	Bombardier - 2

Traversier N.M. Lucien-L.



Spécifications techniques

Année de construction	1967
Constructeur / Lieu	Mil Tracy / Québec
Longueur (m)	67,37
Largeur (m)	18,30
Creux sur quilles(m)	4,72
Tirant d'eau en charge	3,50
Jauge brute (tonneaux)	866
Jauge nette (tonneaux)	235
Hauteur libre (m)	3,35 / 5,75
Capacité - Passagers	351
Capacité - Véhicules	55
Capacité - Charge utile (tm)	235
Puissance totale des moteurs (kW)	746
Vitesse de croisière (noeuds)	11
Embarquement	Avant et arrière
Lieu d'affectation	Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	1 avant et 1 arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	Caterpillar - 2

Traversier N.M. Alphonse-Desjardins



Spécifications techniques

Année de construction	1971
Constructeur / Lieu	Davie Shipbuilding / Lauzon
Longueur (m)	66,47
Largeur (m)	21,80
Creux sur quilles (m)	6,09
Tirant d'eau en charge	3,96
Jauge brute (tonneaux)	1741
Jauge nette (tonneaux)	1129
Hauteur libre (m)	4,44
Capacité - Passagers	700 / 399
Capacité - Véhicules	54
Capacité - Charge utile (tm)	160
Puissance totale des moteurs (kW)	2416
Vitesse de croisière (noeuds)	12,5
Embarquement	Côté
Lieu d'affectation	Québec-Lévis
Type de propulsion - Hélice	1
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	B & W - 2

Traversier N.M. Lomer-Gouin



Spécifications techniques

Année de construction	1971
Constructeur / Lieu	Davie Shipbuilding / Lauzon
Longueur (m)	66,47
Largeur (m)	21,80
Creux sur quilles (m)	6,09
Tirant d'eau en charge	3,96
Jauge brute (tonneaux)	1741
Jauge nette (tonneaux)	1129
Hauteur libre (m)	4,44
Capacité - Passagers	700 / 399
Capacité - Véhicules	54
Capacité - Charge utile (tm)	160
Puissance totale des moteurs (kW)	2416
Vitesse de croisière (noeuds)	12,5
Embarquement	Côté
Lieu d'affectation	Québec-Lévis
Type de propulsion - Hélice	1
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	B. & W. - 2

Traversier N.M. Grues-des-Îles



Spécifications techniques

Année de construction	1981
Constructeur / Lieu	Bateaux Turbec / Sainte-Catherine (Qc)
Longueur (m)	47,51
Largeur (m)	12,00
Creux sur quilles (m)	3,80
Tirant d'eau en charge	2,10
Jauge brute (tonneaux)	477
Jauge nette (tonneaux)	165
Hauteur libre (m)	1654,96
Capacité - Passagers	300/150/75
Capacité - Véhicules	23
Capacité-Charge utile (tm)	68
Puissance totale des moteurs (kW)	809
Vitesse de croisière (noeuds)	12
Embarquement	Avant, Arrière et Côté
Lieu d'affectation	L'Isle-aux-Grues-Montmagny
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	Caterpillar -2

Traversier N.M. Joseph-Savard



Spécifications techniques

Année de construction	1985
Constructeur / Lieu	Versatile Davie / Lauzon
Longueur (m)	62,71
Largeur (m)	21,90
Creux sur quilles (m)	5,82
Tirant d'eau en charge	4,75
Jauge brute (tonneaux)	1445
Jauge nette (tonneaux)	589
Hauteur libre (m)	5,17
Capacité - Passagers	399
Capacité - Véhicules	55
Capacité - Charge utile (tm)	410
Puissance totale des moteurs (kW)	2904
Vitesse de croisière (noeuds)	13,75
Embarquement	Avant, Arrière et Côté
Lieu d'affectation	L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive
Type de propulsion - Hélice	1
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	Bombardier - 2

