



RAPPORT FINAL (DÉPÔT POUR ÉVALUATION)

ÉTUDE DE MARCHÉ – POTENTIEL DE MARCHÉ POUR L'OPÉRATION D'UNE TRAVERSE ENTRE TROIS-PISTOLES
ET LES ESCOUMINS ET ENTRE RIMOUSKI ET FORESTVILLE



SOMMAIRE EXÉCUTIF

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La mobilité des personnes et des marchandises entre les rives du fleuve Saint-Laurent constitue un enjeu majeur depuis des dizaines d'années. Le développement économique et humain ne peut se matérialiser sans liens de transport efficaces. En l'absence d'options économiquement rentables, des opportunités économiques sont perdues.

Dans ce contexte de mobilité, la Société des traversiers du Québec (STQ) joue un important rôle de transporteur maritime en offrant à la population québécoise, aux visiteurs et aux entreprises, des services de traversier fiables, sécuritaires et efficaces. La STQ répond aux besoins suivants :

- Désenclaver les régions insulaires;
- Relier les tronçons d'une même route nationale;
- Offrir des services de traversier interrégionaux qui contribuent à désengorger certaines routes nationales;
- Relier des réseaux de transport public urbains.

En 2019, la STQ chapeaute un réseau de 13 services maritimes qui s'étend de Montréal à l'est du Québec, en passant par la Basse-Côte-Nord et les Îles de la Madeleine. Neuf d'entre eux sont exploités grâce à ses quelques 650 employés qui s'activent au quotidien afin d'offrir plus de 115 000 traversées, transportant ainsi près de 5,2 millions de passagers et 2,1 millions de véhicules annuellement.

Outre le transport de passagers et de marchandises, la STQ est souvent appelée à partager son expertise dans des dossiers qui concernent plusieurs partenaires régionaux.

En plus des traverses opérées par la STQ, deux traverses sous gestion privée, dites intermédiaires reliant Trois-Pistoles (Bas-Saint-Laurent) aux Escoumins (Haute-Côte-Nord) en 90 minutes et Rimouski (Bas-Saint-Laurent) à Forestville (Haute-Côte-Nord) en 60 minutes sont en opération. À l'heure actuelle, la première traverse est opérée par la compagnie de navigation des Basques et la seconde par la Traverse Rimouski – Forestville/CNM Évolution.

- La traverse Rimouski – Forestville compte sur un catamaran à haute vitesse et est en opération de mai à la dernière semaine du mois d'août;
- La traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins opérant un navire traditionnel, l'Héritage I, est en activité à partir de juin, et ce, jusqu'au mois d'octobre.

Ces traverses permettent de desservir des populations, qui sans ces services, devraient se rabattre vers des liaisons en partance de Matane soit à Rivière-du-Loup sur la rive du fleuve soit vers Baie-Comeau ou Saint-Siméon pour effectuer le même déplacement en partance de la rive nord du fleuve.

En regard de cet environnement, la STQ souhaitait conduire une étude de marché et une analyse économique destinée à dresser le portrait de la situation actuelle de liens interrives, de déterminer si l'offre répond aux besoins de la clientèle actuelle et de dégager le potentiel de développement de deux traverses sous gestion privée, dites intermédiaires : Rimouski – Forestville et Trois-Pistoles – Les Escoumins.

Plus spécifiquement, l'étude devait atteindre les objectifs spécifiques suivants:

- Caractériser les impacts socioéconomiques de l'offre maritime actuelle, et ce, en lien avec le réseau routier et ferroviaire existant pour développer des pistes de solution;

- Identifier des liens forts entre différentes villes et régions;
- Déterminer les points de connexions essentiels ou à potentiel de développement pour le Québec.

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'étude a été réalisée sur la base d'une approche méthodologique précise reposant sur :

- Une recherche de données secondaires sur les populations pour pouvoir pondérer la base de données;
- Une cueillette de données primaires, par le biais d'une enquête téléphonique auprès de la population du Bas-Saint-Laurent et de la Haute Gaspésie (Rive-Sud) et de la Côte-Nord, de même que la réalisation d'une enquête de type Web auprès d'entreprises des deux mêmes régions dont le thème principal reposait sur le déplacement de marchandises (100 répondants);
- L'enquête auprès de la population a été effectuée auprès de 2 686 participants choisis selon la méthode du tirage aléatoire simple et de 359 entreprises pour l'enquête concernant le mouvement de main d'œuvre de marchandises. Ces contacts ont servis à calculer le taux de déplacements interrives;
- Pour le segment de la population, 607 résidents se déplaçant entre les deux rives ont répondu à l'ensemble du questionnaire. Pour le sondage d'affaires, 100 entreprises ont complété l'enquête concernant le mouvement de leurs ressources humaines et des marchandises.

DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE –POPULATION

Les résultats de l'enquête auprès du segment de la population montrent qu'un changement dans les niveaux de service des traversiers pourrait augmenter les trajets effectués par les résidents. Le nombre atteint 36 990 pour la traverse Rimouski – Forestville et 13 427 pour celle reliant Trois-Pistoles aux Escoumins.

DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE – ENTREPRISES

Le sondage a permis de mesurer l'achalandage supplémentaire que pourraient aller capter les deux traverses en regard des déplacements d'affaires et de marchandises. Les déplacements atteignent 563 et 312 pour la liaison Rimouski – Forestville et Trois-Pistoles – Les Escoumins respectivement.

IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

Le transport de passagers et de marchandises génère des effets sur l'environnement mais aussi des coûts privés monétaires ou temporels et des coûts sociétaux comme des accidents sur le réseau routier. Sans faire référence aux coûts d'exploitation et d'immobilisation des deux traverses, l'étude a permis de monétiser ces impacts selon quatre catégories :

- Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants;
- Les coûts monétaires d'utilisation de modes de transport;
- Les effets sur la productivité à partir du concept de la valeur du temps;
- Les coûts des accidents.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ANALYSE.....	- 2 -
1.1	Contexte.....	- 2 -
1.2	Objectifs de l'étude	- 3 -
2	MÉTHODOLOGIE	- 4 -
2.1	Recherche de données secondaires	- 4 -
2.2	Sondage auprès de la population	- 4 -
2.3	Sondage auprès des entreprises	- 5 -
3	PORTRAIT DES RÉGIONS	- 8 -
3.1	La Côte Nord	- 8 -
3.2	Le Bas-Saint-Laurent.....	- 13 -
3.3	Synthèse	- 18 -
4	LIENS FLUVIAUX ENTRE LES RÉGIONS	- 20 -
4.1	L'utilisation des traverses sous la responsabilité de la STQ	- 20 -
4.2	L'utilisation des traverses sous étude	- 27 -
4.3	La traverse Rimouski - Sept-Îles.....	- 33 -
5	MATRICES DE DISTANCES.....	- 34 -
5.1	Distances sans traverses	- 34 -
5.2	Distances avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.....	- 36 -
5.3	Distances avec la traverse Rimouski - Forestville	- 38 -
5.4	Distances nettes avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins	- 39 -
5.5	Distances nettes avec la traverse Rimouski - Forestville.....	- 41 -
5.6	Distances nettes comparatives	- 43 -
5.7	Kilométrage optimal	- 44 -
5.8	Synthèse	- 46 -
6	ÉTUDE DE MARCHÉ : SEGMENT POPULATION	- 47 -
6.1	Déplacements interrives	- 47 -
6.2	Caractéristiques sociodémographiques de la population s'étant déplacée	- 48 -
6.3	Portrait de la situation actuelle	- 51 -
6.4	Calibrage de la demande induite.....	- 60 -
6.5	Service de traversier : Trois-Pistoles – Les Escoumins	- 63 -
6.6	Service de traversier : Rimouski – Forestville	- 68 -
6.7	Arbitrage temps de trajet - distance.....	- 75 -
6.8	Calcul des déplacements additionnels pour chaque traverse	- 76 -
7	ÉTUDE DE MARCHÉ : SEGMENT ENTREPRISES	- 78 -
7.1	Caractéristiques des entreprises	- 78 -
7.2	Déplacements interrives	- 79 -
7.3	Portrait de la situation actuelle	- 82 -
7.4	Calibrage de la demande induite	- 90 -
7.5	Service de traversier : Trois-Pistoles – Les Escoumins	- 94 -
7.6	Service de traversier : Rimouski – Forestville	- 104 -
7.7	Calcul des déplacements additionnels pour chaque traverse	- 110 -

8	CALCULS DES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX	- 113 -
8.1	Synthèse des comportements de la population	- 113 -
8.2	Préambule et note méthodologique	- 113 -
8.3	Effets sur les gaz à effet de serre.....	- 114 -
8.4	Effets sur la productivité	- 117 -
8.5	Effets sur les coûts d'utilisation des modes de transport routiers.....	- 119 -
8.6	Impact sur le nombre d'accident de la route.....	- 120 -
8.7	Synthèse des effets privés et environnementaux	- 122 -
9	ANALYSE DES OPPORTUNITÉS.....	- 124 -
9.1	Liens naturels entre les pôles d'attraction urbains	- 124 -
9.2	Point de vue des mouvements commerciaux de marchandises.....	- 126 -
9.3	Point de vue des touristes.....	- 127 -
9.4	Déplacements interrives en traversiers	- 127 -
9.5	Les options potentielles	- 128 -
9.6	Les options optimales.....	- 129 -

ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE -- POPULATION

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE -- ENTREPRISES

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ANALYSE

1.1 Contexte

La mobilité des personnes et des marchandises entre les rives du fleuve Saint-Laurent constitue un enjeu majeur depuis des dizaines d'années. Les développements économique et humain ne peuvent se matérialiser sans liens de transport efficaces. En l'absence d'options économiquement rentables, des opportunités économiques et sociales sont perdues.

Dans ce contexte de mobilité, la Société des traversiers du Québec (STQ) joue un important rôle de transporteur maritime en offrant à la population québécoise, aux visiteurs et aux entreprises, des services de traversier fiables, sécuritaires et efficaces. La STQ répond aux besoins suivants :

- Désenclaver les régions insulaires;
- Relier les tronçons d'une même route nationale;
- Offrir des services de traversier interrégionaux qui contribuent à désengorger certaines routes nationales;
- Relier des réseaux de transport public urbains.

En 2019, la STQ chapeautait un réseau de 13 services maritimes s'étendant de Montréal à l'est du Québec, en passant par la Basse-Côte-Nord et les Îles de la Madeleine. Neuf d'entre eux sont exploités grâce à ses quelque 650 employés qui œuvrent au quotidien pour offrir plus de 115 000 traversées, transportant ainsi près de 5,2 millions de passagers et 2,1 millions pendant cette période.

Outre le transport de passagers et de marchandises, la STQ est souvent appelée à partager son expertise dans des dossiers qui concernent plusieurs partenaires régionaux.

En plus des traverses opérées par la STQ, deux traverses intermédiaires sont en opération. Elles relient Trois-Pistoles (Bas-Saint-Laurent) aux Escoumins (Haute-Côte-Nord) en 90 minutes et Rimouski (Bas-Saint-Laurent) à Forestville (Haute-Côte-Nord) en 60 minutes. À l'heure actuelle, la première traverse est opérée par la compagnie de navigation des Basques et la seconde par la Traverse Rimouski – Forestville / CNM Évolution.

- La traverse Rimouski – Forestville compte sur un catamaran à haute vitesse et est en opération de mai à la dernière semaine du mois d'août;
- La traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins opérant un navire traditionnel, l'Héritage I, qui est en activité de juin à octobre.

Ces traverses desservent des populations, qui sans ces services, devraient se rabattre vers des liaisons en partance soit de Matane ou Rivière-du-Loup sur la rive sud du fleuve soit de Baie-Comeau ou Saint-Siméon pour effectuer le même déplacement en partance de la rive nord du fleuve.

1.2 Objectifs de l'étude

En regard de cet environnement, la STQ souhaitait conduire une étude de marché et une analyse économique destinée à dresser le portrait de la situation actuelle de liens interrives, de déterminer si l'offre répond aux besoins de la clientèle actuelle et de dégager le potentiel de développement de deux traverses intermédiaires : Rimouski – Forestville et Trois-Pistoles – Les Escoumins. Plus spécifiquement, l'étude devait atteindre les objectifs spécifiques suivants:

- Caractériser les impacts socioéconomiques de l'offre maritime actuelle, et ce, en lien avec le réseau routier et ferroviaire existant pour développer des pistes de solution;
- Identifier des liens forts entre différentes villes et régions;
- Déterminer les points de connexions essentiels ou à potentiel de développement pour le Québec.

Pour atteindre ces objectifs, des objectifs de recherche ont été développés.

- Dresser le portrait de la situation actuelle;
- Établir le diagnostic de transport;
- Décrire et quantifier les besoins non comblés;
- Établir l'achalandage pour un tel service entre les rives du fleuve Saint-Laurent;
- Évaluer de l'importance socioéconomique des liens maritimes existants ou potentiels, dont :
 - Génération d'emplois directs et indirects;
 - Gains de productivité;
 - Réduction du temps de déplacement et décongestion du réseau routier;
 - Réduction des GES;
 - Diminution des accidents de la route, etc.;
 - Activités touristiques.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Recherche de données secondaires

Dans un premier temps, les bases de données de Statistiques Canada, de l'ISQ, du MTQ et de Tourisme Québec ont été extraites pour permettre de dresser un portrait de la région autant en ce qui concerne les populations, les entreprises (camionnage et transport de marchandises) que les touristes.¹

2.2 Sondage auprès de la population

2.2.1 La population et l'échantillon

Pour autant que les bases de données du MTQ, de Statistiques Canada, de Tourisme Québec utilisées lors de l'étape de la recherche de données secondaires soient efficaces, il n'en demeure pas moins qu'elles ne représentent souvent pas la réalité actuelle. Les attentes et les besoins d'une population ou encore les déplacements induits ne sont pas non plus considérés dans ces bases de données.

Pour obtenir des réponses pertinentes dans le but de développer des matrices O-D pleines, il a été nécessaire de procéder à une collecte d'information auprès de la population. Elle a été réalisée auprès des résidents des deux rives soit le Bas-Saint-Laurent (entre la MRC de Kamouraska et la Matanie et jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick) et de la Côte-Nord (entre la MRC de la Haute-Côte-Nord et la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent à l'est de la région administrative). Les MRC concernées ont été retenues pour fins de tirage de l'échantillon.

Dans le cadre du sondage auprès de la population, Abscisse Recherche a réalisé 2 686 entrevues téléphoniques avec des résidents de la zone. La liste est une extraction selon le principe du tirage aléatoire simple et provient de la base de données ASDE qui est couramment utilisée lors de sondages téléphoniques. De ce nombre, 607 résidents ont indiqué avoir réalisé des déplacements interrives. Ces derniers ont complété l'ensemble du questionnaire. Pour ceux n'en ayant pas effectué, leur contribution était arrêtée. Toutefois, grâce à eux, le taux de trajets interrives a pu être calculé.

2.2.2 Le questionnaire

Développé par Abscisse Recherche et approuvé par la STQ, le questionnaire destiné à la population mesure :

- Les habitudes de transport interrives et les motifs de déplacement (nombre, origines et destinations, modes de transport, période de l'année, motif, etc.);
- L'utilisation des traverses de la STQ (mesure de l'effet de substitution);
- Les déplacements qui ne sont pas effectués (calibrage de la demande induite);
- Les besoins non répondus par l'offre actuelle;
- Les raisons de l'utilisation ou de la non-utilisation des traverses disponibles;
- Le comportement si les navires pouvaient accueillir tout type de véhicules (automobiles, camions, VR, remorques, etc.);
- Les caractéristiques sociodémographiques de la population.

¹ Les bases de données du MTQ sur le transport des marchandises devaient être une ressource importante dans le cadre de ce mandat. Elles auraient permis de déterminer les matrices Origine-Destination (O-D). Toutefois, lors des discussions avec le MTQ, le nombre de points dans la base de données ne permettait pas de dresser un portrait fiable des mouvements entre les régions. Dans ce cas de figure, les données obtenues lors du sondage se sont avérées plus fiables et ont été utilisées.

2.2.3 La collecte et l'analyse des résultats

La collecte des données auprès de la population a été réalisée du 8 au 23 novembre 2019. Les données des sondages (2 686 répondants) ont été pondérées afin d'être représentatives des populations des MRC concernées par l'étude. Parmi les 15 poids de pondération, seulement trois sont supérieurs à 2 ou inférieurs à 0,5 :

- Caniapiscou (Côte-Nord) : 4,27;
- Minganie (Côte-Nord) : 3,64;
- Le Golfe-du-Saint-Laurent (Côte-Nord) : 5,97.

Notons que la population de ces trois MRC s'établit à 14 983 habitants soit 5% des 299 703 résidents de l'ensemble des MRC incluses dans l'étude.

2.3 Sondage auprès des entreprises

Outre le transport des personnes, les déplacements des ressources humaines et le transport des marchandises permettent de lier économiquement les deux rives du fleuve Saint-Laurent à l'Est de Québec. Les échanges économiques se butent à une barrière physique que les traversiers permettent d'éliminer partiellement.

2.3.1 La population et l'échantillon

Les listes d'entreprises proviennent du site d'Emploi Québec² pour les catégories suivantes (codes SCIAN) :

- Fabrication (Codes SCIAN : 31-33) : 262 entreprises dans le Bas-Saint-Laurent et 56 entreprises sur la Côte-Nord;
- Services professionnels, scientifiques et techniques (Code SCIAN : 541) : 144 entreprises dans le Bas-Saint-Laurent et 61 sur la Côte-Nord;
- Services financiers et assurances (Code SCIAN : 52 excluant les succursales bancaires) : 44 entreprises dans le Bas-Saint-Laurent et 24 sur la Côte-Nord;
- Entreprises de commerce de gros (Code SCIAN : 41) : 160 entreprises dans le Bas-Saint-Laurent et 66 sur la Côte-Nord;
- Entreprise de transport (CODE SCIAN : 484) : 72 dans le Bas-Saint-Laurent et 17 sur la Côte-Nord.

Les autres secteurs ont une faible propension à se déplacer d'une rive à l'autre. Notons par exemple, le commerce de détail.

À partir de la base de données des 906 entreprises, Abscisse Recherche a obtenu les habitudes de déplacements et de transport de marchandises auprès de 359 organisations (39,6%) et a collecté 100 questionnaires auprès d'entreprises effectuant du commerce interrives dont une partie est au moins faite en utilisant leur propre flotte de véhicules (28,1% des entreprises contactées).

² Site de l'information sur le marché du Québec (IMT) : http://imt.emploiquebec.gouv.qc.ca/mtg/inter/noncache/contenu/asp/ice621_rechrentrp_01.asp?lang=FRAN&Porte=4

Cette dernière condition liée à la flotte est importante pour éviter le double comptage. Comme des entreprises dont le secteur d'activité est le transport de marchandises sont incluses dans l'échantillon, celles qui font transporter la totalité de leurs produits par des entreprises externes étaient exclues du sondage.

2.3.2 Le questionnaire

Selon le même principe de développement et d'approbation de la part de la STQ suivant des commentaires de la SOPER, le questionnaire destiné aux entreprises, sans s'y restreindre, inclut les thèmes suivants :

- Les habitudes de transport interrives et les motifs de déplacement (nombre, modes de transport, origines et destinations, période de l'année, fréquences des trajets, etc.);
- L'utilisation actuelle des traverses de la STQ (mesure de l'effet de substitution);
- Les déplacements qui ne sont pas effectués en raison de l'absence de structure d'accueil principalement pour le camionnage (calibrage de la demande induite);
- Les raisons de l'utilisation ou de la non-utilisation des traverses disponibles;
- Les besoins non répondus par l'offre actuelle;
- Le comportement si les navires pouvaient accueillir des véhicules commerciaux;
- Les caractéristiques d'affaires des entreprises (code SCIAN, nombre d'employés, chiffre d'affaires, nombre de véhicules dans la flotte, etc.).

2.3.3 La collecte de données et l'analyse

La méthode de collecte des données repose sur une procédure en deux étapes. Dans un premier temps, les entreprises ont été contactées afin de déterminer si elles faisaient du commerce interrives : déplacements de personnel ou transport de marchandises ou les deux. Si l'un de ces cas s'avérait vrai, les entreprises étaient incitées à participer à l'enquête. En cas d'accord, un courriel incluant la lettre de la STQ telle que présentée à l'annexe 1 était envoyé avec le lien du sondage. Les répondants n'avaient qu'à cliquer sur le lien pour accéder au sondage.

Le nombre d'informations devant être recueillies dans le questionnaire est très élevé afin de répondre aux objectifs de planification de la STQ. La décision fut prise de ne pas questionner les entreprises sur les deux types de déplacements : ressources humaines et marchandise. La règle suivante a été appliquée en accord avec la STQ : si, à la fois, des mouvements d'employés et de marchandises à partir de leur propre flotte de véhicules ont pris place pendant l'année 2019, seul le transport de marchandises était pris en compte en raison de la durée excessive du questionnaire.

La collecte a été réalisée du 8 au 30 janvier 2020.

2.4 Structure du rapport

La section 3 décrit la structure sociodémographique et économique de chaque région sous étude. La section 4 décrit l'offre de traversiers dans la région. La section 5 présente les matrices de distance entre les zones visées par l'étude. La section 6 présente les habitudes de déplacement de la population des MRC concernées. La section 7 décrit les comportements des entreprises des zones concernées.

Un des objectifs de la recherche repose sur la quantification des impacts économiques préalables à une analyse avantage-coût : génération d'emplois directs et indirects, réduction du temps de déplacement et décongestion du réseau routier, augmentation potentielle de la productivité, réduction des gaz à effet de serre, tourisme, diminution des accidents de la route, etc. Le rapport de l'étude de marché est organisé de façon à alimenter cette seconde phase de la recherche qui vise à calculer les impacts économiques.

3 PORTRAIT DES RÉGIONS

Cette section dresse un portrait du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et de la Côte-Nord. Pour chaque région, des données de population, économiques, d'emplois et d'attraction touristiques sont présentées et analysées. La première partie traite de la Côte-Nord et des six (6) MRC tandis que la seconde dresse le portrait du Bas-Saint-Laurent et de ses huit (8) MRC.

3.1 La Côte-Nord

3.1.1 Le territoire

La région administrative de la Côte-Nord est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent et couvre une superficie totale de 236 182 km². Tel que présenté à la Figure 3-1, le territoire est divisé en six (6) MRC :

- La Haute-Côte-Nord : 11 260 km²;
- Manicouagan : 34 236 km²;
- Sept-Rivières : 29 637 km²;
- Caniapiscou : 64 874 km²;
- Minganie : 55 355 km²;
- Golfe-du-Saint-Laurent : 40 819 km²;
- Hors MRC (communautés autochtones) : 321 km².

FIGURE 3-1
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA CÔTE-NORD



Source : Institut de la Statistique du Québec

3.1.2 La population

Le Tableau 3-1 présente la croissance de la population de la région administrative de la Côte-Nord de 1998 à 2018, soit 21 années (Tableau 3-1). Selon les données disponibles auprès de l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ), la région administrative compte 91 213 habitants en 2018. Au cours de la période, elle a perdu 12% de sa population, soit un taux de croissance annuel moyen de -0,62%. La baisse est constante et une baisse prononcée est observée en 2015.

Les deux MRC les plus peuplées sont les MRC de Manicouagan (incluant la ville de Baie-Comeau) et de Sept-Rivières (incorporant la ville de Sept-Îles). Représentant 72% de la population totale des six (6) MRC, elles comptent 30 540 et 35 097 habitants respectivement en 2018.

En termes dynamiques, La Haute-Côte-Nord est la MRC ayant perdu le plus de population au cours de la période 1998-2018 : -21% (ou un taux de croissance annuel moyen de -1,2%). Suivent dans l'ordre, La MRC Le Golfe-du-Saint-Laurent (-20%), Caniapiscau (-15%), la Manicouagan (-15%), la Minganie (-6%) et finalement Sept-Rivières (-4%).

TABLEAU 3-1
CROISSANCE DE LA POPULATION
MRC DE LA CÔTE-NORD
1998-2018

Années	MRC						Total
	Haute-Côte-Nord	Manicouagan	Sept-Rivières	Caniapiscou	Minganie	Golfe-du-Saint-Laurent	
1998	13 458	35 900	36 712	4 494	6 933	5 847	103 344
1999	13 351	35 397	36 253	4 435	6 938	5 856	102 230
2000	13 208	34 855	35 773	4 364	6 862	5 770	100 832
2001	13 133	34 191	35 381	4 242	6 829	5 709	99 485
2002	12 937	33 840	34 861	4 041	6 752	5 676	98 107
2003	12 802	33 704	34 702	3 922	6 655	5 617	97 402
2004	12 659	33 672	34 819	3 910	6 543	5 588	97 191
2005	12 507	33 474	34 804	3 952	6 508	5 596	96 841
2006	12 352	33 250	35 008	3 996	6 413	5 542	96 561
2007	12 193	32 943	35 022	4 088	6 364	5 453	96 063
2008	11 878	32 571	35 125	4 159	6 353	5 353	95 439
2009	11 715	32 483	35 177	4 187	6 486	5 287	95 335
2010	11 656	32 380	35 326	4 122	6 658	5 230	95 372
2011	11 607	32 359	35 671	4 303	6 652	5 157	95 749
2012	11 467	32 277	35 976	4 337	6 738	5 008	95 803
2013	11 350	32 140	36 192	4 310	6 779	4 950	95 721
2014	11 170	31 929	36 159	4 202	6 769	4 876	95 105
2015	11 042	31 522	35 824	4 021	6 705	4 823	93 937
2016	10 899	31 055	35 519	3 890	6 590	4 759	92 712
2017	10 732	30 867	35 170	3 811	6 544	4 691	91 815
2018	10 593	30 540	35 097	3 814	6 504	4 665	91 213
Taux de croissance annuel moyen (1998-2018)	-1,19%	-0,81%	-0,22%	-0,82%	-0,32%	-1,12%	-0,62%
Taux de croissance (1998-2018)	-21,3%	-14,9%	-4,4%	-15,1%	-6,2%	-20,2%	-11,7%

Source : Institut de la statistique du Québec.

Le Tableau 3-2 présente les prévisions concernant l'évolution de la population entre 2016, 2026 et 2036. Les prévisions démontrent une baisse constante de la population dans l'ensemble de la région administrative (-2,3% ou -0,12% annuellement). Selon les prévisions de l'organisme public, trois MRC verront leur population croître : Sept-Rivières (4%), Caniapiscou (3%) et Minganie (9%). Les deux autres MRC (Manicouagan et Golfe-du-Saint-Laurent) verront leur population respective décroître de 8%.

TABLEAU 3-2
CROISSANCE PRÉVUE DE LA POPULATION
MRC DE LA CÔTE-NORD
2016-2036

Années	MRC						Total
	Haute-Côte-Nord	Manicouagan	Sept-Rivières	Caniapiscou	Minganie	Golfe-du-Saint-Laurent	
2016	11 117	31 700	36 292	4 431	6 853	4 935	95 328
2026	10 449	30 398	37 315	4 544	7 247	4 706	94 659
2036	9 866	29 109	37 584	4 559	7 452	4 530	93 100
Taux de croissance annuel moyen (2016-2036)	-0,60%	-0,43%	0,18%	0,14%	0,42%	-0,43%	-0,12%
Taux de croissance (2016-2036)	-11,25%	-8,17%	3,56%	2,89%	8,74%	-8,21%	-2,34%

Source : Institut de la statistique du Québec.

3.1.3 L'économie

Seules les données désagrégées au niveau de la région administrative sont disponibles. Le produit intérieur brut (PIB) nominal de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec (Desjardins – 2019) a atteint 11,7 milliards de dollars en 2019 comparativement à 11,0 milliards en 2018 et 10,7 milliards de dollars en 2017.³

Selon le mouvement Desjardins (septembre 2019), l'économie de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec accélérera la cadence en 2019 (+5,6% en termes nominaux) avant de ralentir en 2020 (+4,8%). Durant cette période, l'augmentation attendue du PIB nominal des deux régions demeurera plus rapide que celle qui sera observée à l'échelle provinciale (3,7%). La croissance qui se poursuit dans l'industrie minière soutient ces perspectives. Sachant que l'inflation est de 2,2% au niveau provincial, le taux de croissance réel est de l'ordre de 3,4% en 2019.

L'indice de développement économique permet d'analyser la réalité économique des régions selon quatre thèmes : la démographie, le marché du travail, le revenu et la scolarité. L'indice de référence est celui de la province dans son ensemble et se situe à 100. Un indice supérieur à 100 signifie que la région présente un niveau de développement économique supérieur à la moyenne québécoise.⁴

En 2016, la région administrative de la Côte-Nord se situe à un niveau indiciel de 90,1 en baisse de 1,1 point depuis 2011. Cet indice est le troisième plus faible après les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (82,6) et du Bas-Saint-Laurent (89,6).

Selon l'ISQ, en 2017, le revenu d'emploi médian des 25-64 ans de la Côte-Nord augmente de 3,6% par rapport à 2016, ce qui constitue une croissance plus rapide que dans l'ensemble du Québec. À 42 599 \$, le revenu d'emploi y est plus élevé que celui enregistré à l'échelle du Québec.

³ Le produit intérieur brut (PIB) présenté dans ces données correspond au PIB calculé aux prix du marché, moins les prélèvements fiscaux applicables aux produits, plus les subventions à la consommation.

⁴ Source : Institut de la Statistique du Québec.

À l'échelle des MRC, on constate que la Côte-Nord ressort par ses contrastes. La MRC de Caniapiscau affiche le revenu d'emploi médian le plus élevé de toutes les régions du Québec. À l'autre bout du spectre, Le Golfe-du-Saint-Laurent fait partie des MRC ayant les revenus d'emploi les plus bas. Cette profonde disparité perdure depuis le début de la série de données, soit 2002.

3.1.4 L'emploi

Selon l'Institut de la Statistique du Québec⁵, en 2018, le nombre d'emplois dans le regroupement des régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec s'élevait à 54 500 comparativement à 54 900 en 2017 et à 49 400 en 2008. L'emploi de ces deux régions regroupées représente 1,3% de l'emploi au Québec en 2018. Entre 2008 et 2018, la plus grande partie de la progression de l'emploi s'observe dans celui à temps plein. L'emploi à temps partiel représente 16,7% dans l'emploi total en 2018.

Pour les six (6) MRC de la Côte-Nord uniquement, le Tableau 3-3 indique que le nombre d'emplois dans la région a décliné de 6% (taux de croissance annuel moyen de -0,4%) entre 2002 et 2017. En termes absolus, il s'agit d'une perte de plus de 2 000 emplois. Ce sont dans les MRC de Manicouagan (-17%) et de la Haute-Côte-Nord (-8%) que les décroissances sont les plus importantes. Les MRC du Golfe-du-Saint-Laurent (11%), de Minganie (6%) et Sept-Rivières (2%) ont vu leur niveau d'emploi s'accroître entre 2002 et 2017.

En conclusion, en 2017, l'emploi dans les zones densifiées de la Côte-Nord (Manicouagan et Sept-Rivières) est en recul comparativement à 2002

TABLEAU 3-3
CROISSANCE DE L'EMPLOI
MRC DE LA CÔTE-NORD
2002-2017

Années	MRC						Total
	Haute-Côte-Nord	Manicouagan	Sept-Rivières	Caniapiscau	Minganie	Golfe-du-Saint-Laurent	
2002	4 127	13 942	13 521	1 744	2 217	1 462	37 013
2007	4 136	13 509	14 421	1 845	2 335	1 566	37 812
2012	4 106	13 082	15 192	2 021	2 675	1 603	38 679
2017	3 814	11 571	13 782	1 766	2 350	1 619	34 902
Taux de croissance annuel moyen (2002-2017)	-0,52%	-1,24%	0,13%	0,08%	0,39%	0,68%	-0,39%
Taux de croissance (2002-2017)	-7,58%	-17,01%	1,93%	1,26%	6,00%	10,74%	-5,70%

Source : Institut de la statistique du Québec.

En 2018, selon l'Institut de la Statistique du Québec, le taux d'emploi et le taux de chômage s'établissent respectivement à 60,4% et à 4,9% en 2018 (Côte-Nord et Nord-du-Québec). Ces deux taux sont inférieurs à ceux de l'ensemble du Québec (61,0% et 5,5%). Par rapport à 2008, le taux de chômage

⁵ Source : Bulletin statistique régional, 2019.

de ce regroupement de régions diminue de 6,1 points. Comme l'emploi n'est pas en croissance, la population active diminue dans ces deux régions administratives.

3.1.5 Le tourisme

De 2007 à 2018, le nombre de visiteurs dans les régions touristiques de la Côte-Nord a augmenté de 19% passant de 451 000 à 547 000 (Tableau 3-4). Sur l'ensemble de la période, le nombre de personnes visitant la zone Duplessis⁶ a crû de 72% tandis que la zone Manicouagan⁷ a décliné de 0,3%.

TABLEAU 3-4
CROISSANCE TOURISTIQUE PAR RÉGION
2007 À 2018 (DONNÉES EN MILLIERS)

Régions Touristiques	Touristes				Taux de croissance annuel moyen			
	2007	2012	2017	2018 ^a	2007-2012	2012-2017	2017-2018	2007-2017
Manicouagan	316	316	315	315	0,00%	-0,06%	0,00%	-0,03%
Duplessis	135	201	217	232	8,29%	1,54%	6,91%	5,05%

Source : Institut de la statistique du Québec.

3.2 Le Bas-Saint-Laurent

3.2.1 Le territoire

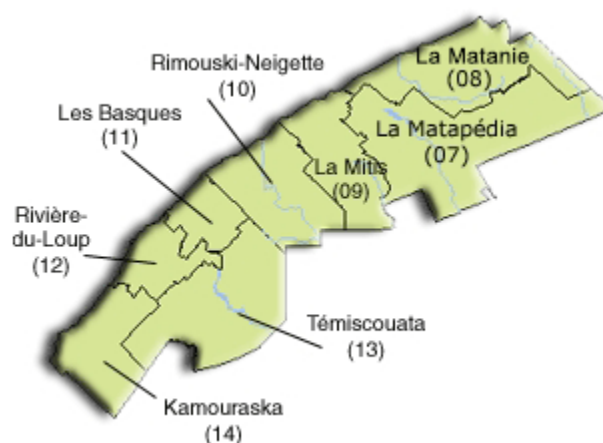
La région administrative du Bas-Saint-Laurent est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et couvre une superficie totale de 22 182 km². Tel que présenté dans le Figure 3-2, le territoire est divisé en huit (8) MRC. D'est en ouest, on retrouve

- Kamouraska : 5 354 km²;
- La Matamie : 3 315 km²;
- La Mitis : 2 284 km²;
- Rimouski-Neigette : 2 693 km²;
- Des Basques : 1 115 km²;
- Rivière-du-Loup : 1 282 km²;
- Témiscouata : 3 899 km²;
- Kamouraska : 2 242 km²;
- Hors MRC (communautés autochtones) : 1,6 km².

⁶ La région de Duplessis englobe la partie est de la région administrative de la Côte-Nord. Le territoire incorpore les MRC de Sept-Rivières (Sept-Îles), la Minganie (Havre-Saint-Pierre), Caniapiscau (Fermont – chef-lieu) et la Basse-Côte-Nord (Blanc-Sablon).

⁷ La région de la Manicouagan englobe la partie ouest de la région administrative de la Côte-Nord. Le territoire regroupe les MRC de Manicouagan (Baie-Comeau) et de La Haute-Côte-Nord (Les Escoumins – chef-lieu). Les principaux attraits touristiques sont les excursions aux baleines, les territoires de pêche sportive et de chasse et la visite des installations hydroélectriques d'Hydro-Québec.

FIGURE 3-2
RÉGION ADMINISTRATIVE DU BAS-SAINT-LAURENT



Source : Institut de la Statistique du Québec

3.2.2 La population

De 1998 à 2018, la population de la région administrative du Bas-Saint-Laurent est passée de 207 507 habitants à 197 384 (Tableau 3-5). De ce fait, le taux de croissance global s'est établi à -5% ou à -0,25% en considérant le taux de croissance annuel moyen. La région a perdu plus de 10 000 habitants en 20 ans. Les deux MRC les plus peuplées sont Rimouski-Neigette (57 133) et Rivière-du-Loup (34 546). Conjointement, elles représentent 46% de l'ensemble de la population de la région administrative en 2018.

En termes de variations de la population, toutes les MRC ne se comportent pas de façon homogène entre 1998 et 2018. Seulement deux (2) MRC ont vu leur population croître pendant cette période : Rimouski-Neigette (7%) et Rivière-du-Loup (6%). Les autres MRC ont observé une croissance négative de leurs populations. Les baisses les plus importantes ont été observées dans les MRC de Témiscouata (-17%), des Basques (-16%) et de La Matapédia (-15%).

TABLEAU 3-5
CROISSANCE DE LA POPULATION
MRC DU BAS-SAINT-LAURENT
1996-2018

Années	MRC								Total
	Matapédia	Matanie	Mitis	Rimouski-Neigette	Basques	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Kamou-raska	
1998	20 826	23 650	20 239	53 398	10 267	32 524	23 284	23 319	207 507
1999	20 687	23 392	20 063	53 374	10 172	32 589	23 237	23 220	206 734
2000	20 480	23 144	19 860	53 238	10 122	32 455	23 061	23 028	205 388
2001	20 271	22 905	19 669	53 288	10 003	32 434	22 813	22 914	204 297
2002	19 981	22 650	19 578	53 096	9 904	32 511	22 510	22 630	202 860
2003	19 707	22 422	19 492	53 323	9 799	32 667	22 350	22 469	202 229
2004	19 588	22 364	19 416	53 435	9 683	33 041	22 057	22 375	201 959
2005	19 460	22 295	19 419	53 463	9 599	33 259	21 988	22 305	201 788
2006	19 251	22 334	19 380	53 534	9 480	33 581	21 835	22 163	201 558
2007	19 208	22 334	19 367	53 806	9 400	33 914	21 535	22 002	201 566
2008	19 005	22 236	19 322	54 225	9 278	34 057	21 322	21 849	201 294
2009	18 903	22 042	19 162	54 419	9 251	34 287	21 128	21 809	201 001
2010	18 753	21 978	19 160	54 871	9 229	34 434	20 896	21 780	201 101
2011	18 662	21 891	19 017	55 625	9 156	34 640	20 630	21 577	201 198
2012	18 541	21 873	18 834	56 010	9 006	34 533	20 481	21 459	200 737
2013	18 421	21 717	18 673	56 146	8 902	34 558	20 206	21 470	200 093
2014	18 206	21 536	18 483	56 442	8 846	34 308	19 954	21 330	199 105
2015	18 070	21 306	18 317	56 678	8 710	34 098	19 745	21 188	198 112
2016	17 935	21 313	18 288	56 873	8 694	34 074	19 568	21 061	197 806
2017	17 774	21 155	18 153	56 981	8 657	34 320	19 459	21 075	197 574
2018	17 647	21 069	18 049	57 133	8 651	34 546	19 315	20 974	197 384
Taux de croissance annuel moyen (1998-2018)	-0,82%	-0,58%	-0,57%	0,34%	-0,85%	0,30%	-0,93%	-0,53%	-0,25%
Taux de croissance (1998-2018)	-15,3%	-10,9%	-10,8%	7,0%	-15,7%	6,2%	-17,0%	-10,1%	-4,9%

Source : Institut de la statistique du Québec.

Les prévisions de croissance de la population de l'ensemble de la région administrative du Bas-Saint-Laurent sont présentées dans le Tableau 3-6. L'ISQ prévoit que la population totale décroîtra de -1,65% entre 2016 et 2036. Les croissances seront très modérées dans les MRC de Rimouski-Neigette (5%) et Rivière-du-Loup (1%). Toutes les autres MRC observeront des baisses de population. Cependant, la situation pourrait être plus négative comparativement aux prévisions. En 2016, la population n'était pas de 200 884, mais de 197 806 (comparaison des Tableaux 3-5 et 3-6).

TABLEAU 3-6
CROISSANCE PRÉVUE DE LA POPULATION
MRC DU BAS-SAINT-LAURENT
2016-2036

Années	MRC								Total
	Matapé- dia	Matanie	Mitis	Rimouski- Neigette	Basques	Rivière- du-Loup	Témis- couata	Kamou- raska	
2016	18 113	21 603	18 822	57 127	8 848	34 979	20 170	21 222	200 884
2026	17 481	21 123	18 640	59 209	8 459	35 692	19 498	20 878	200 980
2036	16 766	20 346	18 206	59 710	8 122	35 483	18 665	20 267	197 565
Taux de croissance annuel moyen (2016-2036)	-0,39%	-0,30%	-0,17%	0,22%	-0,43%	0,07%	-0,39%	-0,23%	-0,08%
Taux de croissance (2016-2036)	-7,44%	-5,82%	-3,27%	4,52%	-8,21%	1,44%	-7,46%	-4,50%	-1,65%

3.2.3 L'économie

Selon les données publiées par Desjardins, Études économiques (2019), le PIB nominal aux prix du marché de la région administrative du Bas-Saint-Laurent a atteint 7,8 milliards de dollars en 2019 (données prévisionnelles).⁸ Il s'agit d'une croissance de 1,7% comparativement à une croissance prévue du PIB nominal du Québec de 3,3%. Entre 2017 et 2018, le PIB a cru de 3% ce qui était également inférieur à la croissance de 4,2% pour l'ensemble de la province. Pour 2020, Desjardins prévoyait une croissance de 0,9% comparativement à 2% pour le Québec.

En 2016, la région administrative du Bas-Saint-Laurent se situe à un niveau indiciel de 89,6 en baisse de 1,4 point depuis 2011. Cet indice est le deuxième plus faible après la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (82,6).

Selon l'ISQ (2019), en 2017, le revenu d'emploi médian des 25-64 ans du Bas-Saint-Laurent a augmenté de 3,6% par rapport à 2016, ce qui constitue une croissance plus rapide que dans l'ensemble du Québec. Toutefois, le revenu d'emploi de 36 558 \$ se situe parmi les plus bas de toutes les régions du Québec. À l'instar des autres régions administratives du Québec, le revenu d'emploi médian des hommes dans le Bas-Saint-Laurent est supérieur à celui des femmes (40 934 \$ comparativement à 32 021 \$). L'écart tend toutefois à s'estomper, passant de 28,0% en 2007 à 21,8% en 2017.

Dans la région administrative, les MRC de Rimouski-Neigette (39 706 \$) et de Rivière-du-Loup (38 925 \$) exhibent le revenu d'emploi médian le plus élevé. Par contre, dans toutes les MRC de la région administrative, cet indicateur économique est inférieur à celui de l'ensemble du Québec.

⁸ Le Produit intérieur brut (PIB) présenté dans cette donnée correspond au PIB calculé aux prix du marché, moins les prélèvements fiscaux applicables aux produits, plus les subventions à la consommation.

3.2.4 L'emploi

En 2018, on dénombre environ 91 000 emplois dans la région du Bas-Saint-Laurent comparativement à 84 000 en 2017 et 95 000 en 2008. La région représente 0,8% de l'emploi au Québec en 2018. Entre 2008 et 2018, l'emploi à temps plein tout comme celui à temps partiel varie peu dans la région. La part de l'emploi à temps partiel dans l'emploi total de la région s'élève à 19,2% en 2018.

Dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent, en 2018, le taux de chômage a diminué de 3,2 points de pourcentage par rapport à 2008 pour se fixer à 5,4%. À l'instar des données de 2008, cette région administrative affiche un taux d'emploi inférieur à celui de l'ensemble du Québec (54,3% comparativement à 61,0%).

Dans le temps (2002 à 2017), l'emploi a augmenté faiblement dans la région administrative passant de 70 709 emplois à 71 643 soit un taux de croissance de 1,3% (Tableau 3-7). C'est dans la MRC de Rivière-du-Loup que la croissance a été la plus importante : 12% sur l'ensemble de la période. Dans la MRC de Rimouski-Neigette, la croissance a été plus modérée s'établissant 5%. La MRC de La Mitis est la dernière à afficher un taux positif (0,3%).

La MRC des Basques a expérimenté la baisse de l'emploi la plus importante (-10%) suivie de la MRC de Témiscouata (-7%).

TABLEAU 3-7
CROISSANCE PRÉVUE DE L'EMPLOI
MRC DU BAS-SAINT-LAURENT
2002-2017

Années	MRC								
	Matapé-dia	Matanie	Mitis	Rimouski-Neigette	Basques	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Kamou-raska	Total
2002	6 164	7 377	6 314	20 645	3 064	12 036	7 165	7 944	70 709
2007	6 307	7 700	6 655	21 761	3 110	13 279	7 196	8 134	74 142
2012	6 294	7 681	6 634	22 008	2 970	13 459	7 023	8 088	74 157
2017	5 971	7 074	6 331	21 686	2 756	13 433	6 667	7 725	71 643
Taux de croissance annuel moyen (2002-2017)	-0,21%	-0,28%	0,02%	0,33%	-0,70%	0,73%	-0,48%	-0,19%	0,09%
Taux de croissance (2002-2017)	-3,13%	-4,11%	0,27%	5,04%	-10,05%	11,61%	-6,95%	-2,76%	1,32%

Dans l'enquête réalisée par la STQ, la MRC de la Haute-Gaspésie est incluse et nécessite un traitement. N'ayant pas de données publiques publiées sur la MRC, le nombre d'emplois dans la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine s'élève à environ 34 000 en 2018 comparativement à 37 000 en 2017 et à 36 000 en 2008. La région représente 0,8% de l'emploi total du Québec en 2018; cette part est similaire à celle de 2008.

Entre 2008 et 2018, l'emploi à temps plein et l'emploi à temps partiel ne varient pas de façon significative. La part de ce dernier dans l'emploi total s'élève à 18,6% à la fin de la période. Se fixant à

45,1%, le taux d'emploi se situe au-dessous de la moyenne québécoise (61,0%) en 2018. Quant au taux de chômage, il s'élève à 12,9%, soit un niveau supérieur au taux québécois (5,5%). Par rapport à 2008, le taux de chômage diminue de 4,6 points.

3.2.5 Le tourisme

Entre 2007 et 2017, la croissance des touristes dans la région touristique du Bas-Saint-Laurent a diminuer de 1,6% (Tableau 3-8). En termes absolus, la région a observé une baisse de 168 000 touristes pendant la même période. L'année 2018 semble avoir permis de freiner la décroissance en présentant une stabilité (0,2%).

En ce qui concerne la Gaspésie, la croissance a été de 1,9%. Le nombre de touristes est passé de 743 000 à 887 000 entre 2007 et 2017. En 2018, la région a observé une croissance importante de son achalandage : +23 000 (2,6%).

Conjointement, pour les deux régions, la croissance a été négative (-1,3%) puisque le nombre total de touristes est passé de 1,78 million à 1,75 million entre 2002 et 2017. Entre 2002 et 2018, la croissance a été nulle (0,05%).

TABLEAU 3-8
CROISSANCE TOURISTIQUE PAR RÉGION
ANNÉES 2007 À 2018 (DONNÉES EN MILLIERS)

Régions Touristiques	Touristes				Taux de croissance annuel moyen			
	2007	2012	2017	2018 ^a	2007-2012	2012-2017	2017-2018	2007-2017
Bas-Saint-Laurent	1 033	983	865	867	-0,99%	-2,53%	0,23%	-1,58%
Gaspésie	743	740	887	910	-0,08%	3,69%	2,59%	1,86%

a. Prévisions de Tourisme Québec.

3.3 Synthèse

L'analyse des données de population, d'activité économique, d'emploi et de tourisme ont permis de montrer que les deux régions vivent des moments d'instabilité et même de décroissance.

À titre d'exemple, la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins part d'une zone ayant observé une baisse de 16% de sa population et de 12% de l'emploi et arrive dans une zone qui a perdu 15% de sa population et 8% d'emploi.

Les zones de Rivière-du-Loup et de Rimouski semblent épargnées par la baisse de la population et de l'emploi.

4 LIENS FLUVIAUX ENTRE LES RÉGIONS

Comme indiqué dans la mission de la STQ, un des rôles de l'organisation est d'assurer la mobilité des personnes et des échanges économiques entre les zones dépourvues de liens routiers. À l'est de Québec, il n'existe aucun pont permettant de relier les rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent. Pour pallier à cet état de fait, la STQ opère, seule ou en partenariat, trois liaisons : Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, Matane – Baie-Comeau et Matane – Godbout.

4.1 L'utilisation des traverses sous la responsabilité de la STQ

4.1.1 Rivière-du-Loup - Saint-Siméon

La traverse la plus à l'ouest en regard de l'analyse effectuée dans cette étude est celle reliant Rivière-du-Loup à Saint-Siméon. Selon les données disponibles auprès de la STQ, la traverse est en exploitation de la mi-avril au mois de janvier.

Cette liaison fluviale est exploitée en partenariat avec Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon Itée. La traversée est assurée par le NM Trans-St-Laurent qui a été construit en 1963. La distance de la traversée est de 27,2 kilomètres et le temps de trajet s'établit à 65 minutes. La capacité du navire est de 100 véhicules et 400 passagers.



Pendant la saison, le nombre de fréquences quotidiennes fluctue. Pendant les mois de juillet et d'août, sauf rares exceptions, quatre départs quotidiens sont assurés. En avril, mai, juin, septembre et octobre, trois liaisons quotidiennes sont effectuées. En décembre et lors des premiers jours de janvier, deux traversées sont à l'horaire.

TABEAU 4-1
CARACTÉRISTIQUES DE LA TRAVERSE -- RIVIÈRE-DU-LOUP - SAINT-SIMÉON
SAISON 2019-2020

Traverses	Navire	Distance	Temps de trajet	Opération	Départs quotidiens par direction
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon Partenariat avec Traverse Rivière-du-Loup Itée	1	27,2 km	65 minutes	Pâques au début janvier	4 au maximum

Source : Société des traversiers du Québec.

Tel que mentionné ci-dessus, le navire transporte à la fois des passagers et des véhicules. Pour ces derniers les dimensions ne peuvent dépasser 3,35 mètres de large et 4,57 mètres de hauteur. Il n'y a pas de restriction quant à la longueur du convoi. Ces dimensions sont suffisantes pour accommoder le transport d'un véhicule de type tracteur et remorque de 53 pieds.

La tarification est simple. En 2019, chaque passager (incluant le conducteur) doit déboursier 19,80\$ pour un aller simple⁹ (Tableau 4-2)

TABLEAU 4-2
GRILLE TARIFAIRE PASSAGERS -- ALLER SIMPLE
RIVIÈRE-DU-LOUP - SAINT-SIMÉON
SAISON 2019-2020

Traverse	Laissez-passer mensuel	Tarif régulier	Tarif réduit		Accompagnateur personne handicapée
			Enfants 0 à 5-6 ans : gratuit	Âge d'or (65 ans et +)	
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	--	AD : 19,80 \$	AD : 13,20 \$	AD : 18,00 \$	Selon la tarification applicable
Partenariat avec Traverse Rivière-du-Loup	--	SD : 12,00 \$	SD : 8,15 \$	SD : 11,00 \$	

Légende : AD : avec débarquement; SD : Sans débarquement.

Source : Société des traversiers du Québec.

En ce qui concerne la tarification des véhicules, le montant devant être déboursé est de 47,10\$ pour une automobile (Tableau 4-3) pour ne citer que cet exemple.

TABLEAU 4-3
GRILLE TARIFAIRE VÉHICULES -- ALLER SIMPLE
RIVIÈRE-DU-LOUP - SAINT-SIMÉON
SAISON 2019-2020

Traverses avec véhicules	Rivière-du-Loup – Saint-Siméon
Véhicule, conducteur inclus	
Véhicule de 6,4 m de longueur et moins	
Largeur : 2,44 m ou moins	47,10 \$
Véhicule : 6,4 m de longueur et +	
6,5 m à 6,9 m	62,80 \$
7,0 m à 7,4 m	83,70 \$
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	30,70 \$
Motocyclette qui tire un autre élément	47,10 \$
Motorisé	
7,5 m à 15,4 m	17,60 \$/m
15,5 m à 24 m	16,00 \$/m
Autobus	
Passagers en sus	175,10 \$
Moins de 10 passagers	17,60 \$/m
Camion, camion-remorque, autobus ou machine automotrice	
7,5 m à 15,4 m	17,60 \$/m
15,5 m à 24 m	16,00 \$/m

Source : Société des traversiers du Québec.

Le Tableau 4-4 présente les déplacements effectués entre 2012-13 et 2018-19 en termes de passagers, de nombre de véhicules et d'unités équivalent automobile (UEA). Selon les informations reçues de la

⁹ Pour un déplacement aller-retour sans débarquement, le tarif est de 24,00\$. Cette option est davantage destinée aux touristes désirant effectuer une croisière de courte durée sur le fleuve Saint-Laurent.

part de la STQ, globalement, l'achalandage est en baisse depuis 2012-13. Le taux de croissance annuel moyen est de -2,7% pour les passagers, -2,5% pour les véhicules et -3,4% pour les charges UEA.

Lors de la saison 2018-19, un peu moins de 125 000 passagers ont utilisé les services du traversier. De plus, 54 571 véhicules représentant 58 514 UAE sont montés à bord. Cette donnée implique que la grande majorité des charges embarquées étaient des voitures.

TABLEAU 4-4
ACHALANDAGE : RIVIÈRE-DU-LOUP – SAINT-SIMÉON
SAISONS 2012-2018

Années	Passagers	Véhicules	UEA
2012-13	146 017	63 330	67 836
2013-14	140 125	61 665	66 648
2014-15	138 144	60 921	64 163
2015-16	132 893	60 114	63 564
2016-17	138 375	61 142	63 253
2017-18	137 452	60 871	65 857
2018-19	124 256	54 571	58 514
Taux de croissance annuel moyen (2012-2018)	-2,65%	-2,45%	-3,41%

Source : Société des traversiers du Québec.

En regard de la variation négative de la population et de l'achalandage, il devient opportun de lier statistiquement ces populations des régions visées à l'achalandage de la traverse. Un modèle de régression linéaire avec correction de l'autocorrélation des erreurs d'ordre 1 sans constante présente une moyenne des erreurs en valeur absolue s'établissant à 2,5% sur le domaine d'estimation. Le modèle inclut trois variables : une tendance, la population du Bas-Saint-Laurent¹² et une variable binaire de mouvements non tendanciels et non liés à la population.

Le Tableau 4-4A permet de valider les coefficients et les pertes d'achalandage en regard de la population pour la période allant de 2021 à 2036. En se basant sur les prévisions de l'ISQ et en considérant les données de population de 2018 pour la région administrative du Bas-Saint-Laurent comme base de

¹⁰ Notons toutefois que l'enquête a été réalisée en été. La proportion de touristes est beaucoup plus importante que pendant le reste de l'année.

¹¹ Pour les mois de juin et de septembre, la proportion de touristes est supposée être la moitié de cette donnée pour les mois de juillet d'août.

¹² Cette variable permet d'obtenir des résultats plus élevés comparativement à l'introduction de la variable de population totale (Bas-Saint-Laurent et Côte-Nord) ou de population de la Côte-Nord uniquement.

référence, la population devrait diminuer de 2 937 habitants.

TABLEAU 4-4A

A				

4.1.2 Matane – Baie-Comeau-Godbout

Mis en service à l'été 2015, le F-A Gauthier est le premier traversier de la flotte de la STQ à être propulsé au gaz naturel liquéfié. D'une longueur de 133,3 m, ce traversier peut atteindre une vitesse de navigation de 20 nœuds tout en offrant une capacité d'embarquement de 180 véhicules et de 800 passagers. La traversée Matane-Baie-Comeau est d'une distance de 62 kilomètres et dure 140 minutes. Pour le lien Matane – Godbout, la distance est de 55 kilomètres et est couverte en 130 minutes (Tableau 4-5).



Depuis le retrait temporaire pour des raisons techniques du MN F-A Gauthier en décembre 2018, la NM Saaremaa I est en service pour effectuer la traversée du fleuve Saint-Laurent entre Matane, Baie-Comeau et Godbout depuis le 10 juillet 2019. Le navire a été acquis par la STQ pour faire face à l'arrêt de service du navire principal.



Construit en Norvège en 2010, le traversier d'une longueur d'un peu moins de 100 m peut atteindre une

vitesse de navigation d'environ 16 nœuds (environ 30 km/h). Il offre une capacité d'embarquement de 110 véhicules et de 600 passagers, dont 300 places assises.

Comme indiqué dans le Tableau 4-5, en opération toute l'année, une seule fréquence quotidienne est assurée par le navire vers chacune des deux directions (Baie-Comeau ou Godbout). Ce faisant, le navire effectue deux allers-retours quotidiennement (4 trajets).

TABLEAU 4-5
CARACTÉRISTIQUES DES TRAVERSES -- SAISON 2019-2020

Traverse	Navire	Distance	Temps de trajet	Opération	Départs quotidiens par direction
Matane – Baie-Comeau	1	62,1 km	140 minutes	Toute l'année	1
Matane – Godbout		55,3 km	130 minutes	Toute l'année	1

Les prix de la traversée sont semblables à ceux imposés par la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, à savoir 20 \$ pour un aller simple (Tableau 4-6). Les tarifs pour les enfants et l'âge d'or sont également équivalents.