Traversier N.M. Jos Deschênes



Spécifications techniques

Année de construction	1980
Constructeur / Lieu	Mil Tracy - Québec
Longueur (m)	81,97
Largeur (m)	21,80
Creux sur quilles (m)	5,67
Tirant d'eau en charge	4,06
Jauge brute (tonneaux)	1702
Jauge nette (tonneaux)	510
Hauteur libre (m)	5,75
Capacité - Passagers	399
Capacité - Véhicules	75
Capacité - Charge utile (tm)	600
Puissance totale des moteurs (kW)	2386
Vitesse de croisière (noeuds)	12,5
Embarquement	Avant et Arrière
Lieu d'affectation	Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	1 Avant et 1 Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	Caterpillar - 2

Traversier N.M. Armand-Imbeau



Spécifications techniques

Année de construction	1980
Constructeur / Lieu	Mil Tracy / Québec
Longueur (m)	81,97
Largeur (m)	21,80
Creux sur quilles (m)	5,67
Tirant d'eau en charge	4,06
Jauge brute (tonneaux)	1702
Jauge nette (tonneaux)	510
Hauteur libre (m)	5,75
Capacité - Passagers	399
Capacité - Véhicules	75
Capacité - Charge utile (tm)	600
Puissance totale des moteurs (kW)	2386
Vitesse de croisière (noeuds)	12,5
Embarquement	Avant et Arrière
Lieu d'affectation	Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	1 Avant et 1 Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - 2
Marque des moteurs	Caterpillar - 2

Traversier N.M. Camille-Marcoux



Spécifications techniques

Année de construction	1974
Constructeur / Lieu	Mil Tracy / Québec
Longueur (m)	94,52
Largeur (m)	18,45
Creux sur quilles (m)	6,7
Tirant d'eau en charge	4,95
Jauge brute (tonneaux)	6122
Jauge nette (tonneaux)	3283
Hauteur libre (m)	4,36
Capacité - Passagers	600 / 494
Capacité - Véhicules	120
Capacité - Charge utile (tm)	420
Puissance totale des moteurs (kW)	7160
Vitesse de croisière (noeuds)	16
Embarquement	Avant et Arrière
Lieu d'affectation	Matane-Baie-Comeau-Godbout
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Intérieur - II
Marque des moteurs	Ruston - 4

Traversier N.M. Félix-Antoine-Savard



Spécifications techniques

Année de construction	1997
Constructeur / Lieu	Industries Davie Lauzon
Longueur (m)	83
Largeur (m)	21,5
Creux sur quilles (m)	6,8
Tirant d'eau en charge	4,25
Jauge brute (tonneaux)	2489
Jauge nette (tonneaux)	746
Hauteur libre (m)	5,10
Capacité - Passagers	399
Capacité - Véhicules	70
Capacité - Charge utile (tm)	825
Puissance totale des moteurs (kW)	4470
Vitesse de croisière (noeuds)	15
Embarquement	Avant, Arrière et Côté
Lieu d'affectation	Navire de relève et d'appoint
Type de propulsion - Hélice	2
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire I & II
Marque des moteurs	Caterpillar - 2

Traversier N.M. Radisson



Spécifications techniques

Année de construction	1954
Constructeur / Lieu	Davie Shipbuilding / Lauzon
Longueur (m)	53,66
Largeur (m)	22,43
Creux sur quilles (m)	5,18
Tirant d'eau en charge	3,96
Jauge brute (tonneaux)	1183
Jauge nette (tonneaux)	492
Hauteur libre (m)	4,20
Capacité - Passagers	398
Capacité - Véhicules	49
Capacité - Charge utile (tm)	325
Puissance totale des moteurs (kW)	917
Vitesse de croisière (noeuds)	11
Embarquement	Avant, Arrière et Côté
Lieu d'affectation	Navire de relève
Type de propulsion - Hélice	1
Type de propulsion - Position	Arrière
Eaux - Classe	Secondaire - II
Marque des moteurs	EMD. - 1