TABLEAU 4-6
GRILLE TARIFAIRE PASSAGERS -- ALLER SIMPLE
MATANE - BAIE-COMEAU-GODBOUT
SAISON 2019-2020

Traverses	Laissez-passer mensuel	Tarif régulier	Tarif réduit		Accompagnateur personne handicapée
			Enfants 0 à 5-6 ans : gratuit	Âge d'or (65 ans et +)	
Matane – Baie-Comeau – Godbout	--	20,00 \$	12,30 \$	16,95 \$	0 \$

Le traversier Matane-Baie-Comeau-Godbout permet d'accueillir tous les types de véhicules : automobiles, camion-remorque, véhicules récréatifs, remorques, machinerie, etc. Pour fins de comparaison avec la traverse de Rivière-du-Loup, le tarif régulier pour une automobile est très légèrement plus élevé : 48,80 \$ comparativement à 47,10 \$ (Tableau 4-7). Pour une motocyclette ou un VTT/quad, le tarif est de 34,90 \$ tandis qu'il est de 30,70 \$ pour la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon. Il faut comprendre que la distance à parcourir est plus longue entre Matane et Baie-Comeau qu'entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon.

TABLEAU 4-7
GRILLE TARIFAIRE VÉHICULES -- ALLER SIMPLE
MATANE - BAIE-COMEAU-GOUBOUT
SAISON 2019-2020

Traverses avec véhicules	Matane – Baie-Comeau – Goubout
Véhicule, conducteur inclus	
Véhicule de 6,4 m de longueur et moins	
Largeur : 2,6 m ou moins	48,80 \$
Véhicule : 6,4 m de longueur et +	
Largeur : 2,6 m ou moins,	48,80 \$ pour les premiers 6,4 m + 19,55 \$/m suppl,
Largeur : 2,6 m ou moins, longueur : plus de 9,4 m	48,80 \$ pour les premiers 6,4 m + 19,55 \$/m suppl,
Véhicule qui tire un autre élément	
Largeur : 2,6 m ou moins, longueur : 9,4 m ou moins;	80,00 \$
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	34,90 \$
Motocyclette qui tire un autre élément	48,80 \$
Autobus	
Largeur : 2,6 m ou moins, longueur : hors tout	19,55 \$/m
Largeur : plus de 2,6 m, longueur : hors tout	41,05 \$/m
Autre véhicule de plus de 6,4 m de longueur	
Autre véhicule de plus de 6,4 m de longueur	19,55 \$/m
Camion, camion-remorque, autobus ou machine automotrice	
Largeur : 2,6 m ou moins, longueur : hors tout	19,55 \$/m
Largeur : plus de 2,6 m, longueur : hors tout	41,05 \$/m

Source : Société des traversiers du Québec.

Selon le Tableau 4-8, l'achalandage de la traverse semble décroître de l'ordre de plus de 3,6% par année entre la saison 2012-13 et 2018-19. De 198 143 lors de la saison 2012-13, le nombre de passagers a chuté à 158 469 en 2018-19. Le constat est le même pour les véhicules (-3,1%) et encore plus en retrait pour la charge UEA : -4,45%. Par contre, il est important de noter que l'année 2018-19 est particulière en raison de problèmes techniques liés au navire. En considérant le taux de croissance annuel moyen de 2012 à 2017 uniquement, il y a tout de même une décroissance des volumes de passagers (-0,7%), de véhicules (-0,5%) et de la charge UEA (-2,2%).

TABLEAU 4-8
ACHALANDAGE : MATANE - BAIE-COMEAU - GODBOUT
SAISON 2012-2018

Années	Passagers	Véhicules	UEA
2012-13	198 143	91 749	116 808
2013-14	180 628	84 877	104 506
2014-15	174 119	81 017	107 254
2015-16	203 812	87 094	119 741
2016-17	197 650	91 670	127 370
2017-18	191 172	89 683	104 803
2018-19	158 469	76 022	88 972
Taux de croissance annuel moyen (2012-2018)	-3,66%	-3,09%	-4,45%
Taux de croissance annuel moyen (2012-2017)	-0,71%	-0,45%	-2,15%

Source : Société des traversiers du Québec.

La baisse conjointe de la population et de l'achalandage de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout permet de calculer la baisse du nombre de passagers engendrée par les fluctuations du nombre d'habitants. Pour ce faire, un modèle de régression linéaire avec correction de l'autocorrélation des erreurs d'ordre 1 sans constante a été estimé pour les années 1998 à 2017 (exclusion de l'année 2018-19). La moyenne des erreurs en valeur absolue s'établit à 2,1% sur le domaine d'estimation. À l'instar de l'exercice réalisé pour la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, le modèle inclut trois variables : une tendance, la population totale du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord¹⁴ et une variable binaire de mouvements non tendanciels et non liés à la population.

Le Tableau 4-8A permet de valider les coefficients du modèle et les pertes d'achalandage en regard de la population pour la période allant de 2021 à 2036. En se basant sur les prévisions de l'ISQ et en considérant les données de population de 2018 conjointement pour les régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord comme base de référence, la population devrait diminuer de 4 858 personnes entre 2021 et 2036.

¹⁴ Cette variable permet d'obtenir des résultats plus élevés comparativement à l'introduction de la variable de population des deux régions séparément (Bas-Saint-Laurent et Côte-Nord) ou de population de la Côte-Nord ou du Bas-Saint-Laurent uniquement.

Enfin, l'excellent ajustement du modèle permet d'ajuster l'achalandage passager « anormal » de la traverse pour l'année 2018-2019, à savoir 158 469 comparativement à 191 172 l'année précédente. Selon les paramètres du modèle, l'achalandage passager « normal » aurait dû atteindre 187 405 passagers.

4.2 L'utilisation des traverses sous étude

Deux autres liens exploités par des entreprises tiers sont offerts à la population et aux entreprises pour se déplacer entre les rives du fleuve : les traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville. Notons qu'aucun service de traversier au départ de Rimouski, ville principale du Bas-Saint-Laurent, n'est sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec.

4.2.1 Trois-Pistoles – Les Escoumins

La traversée Trois-Pistoles – Les Escoumins est assurée par L'Héritage I, construit en 1973 et propriété de la *Compagnie de navigation des Basques*. Le navire a une capacité de 42 véhicules et de 195 passagers.¹⁵ Selon les informations disponibles, le navire a plus de 45 ans et nécessiterait des investissements de l'ordre de 5 millions de dollars pour permettre une remise à niveau de la coque (radoub). D'une distance de 28 kilomètres, la durée de la traversée est de 90 minutes. Les véhicules permis doivent avoir une hauteur maximale de 4,2 mètres ou 13 pieds 9 pouces. Il est donc possible d'accommoder des camions-remorques (53 pieds).



¹⁵ Selon les sources journalistiques de la région de Rivière-du-Loup (infodimanche.com), « le 28 octobre dernier, le bateau avait été arrimé à la marina de Trois-Pistoles puisque la Compagnie de navigation des Basques était dans l'attente d'un financement de 5 M\$ du gouvernement du Québec, avant de l'envoyer en cale sèche à un chantier de Groupe Océan pour procéder aux réparations. Plus de 126 000 livres d'acier devaient être changées pour remettre L'Héritage I, construit en 1973, sur pied. » (Andréanne Lebel, 15 novembre 2019)

. Le NM Trans-St-Laurent effectue la traversée en 65 minutes (Héritage I : 90 minutes) et accueille plus de passagers et de véhicules (100 véhicules et 400 passagers comparativement à 42 véhicules et 195 passagers).

Tel qu'indiqué sur le site internet de La Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, certains départs pourraient être annulés sans préavis dans le cas de conditions climatiques difficiles ou de circonstances hors de son contrôle. De plus, pour pouvoir monter à bord du navire, les passagers doivent arriver au quai 60 minutes avant le départ, sinon leur réservation pourrait être annulée et remise à un autre passager.

Les fréquences oscillent entre deux et trois départs quotidiennement pendant la haute saison, à savoir les mois de juillet et d'août. En mai et juin, un ou deux départs sont effectués. Tandis qu'à la fin de la saison, soit jusqu'au 15 octobre 2019, un ou deux départs quotidiens ont lieu. Les fréquences de cette traverse sont inférieures à celles observées pour le lien Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, à savoir quatre par jour en haute saison.

Par contre, l'utilisation de la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon oblige les passagers à emprunter le lien Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine lors d'un déplacement vers la MRC de la Haute-Côte-Nord.

Le Tableau 4-9 présente les tarifs selon les différentes classes de passagers. Même s'ils sont légèrement plus élevés, les tarifs sont comparables aux autres liaisons offertes par la STQ, à savoir les traverses Rivière-du-Loup – Saint-Siméon et Matane – Baie-Comeau - Godbout.

TABLEAU 4-9
GRILLE TARIFAIRE PASSAGERS
TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
SAISON 2019-2020

Traverse	Laissez-passer mensuel	Tarif régulier (12 ans et +)	Tarif réduit		Accompagnateur personne handicapée
			Enfants 0 à 4 ans : gratuit	Âge d'or (65 ans et +)	
Trois-Pistoles – Les Escoumins Compagnie de navigation des Basques	-- --	AR : 28,00 \$ AS : 22,50 \$	AR : 22,00 \$ AS : 14,50 \$	AR : 20,75 \$ AS : 27,00 \$	Aucune tarification spéciale

Légende : AR : aller-retour (dans la même journée pour piétons seulement); AS : Aller simple.

Source : Compagnie de navigation des Basques.

Il est à noter que le conducteur et les passagers d'un véhicule ne sont pas inclus dans la tarification présentée dans le Tableau 4-10 (exception faite des autobus). La tarification est comparable à celle de la liaison Rivière-du-Loup – Les Escoumins ou celle reliant Rimouski à Forestville (véhicules de petites tailles seulement) ou encore Matane à Baie-Comeau ou Godbout.

TABLEAU 4-10
GRILLE TARIFAIRE VÉHICULES -- ALLER SIMPLE
TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
SAISON 2019-2020

Traverses avec véhicules	Trois-Pistoles - Les Escoumins
Véhicule de 6,4 m de longueur et moins	
Véhicule de 6,4 m de longueur et moins	49,50 \$
Véhicule de 6,5 m de longueur et moins de 7 m	66,50 \$
Véhicule de 7 m de longueur et moins de 7,6 m	88,50 \$
Véhicule de 7,6 m de longueur et moins de 8 m	140,50 \$
Véhicule de 8,1 m de longueur et moins de 9 m	161,50 \$
Véhicule de 9,1 m de longueur et moins de 15,4 m	20,25 \$ le mètre
Véhicule de 15,5 m de longueur à 24,0 m	18,25 \$ le mètre
Remorque, roulotte, tente-roulotte, Fifth-wheel	
1 à 3,4 mètres de longueur	33,75 \$
3,5 à 6,4 mètres de longueur	51,00 \$
6,5 à 7,4 mètres de longueur	85,00 \$
7,5 à 8,4 mètres de longueur	117,00 \$
8,5 à 9,4 mètres de longueur	130,00 \$
9,5 à 24 mètres de longueur	15,75 \$ le mètre
Autobus	
Autocars (chauffeur inclus)	190,25 \$
Autocars de moins de 10 passagers	208,25 \$
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	
Cyclomoteur (scooter)	19,50 \$
Motocyclette, VTT	32,75 \$
Motocyclette avec remorque	48,25 \$
Spider	49,50 \$
Spider avec remorque	59,25 \$
4 roues (VTT)	32,75 \$
4 roues côte à côte	49,50 \$
Bicyclette	
Bicyclette	8,75 \$
Piéton et bicyclette (5 à 11 ans)	30,50 \$ (AR – MJ)
Piéton et bicyclette (12 à 64 ans)	36,75 \$ (AR – MJ)
Piéton et bicyclette (65 ans et plus)	35,75 \$ (AR – MJ)
Autres véhicules	
Débusqueuse	117,50 \$
Tracteur	49,50 \$
Colis	17,00 \$
Kayak	19,50 \$
Largeur excédentaire de 2,6 m (longueur hors tout)	3,25 \$
Largeur excédentaire de 2,8 m (longueur hors tout)	5,00 \$

Source : Compagnie de navigation des Basques.

La Compagnie de Navigation des Basques a transféré des données d'achalandage pour les années 2018 et 2019.

4.2.2 Rimouski – Forestville

Depuis 1997, le catamaran CNM Évolution effectue régulièrement, d’avril à octobre, la traversée du fleuve Saint-Laurent entre Rimouski et Forestville. Le navire peut accueillir 175 passagers et 30 véhicules d’une hauteur maximum 2,16 mètres.



Sur une distance de 48 kilomètres, la traversée dure 55 minutes environ, ce qui en fait le traversier le plus rapide au Québec avec une vitesse de 30 nœuds (55 km/h). À titre comparatif la traverse Matane – Baie-Comeau dure 2 heures et 20 minutes. Globalement, un déplacement en automobile de Rimouski à Baie-Comeau prendrait 3 heures et 40 minutes en utilisant la traverse Matane – Baie-Comeau (156 kilomètres) comparativement à 2 heures et 10 minutes en utilisant la traverse Rimouski – Forestville (151 kilomètres). Il s’agit d’un gain de 1 heure et 30 minutes, ou une réduction de 36% du temps de trajet pour une distance similaire.

Certains départs peuvent être annulés sans préavis. Advenant l’annulation d’une ou plusieurs traversées, les réservations pour ces départs sont automatiquement annulées. Pendant la période d’opération s’étalant de mai à septembre, une alternance entre 2 et 3 départs par jour est de mise. Pour la saison 2019, trois traversées sont à l’horaire exception faite de 3 jours de semaine. Pour juin,

la première quinzaine est caractérisée par 2 traversées. Les mois de juillet et août présentent une fréquence élevée de trois départs. Pour l'année 2019, le dernier départ a eu lieu le jeudi le 1 août. L'entreprise privée qui exploite le traversier CNM Évolution, soit la *Traverse Rimouski – Forestville/CNM Évolution*, s'est résolue à mettre un terme de façon prématurée à la saison actuelle devant un problème mécanique majeur à la transmission du catamaran.¹⁶

Les tarifs passagers sont assez élevés en ce sens où un aller simple coûte 26 \$ (Tableau 4-12). Cependant, la tarification est construite pour favoriser les déplacements prenant place dans la même journée. Le prix de ce type d'aller-retour est établi à 30 \$ soit 4 \$ de plus qu'un trajet unique.

Le paiement de la traversée pouvant être défrayé uniquement sur le navire, les passagers peuvent néanmoins réserver en ligne et par téléphone.

TABLEAU 4-12
GRILLE TARIFAIRE PASSAGERS
RIMOUSKI – FORESTVILLE :
SAISON 2019

Traverse	Laissez-passer mensuel	Tarif régulier (12 ans et +)	Tarif réduit		Accompagnateur personne handicapée
			Enfants 0 à 5 ans : gratuit	Âge d'or (65 ans et +)	
Rimouski – Forestville	--	AR : 30 \$	AR : 20 \$	AR : 29 \$	Aucune tarification spéciale
Traverse Rimouski – Forestville/CNM Évolution	--	AS : 26 \$	AS : 17 \$	AS : 25 \$	

Légende : AR : aller-retour (dans la même journée); AS : Aller simple.

Source : Traverse Rimouski – Forestville / CNM Évolution.

Pour les traversées impliquant un véhicule, les passagers doivent se présenter 45 minutes avant l'heure du départ prévu du catamaran, sans quoi la réservation est automatiquement annulée. De plus, des frais de 40 \$ pour une automobile seront exigés pour toute réservation non honorée. Les passagers peuvent annuler leur traversée sans frais par téléphone, et ce, 48 heures avant le jour du départ prévu.

En ce qui concerne la tarification, il est à noter que le conducteur et les passagers d'un véhicule ne sont pas inclus dans la tarification présentée dans le Tableau 4-13. La tarification est similaire à celle établie pour la traversée Matane – Baie-Comeau, Trois-Pistoles – Les Escoumins ou encore Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. La seule différence provient de l'impossibilité d'embarquer des véhicules de plus grande taille tels que des camions ou remorques de grande taille. Cependant, à la lumière des données de charge UEA présentées aux Tableaux 4-4 (Rivière-du-Loup – Saint-Siméon) et 4-8 (Matane – Baie-Comeau), les véhicules sont d'abord des automobiles.

¹⁶ Source : <https://www.journaldequebec.com/2019/08/02/la-saison-du-traversier-cnm-evolution-est-terminee-1>

TABLEAU 4-13
GRILLE TARIFAIRE VÉHICULES -- ALLER SIMPLE
RIMOUSKI – FORESTVILLE
SAISON 2019

Traverses avec véhicules	Rimouski – Forestville
Véhicule de 6 m de longueur et moins	
Largeur : 2 m ou moins	50,00 \$
Véhicule : 6,4 m de longueur et +	
Largeur : 2,6 m ou moins,	50,00 \$
Tout mètre supplémentaire	17,00 \$ le mètre
Remorque, roulotte, tente-roulotte de 6 m de longueur sur 2,44 de largeur et moins	
Largeur : 2,44 m ou moins, longueur : 6 m ou moins	50,00 \$
Motocyclette, cyclomoteur, VTT/quad ou motoneige	
Cyclomoteur (scooter)	20,00 \$
Motocyclette, VTT	34,00 \$
Motocyclette et autres avec remorque	50,00 \$
Bicyclette	
Bicyclette	9,00 \$
Autre véhicule de plus de 6 m de longueur et 2,44 m de largeur	
Autre véhicule de plus de 6 m de longueur et 2,44 m de largeur	50,00 \$
Tout mètre supplémentaire	17,00 \$ le mètre

Source : Traverse Rimouski - Forestville/CNM Évolution.

L'année 2016 a été caractérisée par un bris du navire à la fin août ce qui a limité le nombre de passagers et de véhicules.

¹⁷ Les données d'achalandage de l'année 2019 n'ont pas été transférées à la STQ par l'opérateur de la traverse.

4.3 La traverse Rimouski – Sept-Îles

La traverse Rimouski – Blanc-Sablon, opérée par le navire *Bella Desgagnés*, représente la dernière option fluviale disponible pour se déplacer entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent pendant toute l'année.

Toutefois, en raison de la faible fréquence de ses départs, il est impossible de la considérer comme une alternative de transport pouvant se substituer à un lien routier ou fluvial. Sa mission est davantage axée sur le désenclavement des municipalités éloignées de la Basse-Côte-Nord.

Selon le site de l'armateur Desgagnés, entre le 14 octobre et le 12 janvier, une seule liaison hebdomadaire est assurée entre Rimouski et Sept-Îles. Le départ de Rimouski se fait le lundi à 22 h 00 et l'arrivée à Sept-Îles est le lendemain à 9 h 30, soit un temps de trajet de 11 h 30 sans compter les temps d'embarquement et de débarquement. Dans le sens inverse, le départ de Sept-Îles prend place le lundi à 00 h 15 et l'arrivée à Rimouski est prévue le lundi à 11 h 45.

Les deux alternatives pour se diriger de Rimouski à Sept-Îles sont les traverses Matane – Baie-Comeau - Godbout et Rimouski – Forestville. Rappelons que cette dernière traverse n'est en opération que pendant le printemps et l'été.

Pour un déplacement entre Rimouski et Sept-Îles effectué le 20 octobre 2019, le temps de trajet est de 5 heures 40 minutes. Les liens routiers et maritimes sont les suivants :

- Rimouski – Matane en utilisant la route 132 Est;
- Rimouski – Godbout à bord du traversier;
- Godbout – Sept-Îles par la route 138 Est.

5 MATRICES DE DISTANCES

Cette section présente les différentes alternatives en termes de distance entre des paires origine-destination. Les matrices serviront par la suite à calculer les émissions nettes de gaz à effet de serre, les coûts d'utilisation des véhicules et des accidents.

La présentation est séquentielle et suit un ordre logique pour permettre de positionner chaque traverse dans l'univers de choix possibles des résidents des régions administratives et du Bas-Saint-Laurent, et ce, en considérant la distance.

- La section 5.1 présente les distances entre les origines et les destinations considérées dans cette enquête en utilisant le trajet le plus court en kilomètres sans utiliser les traverses à l'étude : Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville;
- La section 5.2 est dédiée aux mêmes déplacements, mais en forçant le trajet à utiliser la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins;
- La section 5.3 inclut les résultats pour lesquels tous les trajets doivent emprunter la traverse Rimouski – Forestville.
- La section 5.4 inclut le différentiel de kilomètres entre un trajet fait en empruntant la traverse traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins et celui effectué sans utiliser cette traverse ni celle de Rimouski – Forestville.
- La section 5.5 présente le différentiel de kilomètres entre un trajet fait en empruntant la traverse traverse Rimouski – Forestville et celui effectué sans utiliser cette traverse ni celle de Trois-Pistoles – Les Escoumins;
- La section 5.6 présente le différentiel de kilomètres entre un trajet fait en empruntant la traverse traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins et celui effectué avec celle reliant Rimouski à Forestville;
- La section 5.7 présente la matrice de kilomètres permettant de minimiser le nombre de kilomètres pour chaque paire origine-destination.

Étant donné les origines et les destinations, certaines distances présentées dans la section 5.1 n'utilisent aucune traverse permettant de relier la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent. Certains liens sont plus courts en empruntant la traverse de Tadoussac pour rejoindre Québec et emprunter par la suite l'un des ponts disponibles.¹⁸

Le lecteur prendra note que les origines et les destinations sont toujours les préfectures des municipalités régionales de comtés (MRC). Tous les calculs ont été effectués en utilisant le logiciel Google Maps en retenant la distance la plus courte.

5.1 Distances sans traverses

Dans cette sous-section, les distances pour effectuer des déplacements d'une rive à l'autre sont présentées en excluant l'utilisation des deux traverses sous étude, à savoir la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville.¹⁹ Pour fins de comparaison, la distance totale devant être parcourue pour l'ensemble des paires origines-destination incluses aux Tableaux 5-1 et 5-2 atteint 38 253 kilomètres dont 27 673 pour les déplacements de la rive nord du fleuve vers l'ensemble des

¹⁸ Ce constat sera validé dans la section 6 (sondage) dans lequel la population de la Côte-Nord utilise la traverse Tadoussac - Sainte-Catherine pour atteindre des destinations localisées sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

¹⁹ Le lecteur notera que deux destinations dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent sont considérées : Rimouski et Rivière-du-Loup.

destinations localisées sur la Rive-Sud (Tableau 5-1) et 10 580 pour les trajets émanant de la rive sud et dont les destinations sont sur la rive nord (Tableau 5-2).

Les distances présentées dans le Tableau 5-1 sont les références Google Maps en kilomètres pour se diriger d'une origine à une destination selon la distance la plus courte (sans pouvoir utiliser les deux traverses sous étude). Notons que les traverses sous étude ont des impacts sur toutes les destinations sauf la Haute-Gaspésie. Géographiquement, l'impact est plus questionnable pour les destinations se situant en Beauce ou ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent (Sherbrooke est choisie comme destination « ailleurs sur la Rive-Sud ») pour lesquelles l'utilisation de la traverse Sainte-Catherine-Tadoussac et ensuite un des deux ponts à Québec pourraient être plus avantageux en termes kilométriques.

TABLEAU 5-1
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
SANS LES TRAVERSES SOUS ÉTUDE

Origine	Destination						Total (kilomètres)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) – Les Escoumins	213	109	310	228	313	469	1 642
Manicouagan (CN) – Baie-Comeau	156	260	149	312	474	650	2 001
Sept-Rivières (CN) – SeptÎles	325	429	318	480	662	838	3 052
Caniapiscau (CN) – Fermont	723	821	716	879	1 024	1 201	5 364
Minganie (CN) - Havre Saint Pierre	543	647	536	698	819	1 057	4 300
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) – Blanc-Sablon	1 760	1 810	1 794	1 694	2 040	2 216	11 314
Total (kilomètres)	3 720	4 076	3 823	4 291	5 332	6 431	27 673

Source : Google Maps.

TABLEAU 5-2
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
SANS LES TRAVERSES SOUS ÉTUDE

Origine	Destination				Total (kilomètres)
	Côte-Nord – Baie-Comeau	Saguenay – Lac-Saint-Jean – Saguenay	Mauricie – La Tuque	Charlevoix – La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	127	381	595	268	1 371
La Matanie (BSL) - Matane	67	373	587	261	1 288
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	123	312	568	200	1 203
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	156	280	495	168	1 099
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	214	219	434	107	974
Rivière-du-Loup (BSL)	260	177	391	61	889
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	256	239	487	127	1 109
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	302	220	391	107	1 020
Haute-Gaspésie	127	381	595	268	1 371
Total (kilomètres)	1 632	2 582	4 543	1 567	10 324

Source : Google Maps.

5.2 Distances avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Les Tableaux 5-3 et 5-4 présentent les distances entre les mêmes paires, mais en forçant systématiquement l'utilisation de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. Globalement, le nombre de kilomètres atteint 42 076 dont 30 408 pour les déplacements rive nord vers rive sud (Tableau 5-3) et 11 668 pour les trajets de la rive sud vers la rive nord (Tableau 5-4).

Dans un premier temps, hormis le trajet entre Les Escoumins et Sherbrooke, les départs de la Haute-Côte-Nord se dirigeant vers le Bas-Saint-Laurent, la Haute-Gaspésie ou la Beauce sont moins longs en kilomètres comparativement aux informations présentées dans le Tableau 5-1.

TABLEAU 5-3
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
AVEC LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Origine	Destination						Total (kilomètres)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	86	71	259	147	304	480	1 347
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	247	232	420	308	465	641	2 313
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	473	458	646	534	691	867	3 669
Caniapiscau (CN) - Fermont	797	782	970	858	1015	1 191	5 613
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	692	677	865	753	910	1 086	4 983
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	1 942	1 927	2 115	2 003	2 160	2 336	12 483
Total (kilomètres)	4 237	4 147	5 275	4 603	5 545	6 601	30 408

Source : Google Maps.

TABLEAU 5-4
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
AVEC LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Origine	Destination				Total (kilomètres)
	Côte-Nord – Baie-Comeau	Saguenay-Lac-Saint-Jean – Saguenay	Mauricie-La Tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	346	339	558	297	1 540
La Matanie (BSL) - Matane	338	331	550	289	1 508
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	278	271	490	229	1 268
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	246	239	458	197	1 140
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	184	177	396	135	892
Rivière-du-Loup (BSL)	230	223	442	181	1 076
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	251	244	463	202	1 160
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	273	266	485	224	1 248
Haute-Gaspésie	420	413	632	371	1 836
Total (kilomètres)	2 566	2 503	4 474	2 125	11 668

Source : Google Maps.

5.3 Distances avec la traverse Rimouski – Forestville

Dans cette sous-section, les distances pour effectuer des déplacements d'une rive à l'autre sont présentées en forçant tous les déplacements à utiliser la traverse Rimouski – Forestville. Mis à part les destinations localisées dans le Bas-Saint-Laurent (Rimouski ou Rivière-du-Loup) ou en Haute-Gaspésie,

Selon les matrices origine-destination considérées,
la distance totale devant être parcourue s'établit à 43 856 kilomètres.

De ceux-ci, 30 474 émanent de la rive nord et se dirigent vers la rive sud du fleuve Saint-Laurent. La différence pour les trajets partant de la rive sud et ayant leur destination sur la rive nord totalise 13 382 kilomètres.

TABLEAU 5-5
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
AVEC LA TRAVERSE RIMOUSKI - FORESTVILLE

Origine	Destination						Total (kilomètres)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	107	217	286	277	451	602	1 940
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	152	262	331	322	496	647	2 210
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	378	488	557	548	722	873	3 566
Caniapiscau (CN) - Fermont	702	812	881	872	1046	1 197	5 510
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	596	706	775	766	940	1 091	4 874
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	1 846	1 956	2 025	2 016	2 190	2 341	12 374
Total (kilomètres)	3 781	4 441	4 855	4 801	5 845	6 751	30 474

Source : Google Maps.

Selon le Tableau 5-6, la matrice kilométrique de la traverse Rimouski-Forestville présente un total de 13 382 kilomètres,

En regard du scénario pour lequel les trajets doivent utiliser le lien Trois-Pistoles – Les Escoumins (11 668 kilomètres), l

TABLEAU 5-6
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
AVEC LA TRAVERSE RIMOUSKI - FORESTVILLE

Origine	Destination				Total (kilomètres)
	Côte-Nord – Bale-Comeau	Saguenay-Lac-Saint-Jean – Saguenay	Mauricie-La tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	256	365	583	322	1 526
La Matanie (BSL) - Matane	247	356	574	313	1 490
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	186	295	513	252	1 246
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	151	260	478	217	1 106
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	214	323	541	280	1 358
Rivière-du-Loup (BSL)	261	370	588	327	1 546
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	265	374	592	331	1 562
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	303	412	630	369	1 714
Haute-Gaspésie	333	442	660	399	1 834
Total (kilomètres)	2 216	3 197	5 159	2 810	13 382

Source : Google Maps.

5.4 Distances nettes avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Pour mesurer l'effet net de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, la matrice des effets kilométriques nets est présentée aux Tableaux 5-7 (déplacements dont l'origine est la rive nord) et 5-8 (déplacements provenant de la rive sud). Il s'agit de la différence (soustraction) des Tableaux 5-1 et 5-3 et des Tableaux 5-2 et 5-4. Dans les Tableaux 5-7 et 5-8, lorsque le nombre est positif, cela signifie que la distance en kilomètres sans utiliser la traverse est plus longue. Il s'agit d'un avantage pour la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. Dans le cas contraire où le nombre est négatif, le chemin empruntant les services de la traverse est plus long que celui l'évitant.

Globalement,

(Tableau 5-7 : -2 735 et Tableau 5-8 : -1 088). Il s'agit d'une

(Tableau 5-1 et 5-2).

De façon détaillée,

(données en rouge dans les Tableaux 5-7 et 5-8). De facto,

Selon le Tableau 5-

TABLEAU 5-7
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
AVEC LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Origine	Destination						Total (kilomètres nets)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie (Sainte-Anne-des-Monts)	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	127	38	51	81	9	-11	295
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	-91	28	-271	4	9	9	-312
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	-148	-29	-328	-54	-29	-29	-617
Caniapiscou (CN) - Fermont	-74	39	-254	21	9	10	-249
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	-149	-30	-329	-55	-91	-29	-683
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	-182	-117	-321	-309	-120	-120	-1169
Total (kilomètres nets)	-517	-71	-1 452	-312	-213	-170	-2 735

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En noir : Sans l'utilisation des deux traverses

Source : Google Maps.

Le Tableau 5-8 indique que globalement (effet net),

Les déplacements effectués avec la traverse émanant des MRC localisées sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, sont globalement plus courts si la destination est localisée à Saguenay ou à La Tuque (préfecture des MRC correspondantes). Si la destination est la Côte-Nord (Baie-Comeau) ou Charlevoix (La Malbaie), il semble plus efficace de ne pas utiliser cette traverse.

TABLEAU 5-8
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
AVEC LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Origine	Destination				Total (kilomètres nets)
	Côte-Nord – Baie- Comeau	Saguenay- Lac-Saint-Jean – Saguenay	Mauricie- La tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	-219	42	37	-29	-169
La Matanie (BSL) - Matane	-271	42	37	-28	-220
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	-155	41	78	-29	-65
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	-90	41	37	-29	-41
Les Basques (BSL) - Trois- Pistoles	30	42	38	-28	82
Rivière-du-Loup (BSL)	30	-46	-51	-120	-187
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	5	-5	24	-75	-51
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	29	-46	-94	-117	-228
Haute-Gaspésie	-268	45	40	-26	-209
Total (kilomètres nets)	-909	156	146	-481	-1 088

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En noir : Sans l'utilisation des deux traverses

Source : Google Maps.

5.5 Distances nettes avec la traverse Rimouski – Forestville

Dans cette sous-section, les distances nettes pour effectuer des déplacements d'une rive à l'autre sont présentées pour la traverse Rimouski – Forestville. Il s'agit de comparer les Tableaux 5-5 et 5-1 (Tableau 5-9) aux Tableaux 5-6 et 5-2 (Tableau 5-10). Dans les Tableaux 5-9 et 5-10, lorsque le nombre est positif, cela signifie que la distance en kilomètres sans utiliser la traverse est plus longue comparativement au chemin le plus court nécessitant l'usage de la traverse. Il s'agit d'un avantage pour la traverse Rimouski – Forestville. Dans le cas contraire où le nombre est négatif, le chemin empruntant les services de la traverse est plus long que celui l'évitant.

En termes nets, le nombre de kilomètres

Pour les déplacements provenant de la rive nord (Tableau 5-9),

TABLEAU 5-9
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
AVEC LA TRAVERSE RIMOUSKI - FORESTVILLE

Origine	Destination						Total (kilomètres nets)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	106	-108	24	-49	-138	-133	-298
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	4	-2	-182	-10	-22	3	-209
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	-53	-59	-239	-68	-60	-35	-514
Caniapiscau (CN) - Fermont	21	9	-165	7	-22	4	-146
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	-53	-59	-239	-68	-121	-34	-574
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	-86	-146	-231	-322	-150	-125	-1 060
Total (kilomètres nets)	-61	-365	-1 032	-510	-513	-320	-2 801

Légende : En rouge : Rimouski – Forestville; en noir : Sans l'utilisation des deux traverses

Source : Google Maps.

En appliquant les mêmes critères, le Tableau 5-10 indique qu'au net,

TABLEAU 5-10
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
AVEC LA TRAVERSE RIMOUSKI - FORESTVILLE

Origine	Destination				Total (kilomètres nets)
	Côte-Nord - Baie-Comeau	Saguenay-Lac-Saint-Jean - Saguenay	Mauricie-La Tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	-129	16	12	-54	-155
La Matanie (BSL) - Matane	-180	17	13	-52	-202
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	-63	17	55	-52	-43
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	5	20	17	-49	-7
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	0	-104	-107	-173	-384
Rivière-du-Loup (BSL)	-1	-193	-197	-266	-657
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	-9	-135	-105	-204	-453
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	-1	-192	-239	-262	-694
Haute-Gaspésie	-181	16	12	-54	-207
Total (kilomètres nets)	-559	-538	-539	-1 166	-2 802

Légende : En rouge : Rimouski – Forestville; en noir : Sans l'utilisation des deux traverses

Source : Google Maps.

5.6 Distances nettes comparatives pour les deux traverses

Dans cette sous-section, une analyse comparative des deux traverses en termes de kilomètres est présentée (différence entre Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville). Dans les Tableaux 5-11 et 5-12, lorsque le nombre est positif, cela signifie que la distance en kilomètres en utilisant la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins est plus longue.

Dans le cas contraire où le nombre est négatif, le chemin empruntant les services de la traverse Rimouski – Forestville est plus long que celui empruntant la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

Globalement,

Comme présenté au Tableau 5-11, l'utilisation de la navette Trois-Pistoles – Les Escoumins plutôt que celle reliant Rimouski à Forestville pour se diriger de la rive nord du fleuve vers sa rive sud,

TABLEAU 5-11
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
COMPARAISON TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS ET RIMOUSKI – FORESTVILLE

Origine	Destination						Total (kilomètres nets)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	-21	-146	-27	-130	-147	-122	-593
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	95	-30	89	-14	-31	-6	103
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	95	-30	89	-14	-31	-6	103
Caniapiscau (CN) - Fermont	95	-30	89	-14	-31	-6	103
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	96	-29	90	-13	-30	-5	109
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	96	-29	90	-13	-30	-5	109
Total (kilomètres nets)	456	-294	420	-198	-300	-150	-66

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En noir : Rimouski – Forestville

Source : Google Maps.

TABLEAU 5-12
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
COMPARAISON TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS ET RIMOUSKI – FORESTVILLE

Origine	Destination				Total (kilomètres nets)
	Côte-Nord – Baie-Comeau	Saguenay– Lac-Saint- Jean – Saguenay	Mauricie- La tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	90	-26	-25	-25	14
La Matanie (BSL) - Matane	91	-25	-24	-24	18
La Mitis (BSL) - Mont- Joli	92	-24	-23	-23	22
Rimouski-Neigette (BSL) – Rimouski	95	-21	-20	-20	34
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	-30	-146	-145	-145	-466
Rivière-du-Loup (BSL)	-31	-147	-146	-146	-470
Témiscouata - Témiscouata-sur-le- Lac	-14	-130	-129	-129	-402
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	-30	-146	-145	-145	-466
Haute-Gaspésie	87	-29	-28	-28	2
Total (kilomètres nets)	350	-694	-685	-685	-1 714

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En noir : Rimouski – Forestville
 Source : Google Maps.

5.7 Kilométrage optimal

Cette dernière sous-section présente le kilométrage minimal pour réaliser les déplacements entre les paires origine-destination choisies. Les Tableaux 5-13 et 5-14 présentent les distances les plus basses entre les Tableaux 5-1, 5-3 et 5-5 pour les trajets entre la rive nord et la rive sud du fleuve et les Tableaux 5-2, 5-4 et 5-6 pour les déplacements émanant de la rive sud et dont la destination est située sur la rive nord.

- Si la donnée apparaît en **rouge**, cela signifie que le trajet utilisant les services de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins est le plus court.
- Lorsque la donnée est en **vert**, la distance la plus courte est celle utilisant la traverse Rimouski – Forestville.
- Enfin, si la donnée est en noir, cela implique que le trajet sans l'utilisation d'une seule des deux traverses sous étude est le plus court.

Optimalement, la distance totale devant être parcourue atteint 37 150 kilomètres. Pour les déplacements « rive nord – rive sud », il s'agit de 27 213 kilomètres. Le complément, soit 9 937 est lié aux trajets dont l'origine est localisée sur la rive sud et la destination est située sur la rive nord.

Le Tableau 5-13 (déplacements « rive nord – rive sud ») présente la répartition entre les trois options (sans les traverses, avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins et la traverse Rimouski – Forestville) selon la règle du kilométrage le plus bas.

En contraignant la matrice aux déplacements dont l'origine est située dans les MRC de La Haute-Côte-Nord, de Manicouagan et de Sept-Rivières, le total atteint 6 335 kilomètres

TABLEAU 5-13
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-NORD – RIVE-SUD
DISTANCE LA PLUS COURTE

Origine	Destination						Total (kilomètres nets)
	BSL (Rimouski)	BSL (Rivière-du-Loup)	Haute-Gaspésie	Nouveau-Brunswick (Edmundston)	Beauce (Sainte-Marie de Beauce)	Ailleurs sur la Rive-Sud (Sherbrooke)	
La Haute-Côte-Nord (CN) - Les Escoumins	86	71	259	147	304	469	1 336
Manicouagan (CN) - Baie-Comeau	152	232	149	308	465	641	1 947
Sept-Rivières (CN) - Sept-Îles	325	429	318	480	662	838	3 052
Caniapiscau (CN) - Fermont	702	782	716	858	1 015	1 191	5 264
Minganie (CN) - Havre saint Pierre	543	647	536	698	819	1 057	4 300
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN) - Blanc-Sablon	1 760	1 810	1 794	1 694	2 040	2 216	11 314
Total (kilomètres nets)	3 568	3 971	3 772	4 185	5 305	6 412	27 213

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En vert : Rimouski – Forestville; en noir : Sans l'utilisation des deux traverses; Source : Google Maps.

TABLEAU 5-14
DISTANCES EN KILOMÈTRES -- ALLER SIMPLE
RIVE-SUD – RIVE-NORD
DISTANCE LA PLUS FAIBLE

Origine	Destination				Total (kilomètres nets)
	Côte-Nord – Baie-Comeau	Saguenay–Lac-Saint-Jean – Saguenay	Mauricie-La Tuque	Charlevoix - La Malbaie	
La Matapédia (BSL) - Amqui	127	339	558	268	1 292
La Matanie (BSL) - Matane	67	331	550	261	1 209
La Mitis (BSL) - Mont-Joli	123	271	490	200	1 084
Rimouski-Neigette (BSL) - Rimouski	151	239	458	168	1 016
Les Basques (BSL) - Trois-Pistoles	184	177	396	107	864
Rivière-du-Loup (BSL)	230	177	391	61	859
Témiscouata - Témiscouata-sur-le-Lac	251	239	463	127	1 080
Kamouraska (BSL) - Saint Pascal	273	220	391	107	991
Haute-Gaspésie	152	413	632	345	1 542
Total (kilomètres nets)	1 558	2 406	4 329	1 644	9 937

Légende : En rouge : Trois-Pistoles – Les Escoumins; En vert : Rimouski – Forestville; en noir : Sans l'utilisation des deux traverses; Source : Google Maps.

5.8 Synthèse

La section 5 avait comme objectif de présenter les distances à parcourir en utilisant ou pas les traverses à l'étude : Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville.

6 ÉTUDE DE MARCHÉ : SEGMENT POPULATION

La troisième partie de cette étude traite de l'enquête effectuée auprès de la population du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord concernant leurs habitudes de déplacement entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Une section complète est également dédiée aux changements de comportements advenant le cas où des améliorations étaient apportées à l'offre de service pour chaque traverse : Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville.

6.1 Déplacements interrives

D'emblée, 22% de la population âgée de 18 ans et plus résidant dans les régions administratives du Bas-Saint-Laurent, de la Côte-Nord et de la MRC de La Haute-Gaspésie a mentionné s'être déplacée d'une rive à l'autre au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête (Tableau 6-1).²¹

Toujours selon le Tableau 6-1, les résidents de la région du Bas-Saint-Laurent et de la Haute-Gaspésie se sont déplacés vers l'autre rive du fleuve dans une proportion de 19%. La proportion d'habitants de la Côte-Nord s'étant déplacée vers une zone localisée sur la rive sud atteint 30%.

TABLEAU 6-1
DÉPLACEMENTS VERS LA RIVE OPPOSÉE
DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Région administrative	%
Côte-Nord	30,1
Bas-Saint-Laurent	19,3
Total	22,3

Le Tableau 6-2 montre que les MRC sont assez homogènes en regard de l'occurrence d'au moins un déplacement au cours des 12 derniers mois. Pour la Côte-Nord, les habitants de la MRC de Sept-Rivières (Sept-Îles) ont indiqué s'être déplacés dans une proportion de 33%. Suivent dans l'ordre les MRC de La Haute-Côte-Nord et de La Manicouagan (32%). Les résidents des MRC plus reculées ont mentionné s'être moins déplacés.

Dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent, les habitants des MRC des Basques, de Kamouraska et de Rivière-du-Loup sont les plus actifs en termes de déplacements interrives : 30%, 29% et 26% respectivement.²² Pour les autres MRC incluant Rimouski, les taux de déplacement ne dépassent jamais 20%.

Rappelons que selon les données présentées dans la section 3, les municipalités de la Côte-Nord sont de beaucoup plus petite taille que celles du Bas-Saint-Laurent, exception faite de Sept-Îles.

²¹ Toutes les statistiques présentées dans cette section 6 sont pondérées selon la taille de la population de la MRC de résidence. La marge d'erreur globale est de $\pm 4\%$. La marge d'erreur pour le Bas-Saint-Laurent est $\pm 4,9\%$ et de $\pm 6,9\%$ pour la Côte-Nord.

²² Étant donné les incertitudes entourant la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, les résidents de la zone ont possiblement déclaré davantage s'être déplacés comparativement aux vrais comportements.

TABLEAU 6-2
MRC DE RÉSIDENCE DES DÉPLACEMENTS
VERS LA RIVE OPPOSÉE DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Côte-Nord		Bas-Saint-Laurent	
MRC	%	MRC	%
La Haute-Côte-Nord	31,9	La Matapédia (BSL)	14,5
Manicouagan (CN)	31,5	La Matanie (BSL)	13,1
Sept-Rivières (CN)	33,4	La Mitis (BSL)	13,4
Caniapiscou (CN)	24,1	Rimouski-Neigette (BSL)	19,0
Minganie (CN)	18,0	Les Basques (BSL)	29,7
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN)	13,7	Rivière-du-Loup (BSL)	25,8
		Témiscouata	15,1
		Kamouraska (BSL)	28,6
		Haute-Gaspésie	12,9

6.2 Caractéristiques sociodémographiques de la population s'étant déplacée

L'enquête auprès de la population des deux régions démontre que les participants ayant effectué des trajets interrives au cours des 12 mois précédant l'enquête proviennent des MRC les plus peuplées. Selon le Tableau 6-3, la MRC de Sept-Rivières (CN : 17%), de Rimouski-Neigette (BSL : 16%), de la Manicouagan (CN : 14%), et de Rivière-du-Loup (13%) sont les plus actives.

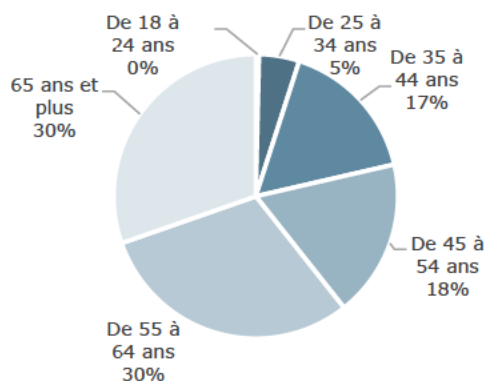
TABLEAU 6-3
LIEUX DE RÉSIDENCE (MRC) DES RÉPONDANTS
TOUTES ZONES CONFONDUES (N=607)

MRC	%
La Haute-Côte-Nord	5,0
Manicouagan (CN)	14,1
Sept-Rivières (CN)	17,2
Caniapiscou (CN)	1,4
Minganie (CN)	1,7
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN)	0,9
La Matapédia (BSL)	3,8
La Matanie (BSL)	4,1
La Mitis (BSL)	3,6
Rimouski-Neigette (BSL)	16,1
Les Basques (BSL)	3,8
Rivière-du-Loup (BSL)	13,1
Témiscouata	4,3
Kamouraska (BSL)	8,8
Haute-Gaspésie	2,1

La Figure 6-1 indique que 60% des répondants s'étant déplacé ont 55 ans et plus. Seulement 5% ont moins de 35 ans. La moyenne d'âge s'établit à 57 ans. Pour les résidents de la rive sud, l'âge moyen

est de 58,1 ans et 56,5 ans pour les habitants de la rive nord.²³ Les individus se déplaçant d'une rive à l'autre sont plus âgés que la moyenne de la population de 18 ans et plus.

FIGURE 6-1
CLASSES D'ÂGE DE LA POPULATION
TOUTES ZONES CONFONDUES



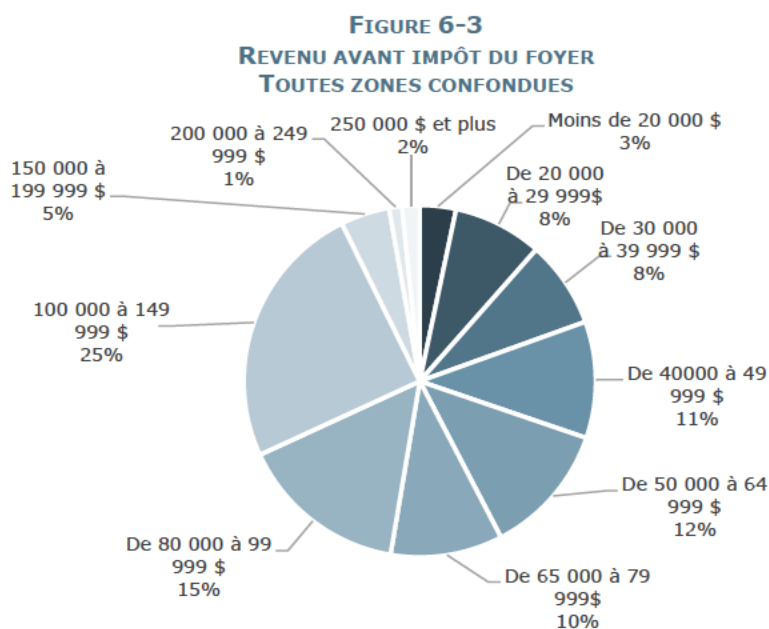
Parmi les participants s'étant déplacés, 54% sont des femmes et 46% des hommes. Pour les résidents ayant effectué au moins un déplacement vers la rive nord du fleuve (origine du Bas-Saint-Laurent), 48% sont des femmes. Dans le sens inverse (origine de la Côte-Nord), cette même proportion atteint 61%.

FIGURE 6-2
GENRE DE LA POPULATION
TOUTES ZONES CONFONDUES



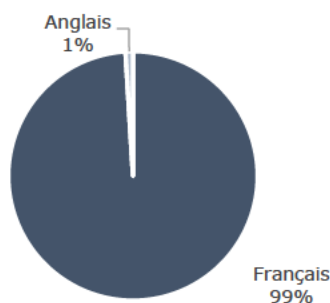
²³ Selon les statistiques officielles du recensement de 2016, l'âge moyen des habitants de la Côte-Nord de 18 ans et plus est de 53 ans tandis qu'il atteint 56 ans dans le Bas-Saint-Laurent.

Selon les informations collectées lors du sondage, 70% des répondants ont déclaré avoir un revenu familial avant impôt supérieur à 50 000 \$ (Figure 6-3). 33% ont déclaré qu'il était d'au moins 100 000 \$. Le revenu familial médian avant impôt se situe entre 65 000 \$ et 79 999 \$.



Globalement, 99% des participants ayant mentionné s'être déplacés d'une rive à l'autre utilisent le français comme langue principale dans leur ménage (Figure 6-4).²⁴ Cette proportion est supérieure aux déclarations effectuées lors du recensement de 2016.

FIGURE 6-4
LANGUE PRINCIPALE DU MÉNAGE
TOUTES ZONES CONFONDUES



Globalement, 48% des participants ayant mentionné avoir effectué au moins un déplacement vers l'autre rive sont des travailleurs à temps plein et 6% travaillent à temps partiel (Tableau 6-4). Cette

²⁴ L'enquête pouvait être administrée en français ou en anglais selon la convenance du répondant.

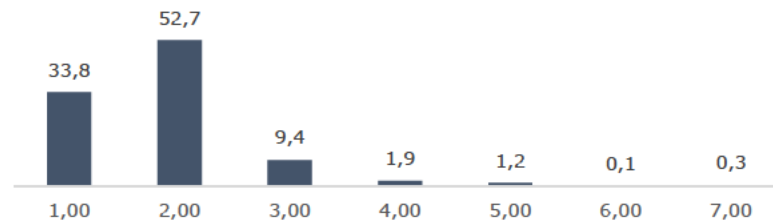
proportion est supérieure aux déclarations effectuées lors du recensement de 2016 puisque la donnée est égale à 25%. En terminant, 40% sont des retraités.

TABEAU 6-4
LANGUE PRINCIPALE DU MÉNAGE
TOUTES ZONES CONFONDUES

Occupation actuelle	%	% des déclarants
Travailleur (se) à temps plein (35 heures/semaine et plus)	46,8	47,5
Travailleur (se) à temps partiel (moins de 35 heures/semaine)	6,1	6,2
Étudiant(e)	0,5	0,5
Sans emploi/à la recherche d'un emploi	1,3	1,3
À la maison à temps plein	2,1	2,1
Retraité(e)	39,6	40,2
Autre	2,1	2,1
NSP/Refus	1,5	--
Total	100,0	100,0

Selon les informations collectées lors du sondage, 99% des personnes ont déclaré posséder au moins une automobile dans leur ménage. Selon la Figure 6-5, 66% des déclarants possèdent au moins 2 automobiles. Lorsque les répondants ont accès à une automobile, dans 74% des cas, ils en sont l'utilisateur principal.

FIGURE 6-5
NOMBRE D'AUTOMOBILES POSSÉDÉES DANS LE MÉNAGE
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.3 Portrait de la situation actuelle

Cette sous-section présente les résultats des participants des deux zones géographiques (rive nord et rive sud) qui ont indiqué s'être déplacés d'une rive à l'autre au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête.

6.3.1 Habitudes de déplacement des résidents du Bas-Saint-Laurent

Les résidents de la région administrative du Bas-Saint-Laurent et de la MRC de La Haute-Gaspésie pouvaient se déplacer vers quatre régions situées sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent : Côte-Nord, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Mauricie et Charlevoix-Portneuf. Ces zones sont propices à l'utilisation des

traverses disponibles. Pour les zones plus à l'ouest tout en demeurant sur la rive nord (ex : Les Laurentides ou l'Abitibi), tout trajet devrait passer par Québec. La décision fut prise de les éliminer de l'enquête destinée aux résidents de la rive sud du fleuve.

Selon le Tableau 6-5, en partance du Bas-Saint-Laurent et de la MRC de La Haute-Gaspésie, 65% des répondants ont indiqué s'être dirigé vers la Côte-Nord, 36% vers le Comté de Charlevoix/Portneuf, 27% vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et 11% vers la Mauricie.

- En regard de la population du Bas-Saint-Laurent âgée de 18 ans et plus, 13% se serait déplacé au moins une fois vers la Côte-Nord, 7% vers le comté de Charlevoix et Portneuf, 5% vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et 2% vers la Mauricie.

TABLEAU 6-5
DESTINATION DE LA POPULATION RÉSIDENTE
DE LA RIVE-SUD

Origine	Destination (région administrative)	Pourcentage (%) Population se déplaçant	Pourcentage (%) Population totale
Bas-Saint-Laurent	Côte-Nord	65,0	12,5
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	26,6	5,1
	Charlevoix et Portneuf	36,2	7,0
	Mauricie	10,5	2,0

Lorsque les habitants du Bas-Saint-Laurent et de La Haute-Gaspésie se sont déplacés sur la rive opposée, la médiane est la même pour toutes les régions, à savoir un aller-retour (Tableau 6-6 -- médiane = 2). Par contre, les moyennes fluctuent énormément puisque certains répondants ont franchi le fleuve 500 fois signifiant un aller-retour tous les jours de la semaine de travail. Néanmoins, la fréquence de déplacements interrives n'est pas très élevée.

TABLEAU 6-6
FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS
DE LA POPULATION RÉSIDENTE DE LA RIVE SUD DU FLEUVE
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	% parmi les répondants du Bas-Saint-Laurent ayant mentionné s'être déplacé vers la région			
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Mauricie	Charlevoix et Portneuf
	65,0%	26,6%	10,5%	36,2%
1 déplacement	8,4	14,5	6,8	8,3
2 déplacements	43,3	55,7	31,3	61,3
3 déplacements	0,2	1,0	3,4	5,2
4 déplacements	19,8	21,5	14,7	17,1
5 déplacements	0,0	0,5	0,0	0,0
6 déplacements	8,9	3,0	19,7	3,8
7 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0
8 déplacements	5,4	1,0	11,3	0,7
9 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0
10 déplacements et plus	14,0	2,7	12,8	3,5
Moyenne (passages)	11	3	8	3
Médiane	2	2	2	2

Lorsque les résidents du Bas-Saint-Laurent se déplacent vers les régions situées sur la rive nord du fleuve, les deux tiers (65%) le font en automobile (avec ou sans remorque ou caravane), 11% en pick-up ou camionnette et 11% en avion. Dans 7% des cas, le déplacement se fait en camion pour le motif affaires. Notons que 4% de la population effectue le trajet à pieds.

TABLEAU 6-7
MODES DE TRANSPORT UTILISÉS
DE LA POPULATION RÉSIDENTE DE LA RIVE SUD DU FLEUVE
12 DERNIERS MOIS

Mode de transport utilisé	% parmi les répondants du Bas-Saint-Laurent ayant mentionné s'être déplacé vers la région				Total
	Côte-Nord	Le Saguenay-Lac-Saint-Jean	La Mauricie	Charlevoix et Portneuf	
	65,0%	26,6%	10,5%	36,2%	100,0%
Automobile (avec ou sans remorque ou caravane)	64,9	83,0	80,3	87,1	75,4
Pick-up ou camionnette	11,1	7,9	11,0	6,0	9,1
Camion	6,8	5,8	9,3	1,5	5,4
Avion	11,3	0,0	0,0	1,1	5,6
Autobus	1,2	0,6	0,0	0,4	0,8
Véhicule récréatif	1,4	0,0	0,0	1,0	0,9
Motocyclette	2,2	0,0	0,0	0,0	1,0
À pieds	3,5	0,0	0,0	0,0	1,6
Autre mode de transport	0,5	10,4	8,9	8,5	5,1

Pour les résidents de la rive sud du fleuve s'étant dirigés vers la Côte-Nord, 85% d'entre eux ont utilisé les services d'un traversier (Tableau 6-8). La proportion atteint 75% pour ceux se dirigeant vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, 61% pour les déplacements se dirigeant vers Charlevoix/Portneuf et 15% dans le cadre de déplacements vers La Mauricie. En moyenne, les déplacements en traversiers représentent moins de la moitié des déplacements totaux présentés dans le Tableau 6-6.

TABLEAU 6-8
DÉPLACEMENTS UTILISANT L'UN DES TRAVERSIERS
POPULATION RÉSIDENTE DE LA RIVE SUD DU FLEUVE
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	Nombre de déplacements en utilisant l'un des traversiers			
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean	La Mauricie	Charlevoix et Portneuf
	65,0%	26,6%	10,5%	36,2%
0 déplacement	15,4	25,4	85,2	39,4
1 déplacement	10,1	16,2	5,4	13,9
2 déplacements	32,6	41,1	5,5	35,6
3 déplacements	1,5	1,0	0,0	2,0
4 déplacements	17,6	13,8	1,6	4,5
5 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0
6 déplacements	6,7	1,5	0,0	1,6
7 déplacements	0,3	0,0	0,0	0,0
8 déplacements	3,7	0,5	0,0	0,7
9 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0
10 déplacements et plus	12,2	1,0	1,6	2,6
Moyenne (incluant les 0)	6	2	0,5	2

Parmi les 85% de personnes ayant utilisé un traversier pour se diriger vers la Côte-Nord, 46% d'entre elles ont emprunté la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon et 45% la traverse Matane – Baie-Comeau-Godbout (Tableau 6-9).²⁵ En ce qui a trait aux traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville, 23,3% et 18,3% des usagers ont utilisé leurs services au moins une fois.

En ce qui a trait au nombre de déplacements vers la Côte-Nord, ils oscillent aux alentours de 7 déplacements, exception faite des traverses Rimouski – Forestville et Rivière-du-Loup – Saint-Siméon pour lesquelles, la moyenne des trajets se situe autour de 4.

Lorsque la destination est le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la moyenne se situe à 2 déplacements. Finalement, lorsque les résidents se déplacent vers Charlevoix/Portneuf, la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins exhibe la moyenne la plus haute (7). Toutefois, sa médiane se situe à 2.

²⁵ En considérant, les déplacements à l'aide d'un traversier vers la Côte-Nord sont faits par 10,6% de la population totale âgée de 18 ans et plus résidant dans la région du Bas-Saint-Laurent et de la MRC de la Haute-Gaspésie. Cette même proportion atteint 3,8% pour les déplacements vers le Saguenay Lac-Saint-Jean, 0,3% vers de la Mauricie et 4,2% vers Charlevoix / Portneuf.

TABLEAU 6-9
TRAVERSES UTILISÉES VERS LA CÔTE-NORD
POPULATION DE LA RIVE SUD UTILISANT LES TRAVERSES
12 DERNIERS MOIS

Liaison - Traversier	Côte-Nord (55,0% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Saguenay-Lac-Saint-Jean (19,8% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Mauricie (1,5% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Charlevoix / Portneuf (23,1% des personnes s'étant déplacées vers cette région)	
	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen par utilisateur
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	45,6	3,5	83,2	2,3	-- ^a	-- ^a	86,2	3,0
Trois-Pistoles – Les Escoumins	23,3	6,5	14,6	2,5	-- ^a	-- ^a	9,9	7,3
Rimouski-Forestville	18,3	4,3	11,6	2,5	-- ^a	-- ^a	7,1	2,4
Matane-Baie-Comeau-Godbout	45,2	6,6	6,0	--	-- ^a	-- ^a	5,0	-- ^a
Autre	2,4	-	0,0	--	-- ^a	-- ^a	0,0	0,0

a. Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

6.3.2 Habitudes de déplacement des résidents de la Côte-Nord

Les résidents de la région administrative de la Côte-Nord pouvaient se déplacer vers cinq régions situées sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent : Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Nouveau-Brunswick, Beauce/Chaudière-Appalaches et ailleurs sur la rive sud du fleuve Saint Laurent.²⁶ Ces zones sont propices à l'utilisation des traverses disponibles. Pour les zones plus à l'ouest tout en demeurant sur la rive sud (ex : La région de Montréal ou l'Outaouais), tout trajet devrait passer par Québec ou encore rester sur la rive nord jusqu'à leurs destinations. La décision fut prise de les éliminer de l'enquête destinée aux résidents de la rive nord du fleuve.

Comme indiqué au Tableau 6-10, parmi les résidents de la Côte-Nord s'étant déplacés vers la rive sud du fleuve, plus des deux tiers avaient le Bas-Saint-Laurent comme destination (68% ou 20% de la population totale de 18 ans et plus). Suivent dans l'ordre, la Gaspésie (43% ou 13% de la population totale), la Beauce/Chaudière-Appalaches (18% ou 5% de la population totale) et le Nouveau-Brunswick (14% ou 4% de la population totale). Une autre destination sur la rive sud du fleuve a été choisie par 23% des répondants (7% de la population totale).

²⁶ Le lecteur notera que les zones sont les mêmes que celles considérées dans la section 4 traitant des distances en kilomètres.

TABLEAU 6-10
DESTINATION DE LA POPULATION RÉSIDENTE
DE LA CÔTE-NORD
12 DERNIERS MOIS

Origine	Destination (région administrative)	Pourcentage (%) Population se déplaçant	Pourcentage (%) Population totale
Bas-Saint-Laurent	Le Bas-Saint-Laurent	67,9	20,4
	La Gaspésie	43,2	13,0
	Le Nouveau-Brunswick	14,3	4,3
	La Beauce/Chaudière-Appalaches	17,8	5,4
	Ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve	22,6	6,8

Parmi les 68% des résidents de la Côte-Nord ayant effectué au moins un déplacement vers la rive sud du fleuve, la moyenne atteint 5 (médiane = 3) si la destination est le Bas-Saint-Laurent (Tableau 6-11). Elle se situe à 4 lorsque la Gaspésie est la destination (médiane = 2), 3 si la fin du déplacement est le Nouveau-Brunswick (médiane = 2) et 4 si le trajet se termine dans la région administrative de Beauce/Chaudière-Appalaches (médiane = 2). Finalement, pour tous les autres déplacements vers la rive sud du fleuve, les 23% des résidents y ayant effectué un déplacement ont en moyenne effectué 6 trajets dans l'année (médiane = 4).

TABLEAU 6-11
FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS
DE LA POPULATION RÉSIDENTE DE LA CÔTE-NORD
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	% parmi les répondants de la Côte-Nord ayant mentionné s'être déplacés vers la région				
	Le Bas-Saint-Laurent	La Gaspésie	Le Nouveau-Brunswick	La Beauce / Chaudière-Appalaches	Ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve
	67,9%	43,2%	14,3%	17,8%	22,6%
1 déplacement	5,9	10,9	2,6	12,4	5,2
2 déplacements	39,6	50,2	73,3	45,6	26,9
3 déplacements	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
4 déplacements	20,8	18,9	9,2	19,3	32,7
5 déplacements	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0
6 déplacements	8,5	7,8	12,3	11,6	9,7
7 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8 déplacements	10,1	2,5	0,0	0,0	3,9
9 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10 déplacements et plus	13,6	8,3	2,6	8,6	21,7
Moyenne	5	4	3	4	6
Médiane	3	2	2	2	4

Selon le Tableau 6-12, 71% des résidents de la Côte-Nord s'étant déplacés vers une destination localisée sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent l'ont fait en automobile et 12% en pick-up ou camionnette. Les déplacements en avion sont également fréquents en ce sens où 13% des participants ont déclaré avoir atteint cette destination à l'aide de ce mode (20% lorsque la destination est le Bas-Saint-Laurent). Notons que 5% des participants ont utilisé des camions comme moyen de transport (motif affaires).

TABLEAU 6-12
MODES DE TRANSPORT UTILISÉS
DE LA POPULATION RÉSIDENTE DE LA CÔTE-NORD
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	% parmi les répondants de la Côte-Nord ayant mentionné s'être déplacés vers la région					
	Le Bas-Saint-Laurent	La Gaspésie	Le Nouveau-Brunswick	La Beauce / Chaudière-Appalaches	Ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve	Total
	67,9%	43,2%	14,3%	17,8%	22,6%	100,0%
Automobile (avec ou sans remorque ou caravane)	67,9	66,6	79,0	74,9	83,2	71,4
Pick-up ou camionnette	9,9	16,5	4,1	14,8	12,9	12,1
Camion	6,5	3,6	6,7	4,5	2,6	5,0
Avion	20,3	10,2	0,0	13,1	1,6	12,6
Autobus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Véhicule récréatif	3,3	0,8	7,7	0,0	1,6	2,4
Motocyclette	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
À pieds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autre mode de transport	9,6	10,9	6,7	11,5	6,8	9,5

Le Tableau 6-13 indique que 86% des résidents ayant effectué un déplacement vers le Bas-Saint-Laurent ont utilisé une traverse pour s'y rendre. La même proportion atteint 88% dans le cadre de trajets en Gaspésie, 87% pour des trajets au Nouveau-Brunswick et 83% ailleurs sur la rive sud du fleuve. Dans le cadre de trajet dont la destination est la Beauce, 38% de la population s'y étant rendu a utilisé les services d'un traversier.

TABLEAU 6-13
DÉPLACEMENTS UTILISANT L'UN DES TRAVERSIERS
POPULATION RÉSIDENTE DE LA CÔTE-NORD
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	Nombre de déplacements en utilisant l'un des traversiers				
	Le Bas-Saint-Laurent	La Gaspésie	Le Nouveau-Brunswick	La Beauce / Chaudière-Appalaches	Ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve
	67,9%	43,2%	14,3%	17,8%	22,6%
0 déplacement	13,7	12,4	13,4	61,8	17,4
1 déplacement	10,3	12,8	6,7	11,9	8,4
2 déplacements	31,9	44,1	58,9	16,8	26,8
3 déplacements	4,6	6,0	8,3	2,4	4,5
4 déplacements	14,6	9,6	6,7	2,4	19,4
5 déplacements	0,5	1,4	0,0	0,0	0,0
6 déplacements	7,6	7,7	4,1	4,1	5,1
7 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8 déplacements	3,8	1,7	0,0	0,0	3,5
9 déplacements	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
10 déplacements et plus	12,7	3,9	2,6	0,0	14,5
Moyenne (en incluant les 0)	7	3	2	1	4

En terminant cette section, 69% des personnes âgées de 18 ans et plus résidant dans la région administrative de la Côte-Nord et ayant effectué au moins un déplacement vers le Bas-Saint-Laurent ont utilisé la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout (Tableau 6-14).²⁷ Suivent dans l'ordre, les traverses Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (26%), Rimouski - Forestville (21%) et Trois-Pistoles – Les Escoumins (15%).

Lorsque la direction des déplacements est la Gaspésie, 80% des usagers des services de la STQ disponibles reliant les rives sud et nord du fleuve ont emprunté la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout (Tableau 6-14). Au second rang, on retrouvera la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (14%). Des deux traverses sous étude, celle reliant Rimouski - Forestville est choisi 1,5 fois plus souvent.²⁸

Pour les déplacements au Nouveau-Brunswick, les usagers des traverses utilisent principalement deux traverses : Matane - Baie-Comeau - Godbout (51%) et Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (36%). Dans cette situation, la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins est davantage empruntée comparativement à celle de Rimouski – Forestville (14% comparativement à 9%).

Pour se diriger vers la Beauce, les habitants de la Côte-Nord ne semblent pas privilégier les cinq traverses reliant les rives du fleuve. Leur chemin principal passe par Québec. La traverse Tadoussac - Sainte-Catherine devient leur choix. Notons que personne n'a mentionné avoir utilisé la traverse Rimouski–Forestville pour ces déplacements.

Finalement, si la destination se situe ailleurs sur la rive sud du fleuve, le choix des Nord-Côtiers se dirige naturellement vers la traverse Matane - Baie-Comeau – Godbout (55%) et Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (31%). Les deux traverses sous étude sont le choix des résidents environ une fois sur cinq (Trois-Pistoles – Les Escoumins : 20% et Rimouski – Forestville : 18%).

Toutefois, en appliquant le calcul de la fréquence d'utilisation (note de bas de page 24), le lien maritime Rimouski – Forestville est choisi 1,76 fois plus souvent que la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

²⁷ Selon les informations présentées dans la section 3, cette traverse dessert les deux villes les plus denses de la Côte-Nord : Sept-Îles et Baie-Comeau.

²⁸ Le résultat est obtenu à l'aide de la formule suivante : $(0,12*2,3) / (0,064*2,9) = 1,49$.

TABLEAU 6-14
TRAVERSES UTILISÉES VERS LA RIVE SUD DU FLEUVE
POPULATION DE LA RIVE NORD UTILISANT LES TRAVERSES
12 DERNIERS MOIS

Liaison – Traversier	Bas-Saint-Laurent (58,6% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Gaspésie (37,1% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Nouveau-Brunswick (12,4% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Beauce / Chaudières-Appalaches (6,8% des personnes s'étant déplacées vers cette région)		Ailleurs sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (18,7% des personnes s'étant déplacées vers cette région)	
	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacement moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacement moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacement moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacement moyen par utilisateur	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacement moyen par utilisateur
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	25,9	4,4	14,3	2,9	36,1	3,4	20,7	--	31,0	3,3
Trois-Pistoles – Les Escoumins	15,3	2,3	6,4	2,9	14,2	--	11,9	--	20,0	2,4
Rimouski-Forestville	20,5	4,2	12,0	2,3	9,4	--	0,0	--	18,0	4,7
Matane-Baie-Comeau-Godbout	69,3	7,8	79,9	2,9	50,9	2,5	28,3	2,1	55,3	4,7
Rimouski-Sept-Îles-Blanc Sablon	0,0	--	1,6	--	0,0	--	0,0	--	0,0	--

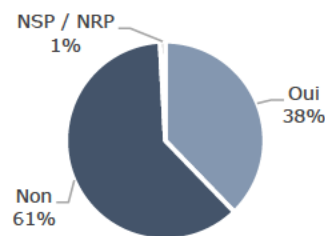
6.4 Calibrage de la demande induite

Cette sous-section permet de mesurer les limitations des habitants de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la MRC de la Haute-Gaspésie en termes d'options de transport maritime. Les enjeux sont agrégés pour les trois régions puisque ceux-ci utilisent les mêmes services de traversiers.

6.4.1 Déplacements non effectués

Les répondants au sondage devaient également indiquer si des déplacements interrives n'avaient pas été effectués au cours des 12 derniers mois en empruntant un lien maritime. Selon les résultats présentés à la Figure 6-6, 38% des habitants des deux rives ont répondu par l'affirmative. Notons d'emblée que cette donnée semble biaisée à la hausse par les enjeux techniques entourant le(s) navire(s) effectuant la liaison Matane – Baie-Comeau – Godbout, mais aussi le bris mécanique de la traverse Rimouski – Forestville qui a dû mettre fin sa saison le 1^{er} août 2019.

FIGURE 6-6
DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS AVEC UN LIEN MARITIME
TOUTES ZONES CONFONDUES



Pour les 38% des répondants n'ayant pu effectuer des déplacements interrives, 41% ont mentionné deux trajets ou moins (Tableau 6-15). Pour plus des deux tiers (68%), il s'agit de 4 déplacements ou moins. Notons également que 14% de ces répondants ont mentionné au moins 10 déplacements manqués. En moyenne, il s'agit de 5 déplacements.

TABLEAU 6-15
FRÉQUENCE ET MOYENNE DES DÉPLACEMENTS
NON EFFECTUÉS AVEC UN LIEN MARITIME
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	% de population déclarant ... déplacement(s)
1 déplacement	9,2
2 déplacements	32,2
3 déplacements	3,4
4 déplacements	26,4
5 déplacements	0,4
6 déplacements	7,5
7 déplacements	0,0
8 déplacements	7,0
9 déplacements	0,0
10 déplacements et plus	13,9
Moyenne	5,4

Selon le Tableau 6-16, seulement 1,4 déplacement en moyenne aurait été pour le travail engendrant des pertes de productivité et des coûts monétaires liés à la perte de temps.

TABLEAU 6-16
FRÉQUENCE ET MOYENNE DES DÉPLACEMENTS
NON EFFECTUÉS POUR LES AFFAIRES
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements	% de population déclarant ... déplacement(s)
0 déplacement	82,9
1 déplacement	1,7
2 déplacements	8,0
3 déplacements	0,4
4 déplacements	2,5
5 déplacements	0,0
6 déplacements	0,6
7 déplacements	0,0
8 déplacements	1,4
9 déplacements	0,0
10 déplacements et plus	2,4
Moyenne	1,4

Pour effectuer les 5,4 déplacements en moyenne, dans 78% des cas, la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout a été mentionnée par les répondants (Tableau 6-17). Cette donnée est compréhensible à la lumière des enjeux techniques des navires effectuant la liaison.

TABLEAU 6-17
TRAVERSES VISÉES PAR LA NON-RÉALISATION DES DÉPLACEMENTS
12 DERNIERS MOIS

Traverse	%
Rivière-du-Loup - Saint-Siméon	12,9
Trois-Pistoles - Les Escoumins	7,6
Rimouski-Forestville	14,0
Rimouski-Sept-Îles-Blanc-Sablon	1,3
Matane-Baie-Comeau-Godbout	77,7

Par la suite, il devient important de savoir si les déplacements non effectués en raison de l'absence d'un lien maritime ont tout de même été faits. La Figure 6-7 indique que 39% des répondants ont mentionné qu'aucun déplacement n'a été effectué et pour 23% d'entre eux qu'une partie seulement a pris place. Pour 38% des répondants, tous les déplacements ont été réalisés.

FIGURE 6-7
RÉALISATION DES DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.4.2 Besoins non répondus par l'offre actuelle

Les résidents de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la MRC de La Haute-Gaspésie devaient indiquer les raisons pour lesquelles les déplacements n'avaient pas pu être effectués par un service de traverse. Le Tableau 6-18 indique deux raisons principales : les pannes (66%) et la météo (44%).

- La panne est le motif principal mentionné par les individus ayant mentionné la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins (58%). Pour la traverse Rimouski – Forestville, il s'agit de 67% des répondants ayant mentionné cette liaison;
- La météo est le second motif de non-utilisation des deux navettes. 47% des répondants ayant mentionné la liaison Trois-Pistoles – Les Escoumins l'ont évoqué. La proportion chute à 21% pour la traverse Rimouski – Forestville.

Pour le reste, 9% des passagers ont indiqué que les déplacements ne pouvaient être faits en raison de la fin de la saison d'exploitation. 50% des répondants ayant évoqué cette raison ont mentionné la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. Concernant les deux traverses à l'étude, 25% des mentions proviennent d'utilisateurs potentiels de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins et 20% de celle du lien Rimouski – Forestville.

TABLEAU 6-18
RAISONS DE LA NON-RÉALISATION
DES DÉPLACEMENTS INTERRIVES
12 DERNIERS MOIS

Raison mentionnée	%
Le navire était en panne	65,9
Les conditions météo étaient mauvaises et les traversées ont été annulées	44,3
La saison n'avait pas commencé ou était terminée	8,8
Les horaires de départ ne correspondaient pas avec votre déplacement	5,9
Le temps de trajet en mer est trop long	5,4
Lors de la réservation, le navire était plein	4,8
Le point d'arrivée du traversier était trop loin de ma destination	4,2
Le navire ne pouvait pas embarquer le type de véhicule que vous vouliez utiliser	1,6
Aucune de ces raisons	8,5

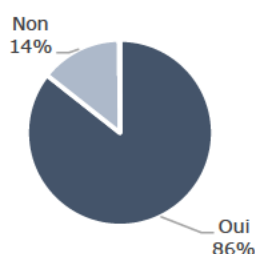
6.5 Service de traversier : Trois-Pistoles – Les Escoumins

L'étude doit permettre d'évaluer si des modifications à l'offre de service peuvent augmenter son utilisation. Selon les principes de gestion de produits, la première information devant être collectée repose sur la notoriété. En second lieu, son utilisation passée et enfin la modification à l'offre actuelle pour les non-utilisateurs et les utilisateurs. Ces résultats seront utilisés dans la section 6.8 pour calculer les gains ou les pertes engendrés d'un tel ajustement.

6.5.1 Notoriété et utilisation antérieure du service

Selon les informations présentées dans la Figure 6-8, 86% des habitants des trois zones concernées par le sondage connaissent l'existence de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. En excluant les usagers, 82% des participants ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois savent qu'il est possible de traverser le fleuve à bord de l'Héritage I.

FIGURE 6-8
NOTORIÉTÉ DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES



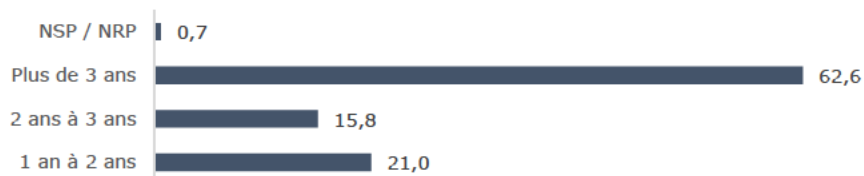
Pour les répondants ne connaissant pas la traverse, 19% résident dans la MRC de Kamouraska, 17% dans celle de Sept-Rivières, 15% dans celle de Manicouagan et 14% dans celle de Rivière-du-Loup.

Pour les résidents connaissant le service de traversier, 52% l'ont utilisé par le passé (Figure 6-9). Selon la Figure 6-10, 63% des anciens usagers ont mentionné que leur dernier embarquement remontait à plus de 3 ans.

FIGURE 6-9
UTILISATION PASSÉE DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES



FIGURE 6-10
DERNIÈRE UTILISATION DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.5.2 Motifs de la non-utilisation du service

La population connaissant l'existence de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, mais ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête et s'étant déplacés vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent (428 répondants sur 607), devait mentionner les motivations ayant orienté leur choix.

Pour 62% des répondants, d'autres traverses permettent des déplacements plus simples. Pour 29% d'entre eux, le temps de trajet total nécessaire pour se rendre à destination est trop long. Pour 19%, la nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre la destination est un frein à son utilisation.

Les fréquences des traversées et la capacité limitée du navire pour les véhicules ont été mentionnées par 19% des non-usagers. Comme corollaire, 12% d'entre eux ont également mentionné que des véhicules restent à quai. Suivent dans l'ordre, les heures d'opération du navire (16%), sa vétusté (14%) et son confort (12%).

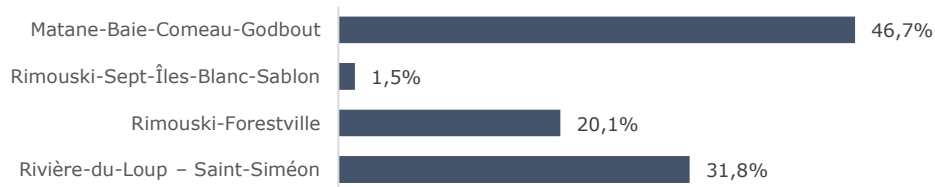
Le temps d'attente, les tarifs et la durée en mer ne semblent pas être des freins à l'utilisation de ce service de traverse.

TABLEAU 6-19
MOTIFS DE LA NON-UTILISATION DU SERVICE
RELIANT TROIS-PISTOLES À LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES

Raison mentionnée	% de population déclarant
Autres traverses plus pratiques pour les déplacements	61,9
Temps total nécessaire pour se rendre à destination si utilisation de la traverse	29,1
Nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre la destination	19,0
Fréquence des traversées	18,8
Capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.)	16,4
Heures d'opération	15,7
Vétusté du navire	13,5
Confort du navire	12,2
Fait que les véhicules restent à quai	11,6
Temps d'attente avant d'accéder au navire	8,9
Tarifs	6,8
Temps de trajet en mer trop long	5,7

Les répondants ayant mentionné que d'autres traverses étant plus « pratiques » pour atteindre leur destination devaient indiquer de quel(s) service(s) il s'agissait. Selon la Figure 6-11, pour 47% d'entre eux, la traverse Matane – Baie-Comeau-Godbout a été mentionnée, suivie du lien Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (32%). En terminant, 20% ont indiqué qu'il s'agissait de la traverse Rimouski – Forestville.

FIGURE 6-11
TRAVERSES PLUS PRACTIQUE COMPARATIVEMENT AU SERVICE
RELIANT TROIS-PISTOLES À LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.5.3 Modifications du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

La STQ désirait évaluer si une amélioration du service entre Trois-Pistoles et les Escoumins pouvait augmenter son achalandage. Deux sections distinctes ont été incluses dans le questionnaire. La première était destinée aux non-usagers et la seconde s'adressait aux usagers.

Comportement des non-usagers du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

Dans le cas de figure où les répondants s'avéraient être des non-usagers au cours des 12 mois précédant l'enquête, la proposition était la suivante :

« Si les fréquences étaient augmentées et le navire remplacé par un navire de plus grande taille pouvant accueillir davantage de passagers et de véhicules (incluant les camions), l'auriez-vous utilisé au cours des 12 derniers mois? »

Selon les résultats de la Figure 6-12, 37% des répondants qualifiés (n qualifiés=428 sur 607) ont mentionné qu'ils auraient utilisé la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins pour effectuer au moins un déplacement au cours des 12 mois précédant l'enquête (ajout ou substitution).

FIGURE 6-12
UTILISATION DU SERVICE TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
 SUITE À DES MODIFICATIONS DE L'OFFRE
 TOUTES ZONES CONFONDUES

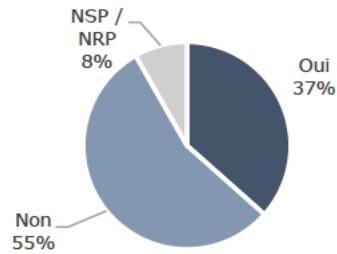


FIGURE 6-13
SUBSTITUTION ENTRE TRAVERSES
 SUITE À DES MODIFICATIONS DE L'OFFRE
 TOUTES ZONES CONFONDUES



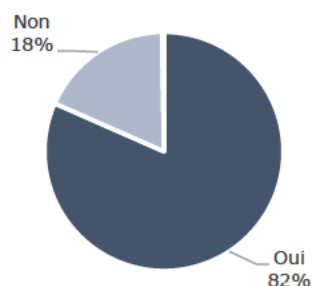


6.6 Service de traversier : Rimouski – Forestville

6.6.1 Notoriété et utilisation antérieure du service

Selon les informations présentées dans la Figure 6-16, 82% des habitants des trois zones concernées connaissent l'existence de la traverse Rimouski – Forestville. En excluant les usagers, 80% des participants ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois savent qu'il est possible de traverser le fleuve à bord du CNM Évolution.

FIGURE 6-16
NOTORIÉTÉ DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
RIMOUSKI ET FORESTVILLE
TOUTES ZONES CONFONDUES



Pour les répondants ne connaissant pas ce service de traversier, 27% résident dans la MRC de Rivière-du-Loup, 25% dans la MRC de Kamouraska et 11% dans celle de Sept-Rivières.

Pour les résidents connaissant ce lien maritime, 60% l'ont utilisé de par le passé (Figure 6-17). Selon la Figure 6-18, 46% des anciens usagers ont mentionné que leur dernier embarquement remontait à plus de 3 ans et 64% à deux ans et plus.

FIGURE 6-17
UTILISATION PASSÉE DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
RIMOUSKI À FORESTVILLE
TOUTES ZONES CONFONDUES

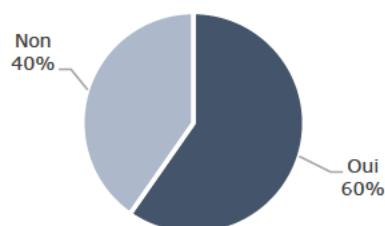
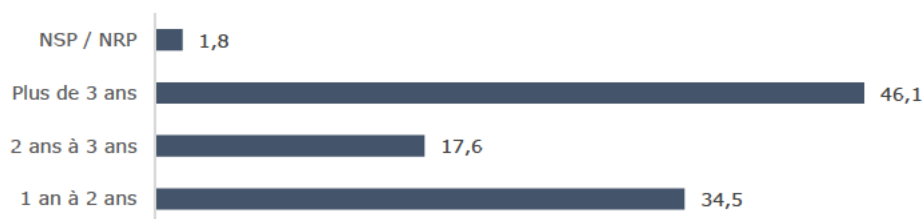


FIGURE 6-18
DERNIÈRE UTILISATION DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.6.2 Motifs de la non-utilisation du service

La population connaissant l'existence de la liaison Rimouski - Forestville, mais ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête tout en s'étant déplacés vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent (398 répondants sur 607), devait mentionner les raisons expliquant leur décision.

Selon le Tableau 6-22, 64% des répondants ont indiqué que d'autres traverses permettent des déplacements plus simples. Pour 26% d'entre eux, les mois d'opération sont trop limités pour en faire une option de transport. Le temps de trajet total nécessaire pour se rendre à destination trop long a été mentionné par 23%. Pour 19%, la capacité limitée du navire semble décourager son utilisation. Enfin, la nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre la destination est un frein à son utilisation pour 16% d'entre eux.

Les fréquences des traversées et la capacité limitée du navire pour les véhicules ont été mentionnées par 13% des non-usagers. En complément, 15% d'entre eux ont également mentionné que des véhicules restent à quai. Suivent dans l'ordre, le confort du navire (14%), la vétusté du navire (14%), la fréquence des traversées (13%) et les heures d'opération (12%).

Le temps de trajet, les tarifs et la durée en mer ne semblent pas être des éléments limitant l'utilisation de ce service de traverse reliant Rimouski à Forestville.

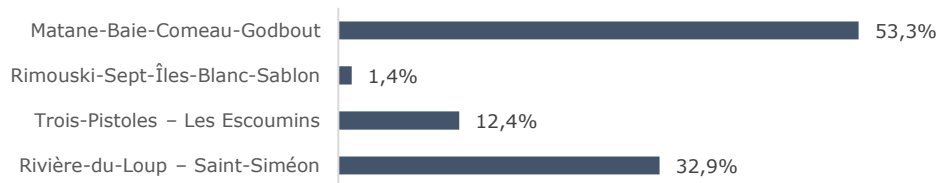
TABLEAU 6-22
MOTIFS DE LA NON-UTILISATION DU SERVICE
RELIANT RIMOUSKI À FORESTVILLE
TOUTES ZONES CONFONDUES

Raisons mentionnées	%
Autres traverses plus pratiques pour les déplacements	64,1
Mois d'opération (mai à septembre)	26,4
Temps total nécessaire pour se rendre à destination si utilisation de la traverse	22,9
Capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.)	18,8
Nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre la destination si la traverse est utilisée	16,2
Des véhicules restent à quai	15,4
Confort du navire	14,1
Vétusté du navire	13,6
Fréquence des traversées	13,1
Heures d'opération	12,4
Tarifs	6,5
Temps d'attente avant d'accéder au navire	6,2
Temps de trajet en mer trop long	5,2

Les répondants ayant mentionné que d'autres traverses étaient plus pratiques pour atteindre leur destination devaient indiquer de quel(s) traversier(s) il s'agissait. Selon la Figure 6-19, pour 53% d'entre eux, la traverse Matane – Baie-Comeau-Godbout a été mentionnée suivie du lien Rivière-du-

Loup – Saint-Siméon (33%). Pour fins de comparaison, 12% ont indiqué qu’il s’agissait de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

FIGURE 6-19
TRAVERSES PLUS PRATIQUES COMPARATIVEMENT AU SERVICE
RELIANT RIMOUSKI À FORESTVILLE
TOUTES ZONES CONFONDUES



6.6.3 Modifications du service Rimouski – Forestville

À l’instar de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, la STQ désire évaluer si une amélioration du service entre Rimouski et Forestville pouvait augmenter l’achalandage sur le traversier. Deux analyses distinctes ont été incluses dans le questionnaire. La première était destinée aux non-usagers et la seconde demandait aux usagers de se prononcer.

Comportement des non-usagers du service Rimouski – Forestville

Dans le cas de figure où les répondants s’avéraient être des non-usagers au cours des 12 mois précédant l’enquête, la proposition incluse dans le questionnaire était la suivante :

Si les fréquences étaient augmentées et le navire remplacé par un navire de plus grande taille pouvant accueillir davantage de passagers et de véhicules (incluant les camions), l’auriez-vous utilisé au cours des 12 derniers mois?



Comportement des usagers du service Rimouski – Forestville

Les usagers de la traverse Rimouski – Forestville devaient se prononcer en regard d’une augmentation de leur fréquentation si la modification du service, à savoir une augmentation des fréquences de départs et des caractéristiques du navire, était mise en œuvre.

Tel que présenté dans la Figure 6-22, 64% des usagers actuels augmenteraient leur fréquentation de la traverse si les niveaux de services étaient améliorés.

FIGURE 6-22
ACCROISSEMENT DE L’UTILISATION DU SERVICE
RIMOUSKI – FORESTVILLE
SUITE À DES MODIFICATIONS DE L’OFFRE
TOUTES ZONES CONFONDUES

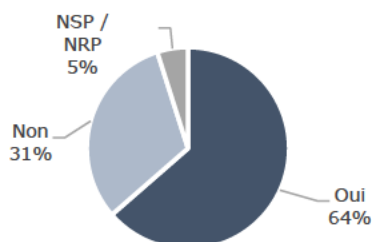


TABLEAU 6-24

TABLEAU 6-25

FIGURE 6-15



6.7 Arbitrage temps de trajet - distance

À la fin du questionnaire, les répondants devaient effectuer un exercice d'arbitrage entre le temps de trajet en mer et la distance qu'ils devraient parcourir pour atteindre le point d'embarquement et la destination du déplacement. Les cinq (5) énoncés présentés aux participants sont inclus dans le Tableau 6-26.

Dans un premier temps, 88% des répondants estiment que le temps en mer est peu important pour autant qu'ils puissent réduire au maximum le temps de trajet sur la route pour atteindre le point d'embarquement. Cet aspect est validé dans les sous-sections précédentes par le fait que le temps en mer n'est pas un frein à l'utilisation des traverses (Tableaux 6-19 et 6-23).

En lien avec la préférence pour le point d'embarquement, 76% sont en accord avec la proposition stipulant que le temps en mer est peu important pour autant que le port de destination soit situé dans un centre urbain.

Le troisième énoncé est en ligne avec le second démontrant la logique dans les réponses des participants. 71% d'entre eux préfèrent effectuer un trajet en mer plus long, mais débarquer à un port situé à environ 25 kilomètres des pôles urbains de la région de destination à savoir Baie-Comeau ou Sept-Îles sur la Côte-Nord ou Rimouski ou Rivière-du-Loup dans le Bas-Saint-Laurent.

De façon cohérente avec les énoncés 1 à 3, l'énoncé 4 proposait que le trajet à bord du navire soit plus long, mais que le temps de trajet par route soit limité à 50 kilomètres pour atteindre le port d'embarquement. Dans ce cas de figure, 64% des répondants ont indiqué qu'ils préféreraient une limitation du temps de conduite. Le fait d'ajouter 25 kilomètres à la proposition 3 réduit le degré d'accord de moins de 5%. On dira que la fonction de réaction à la distance est inélastique.

L'énoncé 5 propose un scénario dans lequel le temps de trajet à bord est le moins long possible, même si cela entraîne le débarquement dans un port situé à environ 50 kilomètres des pôles urbains de la Côte-Nord ou du Bas-Saint-Laurent, 57% des répondants sont en accord avec cette affirmation. Encore une fois, le temps de trajet est un enjeu moins important que le temps d'accès au point d'embarquement ou d'accès à la destination.

Le dernier énoncé bouclait la boucle des scénarios : passer le moins de temps possible à bord du navire, même si cela entraîne un détour de plus de 100 km par la route pour se diriger vers le port d'embarquement. 47% des répondants sont en accord avec cette proposition. Par rapport à l'énoncé 5, le fait de doubler la distance sur route entraîne une baisse de 10% d'appuis à la proposition 6.

En conclusion, les participants au sondage préfèrent passer plus de temps en mer pour minimiser la distance devant être parcourue sur route (énoncés 1, 2, 3 et 4) comparativement aux énoncés 5 et 6 qui minimisent le temps en mer.

TABLEAU 6-26
ARBITRAGE ENTRE LE TEMPS ET LA DISTANCE
TOUTES ZONES CONFONDUES

Proposition	Énoncé	% Oui
1	Le temps en mer est peu important, ce que vous préférez c'est de réduire au maximum la distance parcourue par la route pour atteindre le port d'embarquement	87,8
2	Le temps en mer est peu important pour autant que le port de destination soit situé [si municipalité = BSL : à Baie-Comeau / si municipalité = CN : à Rimouski ou Rivière-du-Loup]	75,7
3	Préférez-vous effectuer un trajet en mer plus long, mais débarquer à un port situé à environ 25 kilomètres des pôles urbains de la région de destination à savoir [si municipalité = BSL : Baie-Comeau / si municipalité = CN : Rimouski ou Rivière-du-Loup]	70,9
4	Préférez-vous effectuer un trajet plus long à bord du navire, mais limiter le détour par la route à environ 50 kilomètres pour atteindre le port d'embarquement	64,0
5	Préférez-vous passer le moins de temps possible à bord du navire, même si cela entraîne le débarquement dans un port situé à environ 50 kilomètres des pôles urbains de la région de destination, à savoir [si municipalité = BSL : Baie-Comeau / si municipalité = CN : Rimouski ou Rivière-du-Loup]	57,3
6	Préférez-vous passer le moins de temps possible à bord du navire, même si cela entraîne un détour de plus de 100 km par la route pour vous diriger vers le port d'embarquement	46,8

6.8 Calcul des déplacements additionnels pour chaque traverse

Un des objectifs du mandat est d'estimer le nombre de déplacements que la population aurait potentiellement effectués si un remplacement de navire prenait place et si les fréquences de service étaient augmentées, et ce, sur une période de 12 mois. Dans l'esprit des clients et des clients potentiels, tous les enjeux liés aux traversées ont disparu et le mode de transport devient sans faille.

7 ÉTUDE DE MARCHÉ : SEGMENT ENTREPRISES

Cette partie de l'étude traite de l'enquête effectuée auprès des entreprises du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord concernant leurs habitudes de transport interrives. Une section complète est également dédiée aux changements de comportements advenant le cas où des améliorations étaient apportées à l'offre de service pour chaque traverse : Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville.

7.1 Caractéristiques des entreprises

Les entreprises interrogées lors de l'enquête proviennent du secteur du commerce de gros (41%), de la fabrication (34%) et des services (24%) comme présenté à la Figure 7-1.

FIGURE 7-1
SECTEUR D'ACTIVITÉ
TOUTES LES ENTREPRISES (n = 359)



Tel que présenté dans le Tableau 7-1, les lieux d'opération les plus fréquents sont Rimouski-Neigette (BSL : 20%), Rivière-du-Loup (BSL : 17%), Sept-Rivières (CN : 10%) et Manicouagan (CN : 10%) qui se trouvent également être les MRC les plus peuplées.

TABLEAU 7-1
MRC D'OPÉRATION
TOUTES LES ENTREPRISES (n = 359)

Côte-Nord		Bas-Saint-Laurent	
MRC	%	MRC	%
La Haute-Côte-Nord	2,1	La Matapédia (BSL)	6,4
Manicouagan (CN)	10,3	La Matanie (BSL)	7,1
Sept-Rivières (CN)	10,4	La Mitis (BSL)	4,8
Caniapiscau (CN)	0,6	Rimouski-Neigette (BSL)	19,7
Minganie (CN)	1,3	Les Basques (BSL)	4,2
Le Golfe-du-Saint-Laurent (CN)	0,1	Rivière-du-Loup (BSL)	17,1
		Témiscouata	6,2
		Kamouraska (BSL)	9,9

Le Tableau 7-2 indique que 72% des entreprises interrogées emploient 1 à 4 personnes, de plus 17% ont entre 5 et 9 employés. Globalement, 94% des entreprises présentent moins de 20 employés.

TABLEAU 7-2
NOMBRE D'EMPLOYÉS
TOUTES LES ENTREPRISES (n = 359)

Nombre d'employés	%
1 à 4	72,0
5 à 9	17,4
10 à 19	5,0
20 à 49	1,4
50 à 99	3,6
100 à 249	0,3
250 à 499	0,3

Sur l'ensemble des entreprises, 56% font de l'expédition de produit comme indiqué à la Figure 7-2. De plus, parmi les entreprises expédiant des produits, 42% utilise leur propre flotte ou en partie pour le transport des marchandises (Tableau 7-3).

FIGURE 7-2
ENTREPRISE FAISANT DE L'EXPÉDITION DE PRODUITS
TOUTES LES ENTREPRISES (n = 359)

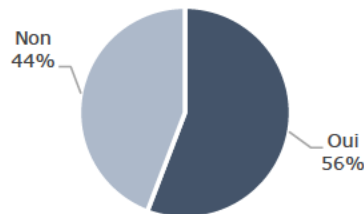


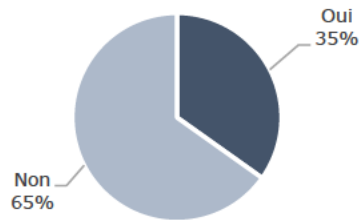
TABLEAU 7-3
TRANSPORT DES PRODUITS
ENTREPRISES FAISANT DE L'EXPÉDITION DE PRODUITS (n = 201)

Transporteur	%
Propre flotte	13,1
Sous-traitant	57,8
Les deux	29,1
Total	100,0

7.2 Déplacements interrives

Parmi les entreprises faisant du transport de marchandises par l'entremise de leur propre flotte ou en partie (Tableau 7-3), 35% ont transporté des marchandises vers l'autre rive du fleuve (Figure 7-3).

FIGURE 7-3
TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR AUTRE RIVE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



En résumé, 28% des entreprises contactées ont mentionné qu'elles effectuaient du commerce interrives. Au total, 23% de toutes les entreprises des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord contactées (n = 83 sur 359) ont mentionné que des employés ou des dirigeants de leur entreprise se sont déplacés sur l'autre rive du fleuve au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête (Tableau 7-4) tandis que 8% ont transporté des marchandises au moins en partie à partir de leur flotte de véhicules sur l'autre rive du fleuve (n= 29 sur 359 ou $0,56 \times 0,42 \times 0,35$).

TABLEAU 7-4
DÉPLACEMENTS VERS LA RIVE OPPOSÉE
DU FLEUVE SAINT-LAURENT (N= 359)

Déplacement vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent	%
Transport d'employés ou dirigeants	23,1
Transport de marchandises	8,2

Au sein des entreprises effectuant des déplacements sur la rive opposée du fleuve, le nombre moyen d'employés s'établit à 12. Un peu plus de 72% d'entre elles emploient entre 1 et 4 personnes tandis que 10% emploient entre 5 et 9 personnes (Tableau 7-5).

TABLEAU 7-5
NOMBRE D'EMPLOYÉS DES ENTREPRISES
ENTREPRISES EFFECTUANT DES DÉPLACEMENTS

Nombre d'employés	%
1 à 4	72,4
5 à 9	9,5
10 à 19	7,4
20 à 49	7,4
50 à 99	0,9
100 à 249	0,0
250 à 499	2,4
Nombre moyen d'employés par entreprise	12

Pour les entreprises transportant au moins une partie de leurs produits par le biais de camions sur l'autre rive du fleuve Saint-Laurent, le Tableau 7-6 permet de comprendre que les deux types principaux sont le camion cube (13% des entreprises) et par le biais de tracteurs et de remorques de 53 pieds (17%).

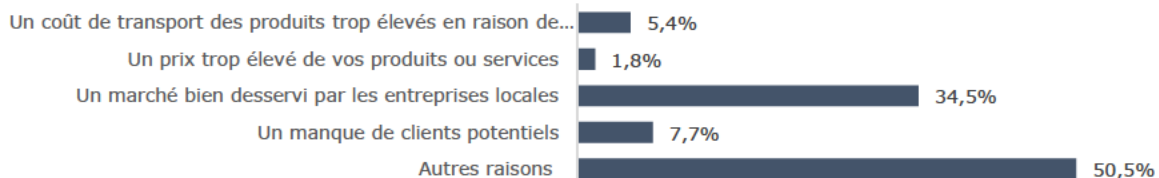
TABEAU 7-6
STRUCTURE DE LA FLOTTE
ENTREPRISES AYANT UNE FLOTTE DE CAMIONS FAISANT DU COMMERCE INTERRIVES
(TOUS SECTEURS CONFONDUS)

Taille de la flotte	% des entreprises transportant des marchandises								
	Camion cube	Tracteurs de remorques de 53 pieds	Remorques de 53 pieds	Camion 10 ou 12 roues (transport en vrac)	Remorque 4 essieux pour le transport en vrac	Remorque cylindrique pour le transport de liquides (lait, huile, essence, etc)	Remorque cylindrique pour le transport de produits secs (farine, etc)	Bétonnières	Camion à ordures ou recyclage
0	86,8	82,7	82,4	96,4	95,0	100,0	99,1	97,0	100,0
1	6,3	7,4	7,8	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	1,2	2,6	1,8	0,9	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0
3	1,8	0,9	0,9	0,0	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
4	1,2	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5	0,9	3,1	3,3	1,0	1,2	0,0	0,0	2,0	0,0
6	1,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8 et plus	0,9	3,2	3,3	0,9	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Moyenne lorsque le type est présent	2,87	4,23	3,82	5,64	7,09	0,0	---^a	---^a	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

^a. Nombre de répondants trop faible pour présenter les résultats.

Selon la Figure 7-4, 35% des entreprises qui ne présentent pas de chiffre d'affaires sur la rive opposée mentionnent que le marché est bien desservi par les entreprises locales. Parmi les « Autres raisons » invoquées, on retrouve notamment : le fait que certaines entreprises sont assignées à certains secteurs en particulier limitant la possibilité de commercer sur l'autre rive, l'absence d'intérêt pour une expansion vers d'autres localités ou encore le manque de main d'œuvre pour développer de nouveaux marchés.

FIGURE 7-4
RAISONS DE L'ABSENCE DE CHIFFRE D'AFFAIRES SUR L'AUTRE RIVE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SUR LA MÊME RIVE UNIQUEMENT



7.3 Portrait de la situation actuelle

Cette sous-section présente les résultats des entreprises participantes des deux zones géographiques (rive nord et rive sud) ayant indiqué avoir effectué des déplacements d'employés/dirigeants ou de marchandises d'une rive à l'autre au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête.

Rappelons que parmi les entreprises sondées, 83 ont complété la section « employés et/ou des dirigeants » et 29, la section dédiée aux marchandises.

7.3.1 Habitudes de déplacement des entreprises faisant du transport de ressources humaines

Au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête, pour les entreprises ayant mentionné que des employés ou des dirigeants de leur entreprise s'étaient dirigés vers l'autre rive du fleuve dans le cadre de leurs activités professionnelles, le nombre de ressources faisant des déplacements interrives s'établit en moyenne à 4. Comme l'indique le Tableau 7-7, pour la moitié des entreprises, les déplacements interrives des 12 derniers mois concernent 1 à 2 employés ou dirigeants tandis que pour 11%, plus de 8 employés/dirigeants ont traversé le fleuve pour des raisons professionnelles.

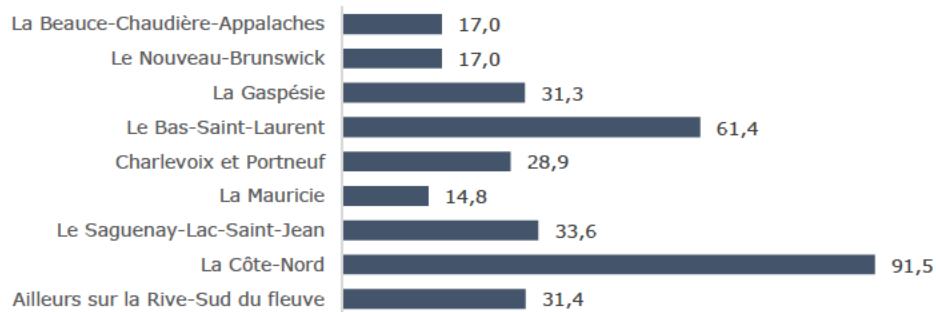
TABLEAU 7-7
NOMBRE D'EMPLOYÉS/DIRIGEANTS S'ÉTANT DIRIGÉS
VERS L'AUTRE RIVE
12 DERNIERS MOIS

Nombre d'employés/dirigeants	%
1	24,0
2	26,9
3	14,7
4	6,5
5	10,1
6	7,0
7	0,0
8 et plus	10,9
Nombre moyen (unité)	4

Selon la Figure 7-5, les destinations principales des employés / dirigeants se dirigeant vers la rive nord du fleuve (origine : Bas-Saint-Laurent) sont : la Côte-Nord (92%), le Saguenay-Lac-Saint-Jean (34%), Charlevoix et Portneuf (29%) et la Mauricie (15%).

À l'inverse, les déplacements émanant de la Côte-Nord ont comme destination : le Bas-Saint-Laurent (61%), la Gaspésie (31%), le Nouveau-Brunswick (17%), la Beauce (17%), et ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve (31%).

FIGURE 7-5
DESTINATION DES ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
BASE : 23% DES ENTREPRISES DES DEUX RÉGIONS ADMINISTRATIVES



Dans les 12 mois ayant précédés l'enquête, tel que présenté dans le Tableau 7-8, 70% des entreprises dont les employés/dirigeants se déplacent sur l'autre rive ont effectué au moins un déplacement vers la Côte-Nord, 25% vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et 21% vers Charlevoix et Portneuf et 11% vers la Mauricie. Les déplacements d'employés/dirigeants les plus fréquents ont lieu vers la Côte-Nord avec une dizaine d'allers-retours en moyenne.

TABLEAU 7-8
FRÉQUENCE DE DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
12 DERNIERS MOIS

Régions	% d'entreprises déclarant ... déplacement(s)								
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Haute-Mauricie*	Charlevoix et Portneuf	Bas-Saint-Laurent*	La Gaspésie*	Nouveau-Brunswick*	La Beauce-Chaudière-Appalaches*	Ailleurs sur la Rive-Sud du fleuve*
Base : ensemble des entreprises dont les employés se déplacent	69,6%	25,0%	10,7%	21,4%	14,3%	7,1%	3,6%	3,6%	7,1%
1 déplacement	2,1	11,6	0,0	8,1	11,6	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
2 déplacements	9,8	35,0	36,2	52,4	9,6	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
3 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
4 déplacements	21,2	20,6	0,0	16,7	27,7	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
5 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
6 déplacements	5,4	6,3	15,8	0,0	27,7	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
7 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
8 déplacements	8,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
9 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
10 déplacements et plus	52,7	26,5	48,0	22,8	23,3	-- ^a	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Moyenne des déplacements	22	8	11	4	7	11	4	2	7
Médiane	10	4	6	2	6	4	4	2	2

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

^a Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

Lorsque des employés/dirigeants se déplacent la Côte-Nord, les trois quarts (75%) le font en automobile (avec ou sans remorque ou caravane) ou en pick-up / camionnette et 13% en avion. Le nombre moyen de déplacements en automobile / pick-up ou camionnette est de 14 déplacements comme présenté au Tableau 7-9 (soit 7 allers-retours). Cette même proportion augmente à 90% pour les déplacements vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, 97% et 91% pour ceux se dirigeant vers Charlevoix et le Bas-Saint-Laurent (départ de la Côte-Nord).

TABLEAU 7-9
MODES DE TRANSPORT PRINCIPAUX UTILISÉS PAR LES EMPLOYÉS / DIRIGEANTS
12 DERNIERS MOIS

Mode de transport utilisé	% des déplacements				
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Haute-Mauricie*	Charlevoix et Portneuf	Bas-Saint-Laurent*
	69,6%	25,0%	10,7%	14,3%	20,5%
Automobile (avec ou sans remorque)	33,8	51,1	63,8	70,6	81,1
Pick-up ou camionnette (avec ou sans remorque)	41,4	38,7	36,2	21,8	9,4
Camion (sans livraison de marchandises)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avion	12,7	0,0	0,0	0,0	9,4
Autobus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autre(s) mode(s) de transport (excluant Traversier)	7,5	10,2	0,0	7,5	0,0
Nombre moyen de déplacements en automobile, pick-up ou camionnette	14	5	8	4	3

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

Note : les résultats des autres régions ne sont pas présentés en raison du faible volume de déplacements

Pour les employés/dirigeants s'étant dirigés vers la Côte-Nord, 91% d'entre eux ont utilisé les services d'un traversier (Tableau 7-10). La proportion atteint 72% pour ceux se dirigeant vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, 51% pour les déplacements se dirigeant vers Charlevoix / Portneuf et 18% pour les déplacements vers La Mauricie.

TABLEAU 7-10
DÉPLACEMENTS UTILISANT L'UN DES TRAVERSIS PAR LES EMPLOYÉS / DIRIGEANTS
12 DERNIERS MOIS

Nombre de déplacements en traversier	Fréquence des déplacements en utilisant l'un des traversiers				
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean	La Mauricie*	Charlevoix et Portneuf	Bas-Saint-Laurent*
	69,6%	25,0%	10,7%	14,3%	20,5%
0 déplacement	9,2	28,0	81,9	49,4	0,0 ^b
1 déplacement	2,1	11,6	0,0	7,3	11,6 ^b
2 déplacements	15,4	20,0	18,1	36,4	37,4 ^b
3 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4 déplacements	23,4	20,1	0,0	6,8	27,7 ^b
5 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	11,6 ^b
6 déplacements	8,0	6,3	0,0	0,0	0,0
7 déplacements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8 déplacements	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
9 déplacements	0,0	6,9	0,0	0,0	0,0
10 déplacements et plus	39,6	6,9	0,0	0,0	11,6 ^b
Proportion des entreprises se déplaçant dans la zone utilisant les services de traversiers	63,2%	18,0%	1,9%	7,2%	20,5%

Moyenne (incluant les 0)	16	5	0	1	4
---------------------------------	-----------	----------	----------	----------	----------

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

Parmi les entreprises ayant utilisé un traversier pour se diriger vers la Côte-Nord, soit 91%, 81% d'entre elles ont utilisé la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout et 64% la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon (Tableau 7-11).^{31,32} En ce qui a trait aux traverses Trois-Pistoles - Les Escoumins et Rimouski - Forestville, 18% et 15% des usagers ont utilisé ces services au moins une fois pour atteindre la Côte-Nord. Le nombre de déplacements moyen vers cette région administrative s'établit à 13 pour la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout, à 9 déplacements pour la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon tandis qu'il est de 3 déplacements pour Trois-Pistoles - Les Escoumins.

TABLEAU 7-11
TRAVERSES UTILISÉES VERS LA CÔTE-NORD PAR ES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
12 DERNIERS MOIS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen	Nombre de déplacements pour le motif affaire/travail	Nombre de déplacements moyen entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Base de référence : entreprises ayant effectué au moins un déplacement en traverse et s'étant rendues dans la région visée	90,8%			
Rivière-du-Loup - Saint-Siméon	64,2	9	9	6
Trois-Pistoles - Les Escoumins	18,0	3	3*	3*
Rimouski - Forestville	15,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski - Sept-Îles - Blanc-Sablon	2,6	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Matane - Baie-Comeau - Godbout	81,3	13	13	9

a. Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

Lorsque la destination est le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la traverse la plus utilisée est la traverse Rivière-du-Loup - Saint-Siméon. En effet, 84% des utilisateurs des services de traversiers (72% -- Tableau 7-10) l'ont empruntée pour se rendre vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean pour un moyenne de 7 déplacements (Tableau 7-12). La traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout est empruntée par 21% des utilisateurs.

TABLEAU 7-12
TRAVERSES UTILISÉES VERS LE SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
12 DERNIERS MOIS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers	Nombre de déplacements moyen	Nombre de déplacements pour le motif affaire/travail	Nombre de déplacements moyen entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Base de référence : entreprises ayant effectué au moins un déplacement en traverse et s'étant rendues dans la région visée	72,0%			
Rivière-du-Loup - Saint-Siméon	83,8	7*	6*	8*
Trois-Pistoles - Les Escoumins	8,1	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski - Forestville	8,1	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski - Sept-Îles - Blanc-Sablon	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a

³¹ Le lecteur notera qu'aucun tableau n'est présenté pour la région de la Mauricie en raison du faible nombre de déplacements effectués à l'aide des traversiers en opération.

³² En regard des tableaux 7-11 à 7-14, le total pourrait ne pas donner 100%. Il pourrait être inférieur à 100% en raison de la présence d'autres traverses pour effectuer les déplacements entre paires origines destination (ex : Tadoussac - Baie Sainte-Catherine ou la traverse Québec-Lévis). Le total pourrait être plus élevé que 100% car les répondants ne sont pas contraints à n'utiliser qu'un seul service de traversiers pour rallier les différentes destinations.

Matane – Baie-Comeau – Godbout	20,7	-- ^a	-- ^a	-- ^a
--------------------------------	------	-----------------	-----------------	-----------------

a. Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

Pour ce qui est des entreprises ayant utilisé un traversier pour se diriger vers Charlevoix et Portneuf (51%), un peu plus de la moitié d'entre elles ont utilisé les services de la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon tandis que les traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Matane – Baie-Comeau – Godbout ont été le choix de 13% et 18% des usagers de services maritimes (Tableau 7-13).

TABLEAU 7-13
LIAISON DE TRAVERSIER UTILISÉE PAR LES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
POUR SE RENDRE VERS **CHARLEVOIX ET PORTNEUF**
UTILISATEURS DE TRAVERSIERS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers*	Nombre de déplacements moyen	Nombre de déplacements pour le motif affaire/travail	Nombre de déplacements moyen entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Base de référence : entreprises ayant effectué au moins un déplacement en traverse et s'étant rendues dans la région visée	51,0%			
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	54,8	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Trois-Pistoles – Les Escoumins	13,4	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Forestville	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Sept-Îles – Blanc-Sablon	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Matane – Baie-Comeau – Godbout	18,4	-- ^a	-- ^a	-- ^a

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

^a Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

Pour ce qui est des déplacements vers le Bas-Saint-Laurent, 72% des entreprises ayant utilisé un traversier pour les déplacements de leurs employés / dirigeants ont fait le trajet à bord de la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout selon une moyenne de 3 déplacements tandis qu'un peu plus de la moitié d'entre eux ont emprunté la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (Tableau 7-14).

TABLEAU 7-14
LIAISON DE TRAVERSIER UTILISÉE PAR LES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
POUR SE RENDRE VERS **LE BAS-SAINT-LAURENT**
UTILISATEURS DE TRAVERSIERS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers*	Nombre de déplacements moyen	Nombre de déplacements pour le motif affaire/travail	Nombre de déplacements moyen entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Base de référence : entreprises ayant effectué au moins un déplacement en traverse et s'étant rendues dans la région visée	100%			
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	51,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Trois-Pistoles – Les Escoumins	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Forestville	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Sept-Îles – Blanc-Sablon	0,0	-- ^a	-- ^a	-- ^a
Matane – Baie-Comeau – Godbout	72,3	3*	2*	-- ^a

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

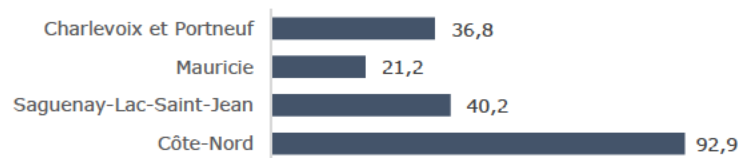
^a Échantillon très faible empêchant la présentation des résultats.

7.3.2 Habitudes de déplacement des entreprises faisant du transport de marchandises³³

Dans cette section, les entreprises participantes devaient indiquer leurs habitudes de transport interrives en regard des marchandises qu'elles transportaient à partir de leur propre flotte (totalité ou partie seulement des expéditions). Rappelons que selon le questionnaire de recrutement, il s'agit de 8,1% des entreprises contactées (29 sur 359).

Pour 93% des entreprises transportant des marchandises sur une autre rive, la destination est la Côte-Nord. De plus, 40% et 37% se dirigent respectivement vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et Charlevoix et Portneuf. Les déplacements de marchandises vers la Mauricie s'élèvent à 21% (Figure 7-6).

FIGURE 7-6
DESTINATION DES VÉHICULES DE LA FLOTTE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE



Parmi les entreprises transportant des marchandises sur une autre rive, 81% se sont déplacées vers la Côte-Nord pour une moyenne de 85 déplacements. De plus, 36% se sont dirigées vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et 33% vers Charlevoix et Portneuf pour des moyennes respectives de 73 et 81 déplacements (Tableau 7-15).

TABLEAU 7-15
LIVRAISONS DE MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE

Nombre de déplacements	Fréquence (%)			
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean*	Haute-Mauricie*	Charlevoix et Portneuf*
	92,9%	40,2%	21,2%	36,8%
1 à 4 déplacements	12,6	44,8	34,0	41,7
5 à 9 déplacements	25,8	19,5	0,0	0,0
10 à 19 déplacements	25,2	17,0	0,0	10,7
20 à 50 déplacements	18,7	9,8	15,5	9,7
Plus de 50 déplacements	17,7	8,9	50,4	38,0
Moyenne des déplacements en unité	85	73	89	81
Médiane	10	6	52	10

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

³³ Le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, le Nouveau-Brunswick et la Beauce n'apparaissent pas dans les résultats présentés dans cette section du rapport en raison du nombre trop faible de répondants (moins de 5 répondants). D'un point de vue tendanciel, 100% des entreprises de la Côte-Nord transportant des marchandises vers la rive sud du fleuve le font toutes vers le Bas-Saint-Laurent, la moitié vers la Gaspésie et aucune n'expédie des produits ailleurs.

Selon le Tableau 7-16, plus de la moitié des déplacements de marchandises vers la Côte-Nord ont été effectués en camion pour un moyenne de 29 déplacements, tandis que 28% ont été réalisés en pick-up/camionnette et 16% en automobile. Pour ce qui est des déplacements vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et Charlevoix et Portneuf, ils sont également effectués la moitié du temps en camion et sont plus nombreux en moyenne avec 110 déplacements vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean et 127 vers Charlevoix et Portneuf.

TABLEAU 7-16
MODE DE TRANSPORT UTILISÉ POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE

Mode de transport utilisé	Fréquence des déplacements (%)			
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean*	Haute-Mauricie*	Charlevoix et Portneuf*
	81,2%	35,5%	18,7%	32,5%
Automobile (avec ou sans remorque)	16,3	0,0	0,0	16,9
Pick-up ou camionnette (avec ou sans remorque)	27,7	42,2	14,4	33,8
Camion	53,0	57,8	85,6	49,3
Avion	3,0	0,0	0,0	0,0
Autobus	0,0	0,0	0,0	0,0
Autre mode de transport	0,0	0,0	0,0	0,0
Nombre moyen de déplacements effectués en automobile, pick-up ou camionnette	25	5	--	11
Nombre moyen de déplacement effectués en camion	29	110	85	127
Médiane Camion	10	10	52	52

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

Le Tableau 7-17 indique que 96% des entreprises ayant transporté des marchandises vers la Côte-Nord ont utilisé une traverse pour s'y rendre. La même proportion atteint 64% pour les trajets vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, 51% vers Charlevoix et Portneuf et 34% vers la Mauricie.

TABLEAU 7-17
LIVRAISONS DE MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE À L'AIDE D'UN SERVICE DE TRAVERSISERS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SUR UNE AUTRE RIVE

Nombre de déplacements	Fréquence (%)			
	Côte-Nord	Saguenay-Lac-Saint-Jean*	Haute-Mauricie*	Charlevoix et Portneuf*
	95,8%	35,5%	18,7%	32,5%
0 déplacement	4,2	35,7	67,7	48,6
1 à 4 déplacements	20,0	44,8	15,5	31,0
5 à 9 déplacements	23,3	9,8	0,0	10,7
10 à 19 déplacements	24,1	0,0	16,8	0,0
20 à 50 déplacements	10,9	9,8	0,0	9,7
Plus de 50 déplacements	17,5	0,0	0,0	0,0
Moyenne des déplacements	61	4	2	4
Médiane	10	2	0	2

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

Lorsque la destination des déplacements est la Côte-Nord, 68% des entreprises utilisant les services disponibles de la STQ reliant les rives sud et nord du fleuve ont emprunté la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. En second rang se trouve le traversier Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (64%). (Tableau 7-18). De plus, 28% et 16% d'entre elles ont mentionné être montés à bord des traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville respectivement.³⁴

TABLEAU 7-18
LIAISON DE TRAVERSIER UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES
VERS LA CÔTE-NORD
UTILISATEURS DE TRAVERSIERS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers	Nombre d'utilisation moyen	Nombre de déplacements entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	63,7	20	16
Trois-Pistoles – Les Escoumins	28,2	6*	6*
Rimouski – Forestville	15,5	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Sept-Îles – Blanc-Sablon	7,7	-- ^a	-- ^a
Matane – Baie-Comeau – Godbout	67,7	66	58

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

^a Échantillon très faible (moins de 5 répondants)

Pour ce qui est des déplacements de marchandises vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la traverse la plus empruntée est la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, utilisée par 87% des entreprises utilisatrices de traversier. La traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins est empruntée par 28% de celles-ci (Tableau 7-19).

TABLEAU 7-19
LIAISON DE TRAVERSIER UTILISÉE PAR LES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
POUR SE RENDRE AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN
UTILISATEURS DE TRAVERSIERS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers*	Nombre d'utilisation moyen*	Nombre de déplacements entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre*
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	87,3	6	6
Trois-Pistoles – Les Escoumins	27,9	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Forestville	0,0	S.O.	S.O.
Rimouski – Sept-Îles – Blanc-Sablon	0,0	S.O.	S.O.
Matane – Baie-Comeau – Godbout	0,0	S.O.	S.O.

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

³⁴ Rappelons que la traverse Rimouski – Forestville ne peut pas accueillir de véhicules de grande taille. Seuls, les automobiles, les pick-up ou les camionnettes peuvent y accéder pour autant que la hauteur ne dépasse pas 2,16 mètres. À titre d'exemple, alors que le Ford Econoline pouvait embarquer sur le navire (2,09 mètres de hauteur), son remplaçant, le Ford Transit y entre tout juste (2,12 mètres de hauteur).

Comme indiqué au Tableau 7-20, les mêmes traverses sont utilisées par les entreprises se dirigeant vers Charlevoix et Portneuf dans des proportions relativement proches (79% pour Rivière-du-Loup – Saint-Siméon et 21% pour Trois-Pistoles – Les Escoumins).

TABLEAU 7-20
LIAISON DE TRAVERSIER UTILISÉE PAR LES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS
POUR SE RENDRE VERS CHARLEVOIX ET PORTNEUF
UTILISATEURS DE TRAVERSIERS

Liaison de traversier utilisée	% des utilisateurs de traversiers*	Nombre d'utilisation moyen	Nombre de déplacements entre le 1 ^{er} mai et le 30 septembre
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	79,2	-- ^a	-- ^a
Trois-Pistoles – Les Escoumins	20,8	-- ^a	-- ^a
Rimouski – Forestville	0,0	S.O.	S.O.
Rimouski – Sept-Îles – Blanc-Sablon	0,0	S.O.	S.O.
Matane – Baie-Comeau – Godbout	0,0	S.O.	S.O.

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

7.4 Calibrage de la demande induite

Cette sous-section permet de mesurer les limitations des déplacements des employés / dirigeants ou des marchandises entre les rives du fleuve Saint-Laurent, et ce, en termes d'options maritimes.

L'année 2019 est particulière en ce sens où certains services de traversiers n'ont pu suivre les horaires prévus de l'année (Matane – Baie-Comeau – Godbout, Rimouski – Forestville ou encore Trois-Pistoles – Les Escoumins dans une moindre mesure). De ce fait, il faut donc considérer que toute l'analyse présentée dans ce rapport traite des comportements observés de 2019. Le nombre de déplacements non réalisés est probablement surestimé en regard d'une année normale. De plus, les trajets empruntés pourraient être non optimaux en regard de la distance ou du temps de parcours comparativement à une année sans entrave. Cette note au lecteur s'applique pour les sections 7.4.1 et 7.4.2.

7.4.1 Déplacements non effectués par les employés/dirigeants sur l'autre rive

Les entreprises participant au sondage devaient indiquer si des déplacements interrives n'avaient pas été effectués au cours des 12 derniers mois en empruntant un lien maritime. Selon les résultats présentés dans la Figure 7-7, 55% des entreprises effectuant du transport de personnes entre les rives ont répondu par l'affirmative.



Les raisons pour lesquelles les déplacements n'ont pas pu être effectués par un service de traverse sont principalement la panne (43%) et les conditions météorologiques (33%) comme en témoigne la Figure 7-9. Les autres raisons évoquées sont le fait que la saison d'opération était terminée (10%) et que les horaires de départ ne correspondaient pas en regard du déplacement à effectuer (9%).

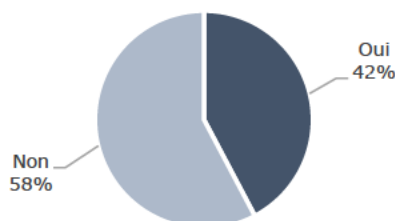
FIGURE 7-9
RAISONS DES DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS
SEGMENT : EMPLOYÉS / DIRIGEANTS



7.4.2 Déplacements non effectués par les entreprises faisant du transport de marchandises sur l'autre rive

Selon la Figure 7-10, 42% des entreprises effectuant du transport interrives de marchandises ont mentionné ne pas avoir pu effectuer au moins un déplacement en empruntant un lien maritime en raison de l'absence de service au cours de l'année 2019.

FIGURE 7-10
DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS ENTRE LES DEUX RIVES EN RAISON DE L'ABSENCE DE TRAVERSIER
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES

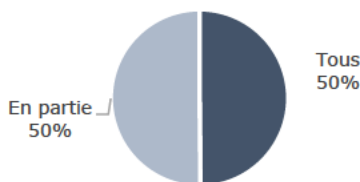


Pour ces 42% d'entreprises transportant des marchandises entre les rives du fleuve Saint-Laurent qui n'ont pas pu effectuer au moins un déplacement en raison de l'absence de traversier

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

La Figure 7-11 indique que la moitié des entreprises ont tout de même réalisé les déplacements non effectués en raison de l'absence de traversier tandis que pour l'autre moitié, les déplacements ont été réalisés au moins en partie.

FIGURE 7-11
RÉALISATION DES DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



Pour réaliser ces déplacements n'ayant pu se matérialiser en raison de l'absence de service, la traverse qui aurait été utilisée est principalement la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout (70%). La traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon aurait également été empruntée dans 30% des cas (Figure 7-12). Aucune entreprise n'aurait choisi les deux traverses sous étude : Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville.

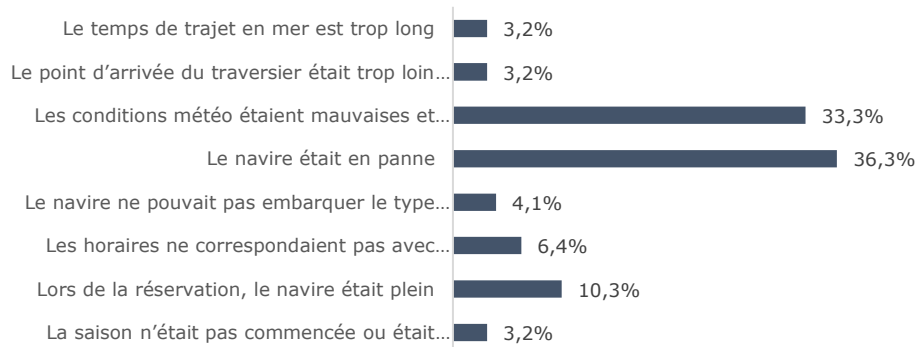
³⁶ Le nombre moyen de déplacements non effectués est probablement surestimé en raison des contraintes auxquelles les traversées Matane - Baie-Comeau - Godbout et Rimouski - Forestville. Toutefois, pour le transport de marchandises, les entreprises trouvent des trajets alternatifs pour assurer leurs livraisons.

FIGURE 7-12
TRAVERSE QUI AURAIT ÉTÉ UTILISÉE POUR FAIRE LE DÉPLACEMENT
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



Les raisons les plus souvent invoquées par les entreprises transportant des marchandises pour expliquer les déplacements non effectués sont la panne (36%) et les conditions météorologiques (33%). De plus, dans 10% des cas, le navire était plein au moment de la réservation et dans 6% des cas, les horaires ne correspondaient pas au déplacement planifié (Figure 7-13).

FIGURE 7-13
RAISONS DES DÉPLACEMENTS NON EFFECTUÉS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



7.5 Service de traversier : Trois-Pistoles – Les Escoumins

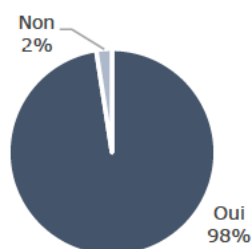
Cette étude doit permettre d'évaluer si des modifications à l'offre de service pourraient augmenter son utilisation. Tout comme dans la section dédiée à la population, la première information devant être collectée est la notoriété. En second lieu, son utilisation passée et enfin la modification à l'offre actuelle pour les non-utilisateurs et les utilisateurs.

7.5.1 Notoriété et utilisation passée de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Section déplacements des employés / dirigeants

Selon les informations présentées dans la Figure 7-14, 98% des entreprises transportant des employés / dirigeants sur l'autre rive du fleuve connaissent l'existence de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. En excluant les usagers, 96% des participants ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois savent qu'il est possible de traverser le fleuve à bord de l'Héritage I.

FIGURE 7-14
NOTORIÉTÉ DE LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS



Pour les entreprises connaissant le service de traversier, mais ne l'ont pas utilisé lors de déplacements de leurs employés ou de leurs dirigeants (87,2% des entreprises des deux rives ayant répondu à la section pour les employés), 29% l'ont utilisé par le passé (Figure 7-15). Selon le Tableau 7-23, 61% des anciens usagers ont mentionné que leur dernier embarquement remontait à 1 à 2 ans.

FIGURE 7-15
UTILISATION PASSÉE DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS

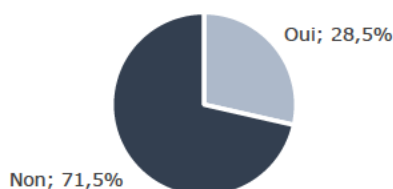


TABLEAU 7-23
DERNIÈRE UTILISATION DU TRAVERSIER TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS

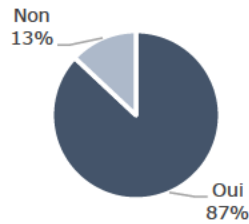
Dernière utilisation	Fréquence (%) *
1 an à 2 ans	60,5
2 ans à 3 ans	18,9
Plus de 3 ans	20,9

* Échantillon faible (moins de 10 répondants)

Section transport de marchandises

Selon la Figure 7-16, 87% des entreprises effectuant du transport de marchandises interrives connaissent l'existence de la traversée Trois-Pistoles – Les Escoumins. En excluant les usagers, 83% des entreprises sondées n'ayant pas utilisé la traversée au cours des 12 derniers mois connaissent son existence.

FIGURE 7-16
NOTORIÉTÉ DE LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



Pour les entreprises connaissant le service de traversier, 62% l'ont utilisé par le passé (Figure 7-17). Selon le Tableau 7-24, 72% des anciens usagers ont mentionné que leur dernier embarquement remontait à plus de 3 ans.

FIGURE 7-17
UTILISATION PASSÉE DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS

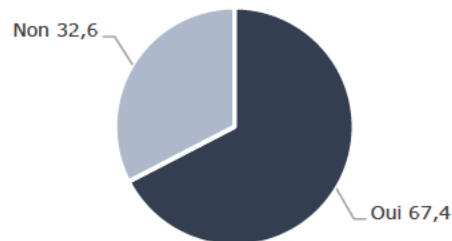


TABLEAU 7-24
DERNIÈRE UTILISATION DU TRAVERSIER TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS

Dernière utilisation	Fréquence (%) [*]
1 an à 2 ans	13,5
2 ans à 3 ans	14,2
Plus de 3 ans	72,3

^{*} Échantillon faible (moins de 10 répondants)

7.5.2 Motifs de la non-utilisation du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

Section déplacements des employés / dirigeants

Les entreprises connaissant l'existence de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, mais ne l'ayant pas utilisé pour le transport d'employés/dirigeants au cours des 12 derniers mois précédents l'enquête

et s'étant déplacés vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent devaient mentionner les motivations ayant orienté leur choix.

Pour 50% des répondants, d'autres traverses permettent des déplacements plus simples. Pour 44% d'entre eux, le temps de trajet total nécessaire pour se rendre à destination est trop long. Pour 19%, l'impossibilité de réserver une place sur le navire est un frein à son utilisation.

Le fait que l'entreprise ne fasse pas actuellement affaire avec des partenaires commerciaux situés sur l'autre rive et les heures d'opérations sont deux motifs mentionnés par 15% des non-usagers respectivement. Le temps de trajet en mer (2%) et les tarifs ne semblent pas être des freins à l'utilisation de ce service de traverse (2%).

Pour relier la rive opposée du fleuve Saint-Laurent et se diriger vers les destinations finales, les entreprises ont plusieurs choix : Matane – Baie-Comeau – Godbout, Rimouski – Forestville, Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. Il est raisonnable de considérer que pour rallier les villes principales de la Côte-Nord, les entreprises situées à Rimouski et à l'est ont des options de traversiers à une distance moindre pour se diriger vers leurs destinations (Rimouski – Forestville et Matane – Baie-Comeau – Godbout).

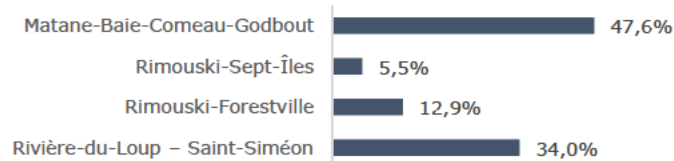
TABLEAU 7-25
MOTIFS DE LA NON-UTILISATION DU SERVICE
RELIAIT TROIS-PISTOLES À LES ESCOUMINS
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS

Motif	Fréquence (%)
Autres traverses sont plus pratiques pour vos déplacements	49,5
Temps total pour vous rendre à destination si vous deviez utiliser la traverse	24,3
Impossibilité de réserver sa place sur le navire	18,8
L'entreprise ne fait pas actuellement affaire avec des entreprises situées sur l'autre rive	15,1
Heures d'opération	14,7
Fait que des véhicules restent à quai	10,8
Fréquence des traversées	10,2
Âge avancé du navire	10,1
Capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.)	9,8
Nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre votre destination	7,8
Temps d'attente avant d'accéder au navire	4,0
Tarifs	2,1
Temps de trajet en mer trop long	2,1

Les répondants ayant mentionné que d'autres traverses étaient plus pratiques pour atteindre leur destination devaient indiquer de quel(s) service(s) il s'agissait. Selon la Figure 7-18, pour 48% d'entre

eux, la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout a été mentionnée, suivie du lien Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (34%). De plus, 13% ont indiqué qu'il s'agissait de la traverse Rimouski – Forestville.

FIGURE 7-18
TRAVERSES PLUS PRATIQUES COMPARATIVEMENT AU SERVICE
RELIANT TROIS-PISTOLES À LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS



Section transport de marchandises

Les entreprises connaissant l'existence de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, mais ne l'ayant pas utilisée pour le transport des marchandises au cours des 12 derniers mois précédents l'enquête et s'étant déplacés vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent, devaient également révéler les motivations ayant orienté leur décision.

Pour 51% des répondants, d'autres traverses permettent des déplacements plus simples. De plus, pour 30% d'entre eux, la capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.) est un frein à l'utilisation du service de traversier.

La fréquence des traversées et le temps de trajet total pour se rendre à destination si la traverse était empruntée ont été mentionnés par 29% et 27% des non-usagers. Viennent par la suite, les heures d'opération (25%) et la vétusté du navire (15%).

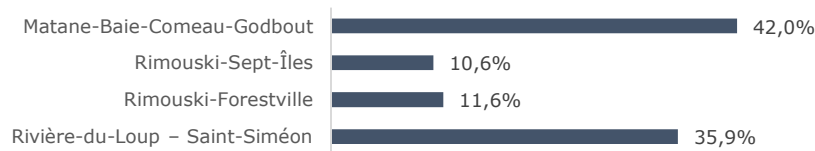
Enfin, le temps de trajet en mer, les tarifs et le temps d'attente avant d'accéder au navire ne sont pas des obstacles à l'utilisation du service de traversier (0% respectivement).

TABLEAU 7-26
DERNIÈRE UTILISATION DU TRAVERSIER TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS

Nombre d'employés	%
D'autres traverses sont plus pratiques pour vos déplacements	51,0
De la capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.)	29,8
De la fréquence des traversées	28,9
Du temps total pour vous rendre à destination si vous deviez utiliser la traverse	27,4
Des heures d'opération	25,0
De la vétusté du navire	15,4
L'entreprise ne fait pas actuellement affaire avec des entreprises situées sur l'autre rive reliées par cette traverse	15,0
Du fait que des véhicules restent à quai	10,0
De la nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre votre destination	8,8
Du temps de trajet en mer trop long	0,0
De ses tarifs	0,0
Du temps d'attente avant d'accéder au navire	0,0

Les répondants ayant mentionné que d'autres traverses étaient plus pratiques pour atteindre leur destination devaient indiquer de quel(s) service(s) il s'agissait. Selon la Figure 7-19, pour 42% d'entre eux, il s'agit de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout. Le lien Rivière-du-Loup – Saint-Siméon a été identifié par 36% des répondants. Les traverses Rimouski – Forestville et Rimouski – Sept-Îles sont mentionnées par 12% et 11% des répondants respectivement.

FIGURE 7-19
TRAVERSES PLUS PRATIQUES COMPARATIVEMENT AU SERVICE
RELIANT TROIS-PISTOLES À LES ESCOUMINS
NON-UTILISATEURS DANS LES 12 DERNIERS MOIS



7.5.3 Modifications du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

Tel que présenté dans la section traitant des comportements de la population, un objectif cherche à évaluer si une amélioration du service entre Trois-Pistoles et Les Escoumins peut augmenter son achalandage pour le segment des entreprises. Deux sections distinctes ont été incluses dans le questionnaire. La première était destinée aux non-usagers de la traverse et la seconde s'adressait à ses usagers actuels.

Section déplacements d'employés / dirigeants - Comportement des non-usagers du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

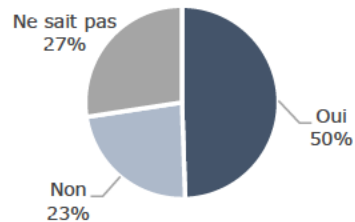
Dans le cas de figure où les répondants s'avéraient être des non-usagers au cours des 12 mois précédant l'enquête, la proposition était la suivante :

Si les fréquences avaient augmenté et si le navire remplacé par un navire de plus grande taille pouvant accueillir davantage de passagers et de véhicules (incluant les camions) et s'il opérait 12 mois par année, vos employés ou dirigeants auraient-ils utilisé la traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins au cours des 12 derniers mois?

Selon les résultats de la Figure 7-20, 21% des répondants qualifiés ont mentionné qu'ils auraient utilisé la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins pour effectuer au moins un déplacement au cours des 12 mois précédant l'enquête (ajout ou substitution).

Tel que présenté dans la Figure 7-21, 50% des entreprises dont les employés / dirigeants se sont déplacés entre les rives du fleuve avec le service de traverse actuel en 2019 augmenteraient leur fréquentation de la traverse si les niveaux de service étaient améliorés.³⁸

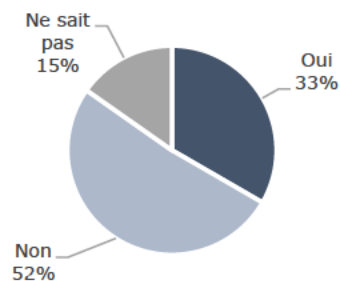
TABLEAU 7-21
ACCROISSEMENT DE L'UTILISATION DU SERVICE
TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS SUITE À DES MODIFICATIONS DE L'OFFRE
SEGMENT : EMPLOYÉS / DIRIGEANTS



Section transport de marchandises - Comportement des non-usagers du service Trois-Pistoles – Les Escoumins

Selon les résultats de la Figure 7-22, 33% des entreprises transportant des marchandises d'une rive à l'autre en utilisant leur flotte de véhicules et n'ayant pas utilisé le service de traversier Trois-Pistoles – Les Escoumins dans les 12 derniers mois ont mentionné qu'ils l'auraient utilisé pour effectuer au moins un déplacement au cours de la même période (ajout ou substitution) dans l'hypothèse d'une amélioration de l'offre.

FIGURE 7-22
UTILISATION DU SERVICE TROIS-PISTOLES ET LES ESCOUMINS
SUITE À DES MODIFICATIONS DE L'OFFRE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES



³⁸ En raison du trop faible nombre de répondants, les résultats des questions QC12, QC13 et QC14 sont présentés dans cette note de bas de page. Pour la moitié des entreprises ayant mentionné que des déplacements supplémentaires auraient été faits, il s'agit de 10 déplacements en moyenne (médiane = 10). Dans l'ensemble, 6 des 10 déplacements prennent déjà place à bord d'autres traverses. Pour la moitié de ces déplacements, il s'agit de la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon et de 34% du NM F.A. Gauthier ou du NM Saaremaa I affectés à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Seulement 16% utilisent le CNM Evolution.

La Figure 7-24 indique que les trajets effectués avec des traverses en opération sont réalisés principalement grâce à la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon (81% ou 4 déplacements sur les 5 en moyenne) et dans une plus faible mesure grâce à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout (20% ou 1 déplacement sur 5 en moyenne).



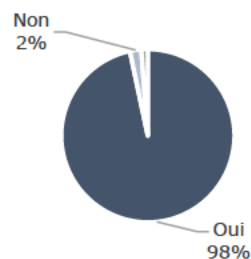
7.6 Service de traversier : Rimouski – Forestville

7.6.1 Notoriété de la traverse Rimouski – Forestville

Section déplacement des employés/dirigeants

Selon les informations présentées dans la Figure 7-25, 98% des entreprises ayant déclaré que des employés / dirigeants avaient effectué des déplacements interrives en 2019 connaissent l’existence de la traverse Rimouski - Forestville. En excluant les usagers, 96% des participants ne l’ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois savent qu’il est possible de traverser le fleuve à bord du CNM Évolution.

FIGURE 7-25
NOTORIÉTÉ DE LA TRAVERSE RIMOUSKI - FORESTVILLE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS



Pour les entreprises connaissant le service de traversier, 37% l’ont utilisé par le passé (Figure 7-26). Selon la Tableau 7-31, pour ceux pouvant s’en souvenir, 41% des anciens usagers ont mentionné que leur dernier embarquement remontait à plus de 3 ans et 66% à deux ans et plus.

FIGURE 7-26
UTILISATION PASSÉE DU SERVICE DE TRAVERSIER RELIANT RIMOUSKI À FORESTVILLE
DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS

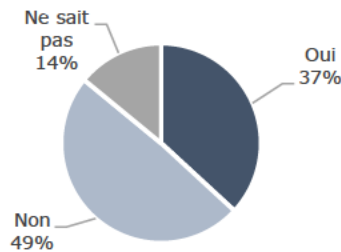


TABLEAU 7-31
DERNIÈRE UTILISATION DU TRAVERSIER RIMOUSKI – FORESTVILLE
DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS

Dernière utilisation	Fréquence (%)
1 an à 2 ans	33,7
2 ans à 3 ans	25,7
Plus de 3 ans	40,6

7.6.2 Motifs de la non-utilisation du service Rimouski – Forestville⁴⁰

Section déplacement des employés / dirigeants

Les entreprises faisant du transport d'employés / dirigeants connaissant l'existence de la liaison Rimouski – Forestville, mais ne l'ayant pas utilisée au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête tout en s'étant déplacés vers l'autre rive du fleuve Saint-Laurent devaient mentionner les raisons expliquant leur décision.

Selon le Tableau 7-32, 34% des entreprises participantes qui ne sont pas des usagers ont indiqué que d'autres traverses permettent des déplacements plus simples. Pour 26% de ceux-ci, la non-utilisation est liée au fait que l'entreprise ne fait pas actuellement affaire avec des entreprises situées sur l'autre rive. Les heures d'opération et la capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, exclusion des camions, etc....) sont mentionnées par 20% des répondants.

Les fréquences des traversées ont été mentionnées par 14% des non-usagers tandis que 13% mentionnent le temps total pour se rendre à destination en utilisant la traverse et le peu de fiabilité du service. Suivent dans l'ordre, le fait que des véhicules restent à quai (7%), le temps d'attente avant d'accéder au navire (4%) et l'âge avancé du navire (4%).

⁴⁰ Étant donné que la traverse Rimouski – Forestville ne peut pas accueillir de camions, la section traitant du transport de marchandises a été éliminée. Seule la section de l'évaluation du projet est présente pour ce segment.

Le temps de trajet, les tarifs et la nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre la destination ne semblent pas être des éléments limitant l'utilisation de ce service de traverse reliant Rimouski à Forestville.

TABLEAU 7-32
MOTIFS DE LA NON-UTILISATION DU SERVICE
RELIANT RIMOUSKI À FORESTVILLE
DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS

Motif	Fréquence (%)
D'autres traverses sont plus pratiques pour vos déplacements	34,2
L'entreprise ne fait pas actuellement affaire avec des entreprises situées sur l'autre rive reliées par cette traverse	25,7
Des heures d'opération	20,3
De la capacité limitée du navire pour les véhicules (autos, camions, etc.)	20,0
De la fréquence des traversées	14,0
Du temps total pour vous rendre à destination si vous deviez utiliser la traverse	12,9
Du peu de fiabilité du service	12,9
Du fait que des véhicules restent à quai	6,7
Du temps d'attente avant d'accéder au navire	4,2
De l'âge avancé du navire	3,5
Du temps de trajet en mer trop long	1,8
De la nécessité d'utiliser plusieurs modes de transport pour atteindre votre destination	1,7
De ses tarifs	0,0

Selon la Figure 7-27, 63% des entreprises participantes ayant mentionné que d'autres traverses étaient plus pratiques pour atteindre leur destination ont indiqué qu'il s'agissait de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout. De plus, 37% d'entre eux ont mentionné le lien Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. Notons qu'aucun répondant n'a mentionné la liaison assurée par la Compagnie de navigation des Basques.

FIGURE 7-27
TRAVERSES PLUS PRATIQUE COMPARATIVEMENT AU SERVICE
RELIANT RIMOUSKI À FORESTVILLE
DÉPLACEMENT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS



7.6.3 Modifications du service Rimouski – Forestville

À l'instar de la traverse précédente, la STQ désire évaluer si une amélioration du service entre Rimouski et Forestville pouvait augmenter l'achalandage sur le traversier. Deux analyses distinctes ont été incluses dans le questionnaire. La première était destinée aux non-usagers et la seconde demandait aux usagers de se prononcer.

*Section déplacements des employés / dirigeants – Comportement des non-usagers du service
Rimouski – Forestville*

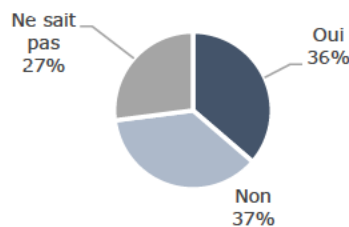
La STQ désirent évaluer si une amélioration du service reliant les municipalités de Rimouski et de Forestville pouvait résulter en une augmentation de son achalandage. À l’instar de la section traitant de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, deux sections distinctes ont été incluses dans le questionnaire. La première était destinée aux non-usagers et la seconde s’adressait aux usagers.

Dans le cas de figure où les répondants s’avérait être des non-usagers au cours des 12 mois précédant l’enquête, la proposition était la suivante :

« Si les fréquences avaient augmenté et si le navire remplacé par un navire de plus grande taille pouvant accueillir davantage de passagers et de véhicules (incluant les camions) et s’il opérait 12 mois par année, vos employés ou dirigeants auraient-il utilisé la traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins au cours des 12 derniers mois? »

La Figure 7-28 indique que 36% des répondants qualifié ont mentionné qu’ils se seraient déplacés en empruntant le service de traversier reliant Rimouski à Forestville au moins à une reprise au cours des 12 mois précédant l’enquête qu’il s’agisse d’un ajout ou d’une substitution.

FIGURE 7-28
AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE D’UTILISATION SUITE À L’AMÉLIORATION DU SERVICE
DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS



Le Tableau 7-33 indique

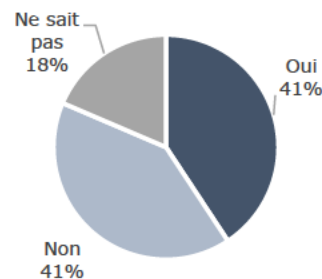


Section déplacements des employés / dirigeants – Comportement des usagers du service Rimouski – Forestville

Les entreprises ayant indiqué des déplacements de leurs employés / dirigeants à bord de la traverse Rimouski – Forestville devaient se prononcer en regard d’une augmentation de leur fréquentation si la modification du service, à savoir une augmentation des fréquences de départs et des caractéristiques du navire était implantée.

Tel que présenté dans la Figure 7-30, 41% des usagers actuels augmenteraient leur fréquentation de la traverse si les niveaux de service étaient améliorés.⁴¹

FIGURE 7-30
ACCROISSEMENT DE L’UTILISATION DU SERVICE
RIMOUSKI – FORESTVILLE SUITE À DES MODIFICATIONS DE L’OFFRE
DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS

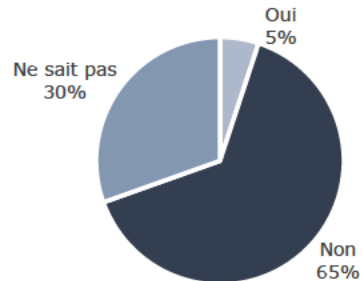


Section transport de marchandise – Comportement des non-usagers du service Rimouski – Forestville

Les entreprises effectuant du commerce de marchandises devaient se prononcer quant à leur utilisation de la traverse suite au changement du navire pouvant accueillir des camions entre Rimouski et Forestville et au déploiement d’un service amélioré. Les résultats présentés à la Figure 7-31 démontrent que 5% d’entre elles l’utiliseraient pour le transport de marchandises. L’attrait de ce lien n’est pas évident pour les entreprises sondées.

⁴¹ Étant donné le faible nombre de répondants aux questions QD12 (nombre de déplacements supplémentaires pour les usagers) et QD13 (déplacements faits avec d’autres traverses), les résultats ne sont pas présentés.

FIGURE 7-31
ACCROISSEMENT DE L'UTILISATION DU SERVICE
RIMOUSKI – FORESTVILLE
SUITE À DES MODIFICATIONS DE L'OFFRE
ENTREPRISES TRANSPORTANT DES EMPLOYÉS/DIRIGEANTS



Étant donné le faible nombre de répondants pour cette section, la présentation des questions suivantes est omise volontairement.

7.7 Calcul des déplacements additionnels pour chaque traverse

Cette section présente les ajouts nets de passagers et de trajets avec des marchandises résultant de l'amélioration du service tel que présenté dans l'enquête.

8 CALCULS DES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

8.1 Synthèse des comportements de la population

Pour sa part, la Traverse Rimouski – Forestville aurait accueilli 26 044 passagers pendant la saison 2019 tout en respectant un taux de touristes de 40%. Le nombre semble bas, mais rappelons que le navire a arrêté ses opérations le 2 août 2019 suite à un bris mécanique.⁴⁴

TABLEAU 8-1
DEMANDE ACTUELLE : PASSAGERS ET MARCHANDISES
DONNÉES DE 2019

Section	Déplacements	Traverse Rimouski – Forestville	Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Les données présentées dans le Tableau 8-1 ont servi pour calculer les effets de diversion suite à l'arrêt de l'une ou de l'autre des traverses : effets sur les gaz à effet de serre, effets sur la productivité et effets sur les coûts privés pour une utilisation de la route.⁴⁵

8.2 Préambule et note méthodologique

Cette section présente les impacts privés (perte de productivité et coûts d'utilisation de véhicules) et sociétaux (environnementaux et accidents) pour les usagers des traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville dans l'éventualité d'un retrait de l'une ou l'autre ou même de la suppression des deux services.⁴⁶

La méthodologie suivie est présentée ci-dessous :

⁴³ L'analyse présentée dans cette section ne concerne que l'année 2019, et ce, même si cette dernière sort de l'ordinaire.

⁴⁴ À l'instar des résultats présentés pour la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, les données de la traverse Rimouski – Forestville sont issues du sondage effectué auprès de la population.

⁴⁶ Les calculs prennent en compte les déplacements à bord de camions pour le transport de marchandises.

8.3 Effets sur les gaz à effet de serre

En plus, de l'impact sur la productivité de l'économie, le retrait des traverses pourrait engendrer des effets sur la génération de gaz à effet de serre (GES) et l'ajout de polluants dans l'environnement. Les données permettant la monétisation des impacts environnementaux proviennent du MTQ. Le Tableau 8-2 présente les prix par tonne des polluants évalués dans le Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.⁴⁷ Les valeurs prescrites par le MTQ sont incluses dans la colonne 2 du Tableau.

TABLEAU 8-2
MONÉTISATION DES GES ET POLLUANTS^a
DONNÉES DE BASE : \$ PAR TONNE

Type de véhicule	Valeur en \$ de 2019 (\$/tonne)	N.M. Évolution	N.M. Héritage I	Trans Saint-Laurent	N.M. F.-A.-Gauthier	Saaremaa
GES (2019)	86\$					
CO	437 \$					
HC	2 008 \$					
NOx	14 786 \$					
SOx	17 151 \$					
PM _{2,5} *	213 696 \$					
PM ₁₀	85 482 \$					
TOTAL des coûts	S.O.					

a Les estimations concernant la consommation de carburant proviennent de la STQ. Les calculs en regard des émanations de GES, de NOx, de SOx et de PM₁₀ proviennent de la STQ à partir des documents de l'Alliance Verte.

* Le calcul des PM_{2,5} est issu du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du ministère de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques du Québec (2019). La valeur monétaire est issue du guide des grands projets routiers du ministère des Transports.

⁴⁷ Les données transférées par la STQ se rapportent à l'Alliance Verte. Les émanations de CO sont incluses dans les GES. De plus, les HC et les PM_{2,5} ne sont pas calculées.

8.3.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Le Tableau 8-3 indique que globalement,

(voir Tableau 8-1 pour les intrants de base).⁴⁸ Ce résultat se décompose en deux grandes catégories :

- de réduction d'émissions (GES et autres polluants) propre au navire;
- en regard du différentiel de distances (km) pour utiliser une autre traverse disponible (effet sur les gaz à effet de serre et autres polluants).⁴⁹

TABLEAU 8-3
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

8.3.2 Traverse Rimouski – Forestville

L'analyse précédente a été répliquée en regard de la traverse Rimouski – Forestville. Comme présenté dans le Tableau 8-2, |

Le lecteur notera que les calculs pour la traverse de Rimouski – Forestville sont faits à partir des données de 2018 soit passagers et non pas avec les données de 2019 pour assurer la comparabilité avec la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

Selon les résultats présentés dans le Tableau 8-4, €

toutes clientèles confondues. Ce résultat se détaille tel que :

- de réduction d'émissions (GES et autres polluants) propre au navire;
- en regard du différentiel de kilomètres pour utiliser une autre traverse disponible (effet sur les gaz à effet de serre et autres polluants).

⁴⁸ Les distances ont été optimisées à l'aide de Google maps. Notons que l'année 2019 est exceptionnelle en raison de l'arrêt du NM F.A. Gauthier résultant en une augmentation anormale des deux traverses sous étude (Rimouski – Forestville et Trois-Pistoles – Les Escoumins). Le choix de traverses en regard de certains déplacements n'était pas optimal en termes d'origines et de destinations.

⁴⁹ Pour certains déplacements, la traverse Rimouski – Forestville était le choix optimal pour effectuer le déplacement. Dans ce scénario, le navire est supposé pouvoir embarquer des camions et autres véhicules.

TABLEAU 8-4
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Coût

. Si un navire identique en termes de consommation de carburant à l’Héritage I était utilisé pour effectuer la traversée Rimouski – Forestville, l’impact serait une base annuelle (Tableau 8-5).⁵⁰

TABLEAU 8-5
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE AVEC UN NAVIRE
DU TYPE HÉRITAGE I

Description	Coût

8.3.3 Retrait simultané des deux services

Un dernier scénario vise à calculer les émissions de gaz à effet de serre nettes qui seraient générées suite au retrait des deux traverses simultanément.

En utilisant les données de comportement de l’année 2019, le montant total atteint

⁵⁰ Les niveaux de service seraient les mêmes que ceux offerts pour la traversée Trois-Pistoles – Les Escoumins, mais extrapolés sur la traversée Rimouski – Forestville (ex : distance en mer de 48 km comparativement à 23 km).

TABLEAU 8-6
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT DES DEUX LIENS

Description	Coût

8.4 Effets sur la productivité

En plus de la génération de gaz à effet de serre et de polluants, le retrait de chaque navette indépendamment l'une de l'autre aurait des impacts potentiels sur la productivité des résidents des régions concernées, mais aussi des touristes.

À l'aide des données du guide des analyses avantages-coûts des grands projets routiers, les valeurs du temps sont utilisées pour calculer l'effet de l'élimination d'une des deux options sous étude ou même des deux. Le Tableau 8-7 présente les valeurs du temps comme prescrites par le MTQ.

TABLEAU 8-7
VALEURS DU TEMPS
VÉHICULES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Type de véhicule	Type d'activité	Valeur en \$ de 2019
Véhicule léger (Automobiles, fourgonnettes, camionnettes, véhicules utilitaires sport (VUS) et motocyclettes)	Affaires	25,58
	Autres motifs – conducteur	14,63
	Autres motifs – passagers	10,28
Camion léger	Affaires	52,58
Camion lourd	Affaires	33,84
Autobus	Conducteur	33,25
	Passagers	10,28

La méthode de calcul des sections 8.4.1 à 8.4.3 suit la logique suivante :

8.4.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Le Tableau 8-8 indique que l

passagers devaient utiliser d'autres options. Selon le

résultat,
8-1).

(selon les intrants du Tableau

TABLEAU 8-8
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NETTE DU RETRAIT
DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

8.4.2 Traverse Rimouski - Forestville

Selon les résultats présentés dans le Tableau 8-9,

TABLEAU 8-9
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NETTE DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI - FORESTVILLE

Description	Coût

8.4.3 Retrait simultané des deux services

À l'instar de l'analyse présentée pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, le Tableau 8-10 inclut les impacts d'un retrait simultané des deux traverses sur la productivité à partir des données de l'année 2019 mesurées par la valeur du temps.

TABLEAU 8-10
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NETTE DU RETRAIT
DES DEUX SERVICES DE TRAVERSISERS

Description	Coût

8.5 Effets sur les coûts d'utilisation des modes de transport routiers

Outre les coûts environnementaux et de productivité, les usagers des traverses devront utiliser davantage la route et devront subir des coûts monétaires liés à l'utilisation des véhicules : automobiles, camions, bus, etc. Les Tableaux 8-11, 8-12 et 8-13 présentent le différentiel de coûts en regard de l'utilisation des véhicules tributaires des intrants présentés dans le Tableau 8-1.

La méthode de calcul des sections 8.5.1 à 8.5.3 suit la logique suivante :

8.5.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

En regard de l'achalandage de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, les coûts d'utilisation des véhicules (autos, camions, pick-up, camionnettes) nets atteignent (Tableau 8-11).

TABLEAU 8-11
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

8.5.2 Traverse Rimouski - Forestville

Selon les résultats présentés dans le Tableau 8-12,

TABLEAU 8-12
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Coût

8.5.3 Retrait simultané des deux services

Tel que présenté dans le Tableau 8-13,

TABLEAU 8-13
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DES DEUX SERVICES DE TRAVERSISERS

Description	Coût

8.6 Impact sur le nombre d'accident de la route

En regard des données spécifiques de l'année 2019, cette section présente le nombre d'accidents de la route évités selon quatre catégories :

- Accident mortel;
- Accident avec blessés graves;
- Accident avec blessé légers;
- Accident avec dommages matériels uniquement.

La section présente dans un premier temps les résultats pour la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. Dans un second temps, les calculs pour le lien Rimouski – Forestville sont décrits. Dans un troisième temps, les résultats issus du retrait simultané des deux traverses sont dépeints.

8.6.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Le Tableau 8-14 présente les effets nets engendrés par le retrait de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

TABLEAU 8-14
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.
Différentiel de kilomètres					

8.6.1 Traverse Rimouski – Forestville

TABLEAU 8-15
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.

8.6.2 Retrait simultané des deux services

Dans l'éventualité d'un retrait simultané des deux liaisons maritimes, l'

TABLEAU 8-16
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DES DEUX LIENS

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.

8.7 Synthèse des effets privés et environnementaux

Le Tableau 8-17 présente un résumé des effets privés et environnementaux suite au retrait des deux traverses sous étude.

La dernière colonne présente le scénario de retrait simultané des deux traverses. Dans ce cas de figure, le seul choix possible est l'utilisation des traverses de Matane – Baie-Comeau – Godbout ou de Rivière-du-Loup – Saint-Siméon ou encore de la route en passant par Québec.

9 ANALYSE DES OPPORTUNITÉS

Dans cette section, les objectifs de la STQ sont les suivants :

- Identifier des liens forts entre les différentes villes et régions;
- Identifier des points de connexions essentiels ou à potentiel de développement pour le Québec.

9.1 Liens naturels entre les pôles d'attraction urbains

9.1.1 Les centres urbains

Comme démontré dans le rapport, en termes sociodémographiques, les régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord ont vu leurs populations respectives décroître au cours des 20 dernières années.

Dans la région du Bas-Saint-Laurent résident environ 200 000 personnes (Tableau 9-1). Trois villes et MRC se démarquent en termes de population selon le recensement de 2016 : Rimouski, Rivière-du-Loup et Matane. Selon les prévisions de l'ISQ (voir Tableau 3-6), la décroissance de la région pourrait atteindre 1,7% entre 2016 et 2036. Fait important, entre 20% et 25% des résidents des trois plus grandes villes se déplacent au moins une fois vers une destination située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Globalement, le taux de déplacement atteint 19,3%. À titre comparatif, 29,7% de la population de la MRC des Basques semble s'être déplacé au moins une fois vers la rive nord du fleuve au cours des 12 mois précédents l'enquête, ce qui représente plus de 2 500 personnes.

TABLEAU 9-1
CARACTÉRISTIQUES DES VILLES ET DES MRC
ET DÉPLACEMENTS INTERRIVES
ANNÉE 2019

Ville	Population de la Ville	Population de la MRC	Déplacements au cours des 12 derniers mois (MRC)	Population se déplaçant (incluant les activités commerciales)
Rimouski	48 664	56 650	19,0%	10 764
Rivière-du-Loup	19 507	33 958	25,8%	8 761
Matane	14 311	21 301	13,1%	2 790
Trois-Pistoles	3 246	8 694	29,7%	2 582
Population totale	197 385		19,3%	38 095

Dans la région administrative de la Côte-Nord, la population est davantage concentrée dans deux villes principales : Baie-Comeau et Sept-Îles. Le Tableau 9-2 présente les tailles des populations et le taux de déplacement vers la rive sud du Saint-Laurent. Les 4 MRC présentées représentent 88% de l'ensemble de la population. De plus, les deux villes les plus importantes (Sept-Îles et Baie-Comeau) abritent 51% des résidents. En regard des taux de déplacement, les déplacements interrives concernent 27 906 personnes.

TABLEAU 9-2
CARACTÉRISTIQUES DES VILLES ET DES MRC
ET DÉPLACEMENTS INTERRIVES
ANNÉE 2019

Ville	Population de la ville	Population de la MRC	Déplacements au cours des 12 derniers mois (MRC)	Population se déplaçant (incluant les activités commerciales)
Sept-Îles	25 400	39 322	33,4%	13 134
Baie-Comeau	21 536	31 027	31,9%	9 898
Forestville	3 081	10 846	31,9%	3 460
Les Escoumins	1 891			
Population totale	92 712		30,1%	27 906

L'agrégation des taux de déplacements révèle que 66 001 personnes pourraient être concernées par les déplacements entre les rives du fleuve Saint-Laurent (entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord – données du recensement de 2016).

9.1.2 Les liens routiers

En termes de réseau routier, il est simple tel que présenté dans la Carte 9-1. Sur la rive nord, il s'agit d'un lien linéaire le long du fleuve Saint-Laurent, à savoir la route provinciale 138. Dans le Bas-Saint-Laurent, la situation est assez similaire, à savoir le seul lien est l'autoroute 20 qui relie Rivière-du-Loup à Notre-Dame-des-Neiges et ensuite la route 132 jusqu'à Matane en passant par Rimouski.

Une barrière naturelle importante est présente : l'embouchure du Fiord du Saguenay. Pour l'enjamber, la traverse Tadoussac – Baie-Sainte Catherine est en service. Pour la saison 2018-19, son achalandage a atteint 1,5 million de passagers et 1,1 million d'unités équivalent automobile (UEA).

D'un point de vue de mouvements de populations de la Gaspésie et de l'Est du Bas-Saint-Laurent vers les régions les plus peuplées de la Côte-Nord à partir du réseau routier,

Restent les deux traverses de type intermédiaires qui ne desservent pas d'axes routiers de type nodaux sur la Côte-Nord. Dans le Bas-Saint-Laurent, d'un point de vue de liens routiers, la traverse de Trois-Pistoles permet d'accéder instantanément à la nouvelle section de l'Autoroute 20.

CARTE 9-1
LIENS ROUTIERS ENTRE LES RÉGIONS
ANNÉE 2019



9.1.3 Agrégation des effets de population et de liens routiers

Selon l'analyse présentée dans cette section, les populations sont davantage localisées dans la partie est des deux régions administratives.

9.2 Point de vue des mouvements commerciaux de marchandises

Le transport de marchandises entre les rives n'est pas une activité courante de la part des entreprises visées par le sondage. Parmi les entreprises contactées, 8,2% ont mentionné effectuer du transport de marchandises entre les rives du fleuve Saint-Laurent. Ainsi au total, il s'agirait de

Selon les données reçues de la part de la STQ, pour cette même année, il s'agit de effectués avec les cinq (5) traverses présentes. La traverse Matane – Baie-Comeau

- Godbout accaparerait de tous les déplacements en camion. La traverse de Trois-Pistoles – Les Escoumins représenterait nombre total de déplacements.

Selon les résultats du sondage, bien que la traverse Rimouski – Forestville ne puisse pas accueillir de camions à l'heure actuelle, l'élimination de cette contrainte

9.3 Point de vue des touristes

Globalement, selon les données présentées dans la section 3 du rapport, le nombre de touristes dans les deux régions visées semblent être relativement stable. En 2018, 1,8 million de touristes se sont déplacés dans la région du Bas-Saint-Laurent et 547 000 sur la Côte-Nord.

9.4 Déplacements interrives en traversiers

Cette sous-section présente les contraintes auxquelles font face les traversées actuelles situées entre Rivière-du-Loup et Matane, et ce, en mettant davantage l'emphase sur les deux navires sous étude.

L'analyse présentée dans les chapitres précédents a révélé plusieurs aspects d'importance :

- Quatre traverses de l'est de la province (Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, Trois-Pistoles – Les Escoumins, Rimouski – Forestville et Matane – Baie-Comeau – Godbout) présentent un achalandage
- Les traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville,

-
-
- L'indisponibilité du service de l'une ou l'autre des quatre traverses, arrêt de service saisonnier, bris mécanique, conditions météorologiques
-

D'un point de vue géographique, les traverses permettent de desservir des régions particulières :

Dans le cadre de l'analyse, une simulation de l'émission de gaz à effet de serre a été effectuée en regard du remplacement du CNM Évolution par un navire émettant des niveaux moins élevés.

9.5 Les options potentielles

La section suivante permet de présenter l'option optimale en regard de toutes les analyses effectuées dans le cadre de cette étude.

9.6 Les options optimales

⁵⁷ Ces analyses devront être effectuées pour prendre une décision finale.



ANNEXE 1
QUESTIONNAIRE POUR LA POPULATION

Le questionnaire est transmis à la STQ dans un fichier séparé de ce rapport



ANNEXE 2
GUIDE DE RECRUTEMENT ET QUESTIONNAIRE
POUR LES ENTREPRISES

Le guide de recrutement pour les entreprises est transmis à la STQ dans un fichier séparé de ce rapport

Le questionnaire pour les entreprises est transmis à la STQ dans un fichier séparé de ce rapport



ANNEXE 3
LETTRE TRANSMISE AUX ENTREPRISES PARTICIPANTES

Les questionnaires sont joints dans des fichiers différents



Québec, le 12 novembre 2019

Entreprises du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord

Objet : Sondage – Étude sur les liens interrives desservis par traversiers entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord

Madame, Monsieur,

La Société des traversiers du Québec (STQ) a été mandatée par le ministre des Transports, M. François Bonnardel, pour mener une étude sur les liens interrives desservis par traversier entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord. Cette étude sera présentée au ministre en 2020 et elle proposera une offre de transport maritime interrives cohérente avec la mission de la STQ et elle répondra aux besoins des clients tant particuliers que commerciaux. L'étude porte notamment sur les retombées des liens maritimes existants, les besoins actuels et futurs en mobilité, ainsi que sur la faisabilité tant opérationnelle que financière de différents scénarios.

C'est dans cette optique que nous sollicitons votre aide afin de nous appuyer dans notre démarche. Nous croyons que vos réponses à notre sondage nous permettront de renforcer notre vision et de nous éclairer sur vos besoins en termes de transport dans la région du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord.

Votre participation est importante et des plus appréciée et nous tenons à vous remercier.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Pascal Larose
Vice-président à l'exploitation

Siège social
250, rue Saint-Paul
Québec (Québec) G1K 9K9
Téléphone : 418 643-2019
Télexcopieur : 418 643-7308
www.traversiers.com



RAPPORT COMPLÉMENTAIRE (DÉPÔT POUR ÉVALUATION)

ÉTUDE DE MARCHÉ – REPRISE DE LIAISONS EXISTANTES – TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS ET
RIMOUSKI – FORESTVILLE – COMPORTEMENTS OPTIMAUX DES USAGERS



TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ANALYSE.....	- 1 -
1.1	Contexte.....	- 1 -
1.2	Objectifs de l'étude	- 1 -
2	MÉTHODOLOGIE	- 2 -
2.1	Détermination de la matrice des déplacements « optimaux »	- 2 -
2.2	Transfert de passagers	- 2 -
3	CALCULS DES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX	- 4 -
3.1	Préambule et note méthodologique	- 4 -
3.2	Effets sur les gaz à effet de serre.....	- 4 -
3.3	Effets sur la productivité.....	- 7 -
3.4	Effets sur les coûts d'utilisation des modes de transport routiers.....	- 9 -
3.5	Impact sur le nombre d'accidents de la route	- 11 -
3.6	Synthèse des effets privés et environnementaux	- 12 -

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ANALYSE

1.1 Contexte

L'année 2019 a été marquée par des problématiques opérationnelles pour la Société des traversiers du Québec (STQ) mais aussi pour la Compagnie de navigation des Basques et la Traverse Rimouski - Forestville/CNM Évolution. Le respect des horaires n'a pas été au rendez-vous et de nombreux événements externes ont engendré des comportements atypiques de la part de la population souhaitant se déplacer d'une rive à l'autre.

Dans ce contexte, les analyses présentées dans le rapport principal visant le retrait d'une des deux traverses sous étude (Trois-Pistoles - Les Escoumins et Rimouski - Forestville) voire même des deux se basent sur des matrices origine-destination spécifiques à l'année 2019.

1.2 Objectifs de l'étude

En regard de cet environnement pouvant être qualifié de choc non prévisible sur la demande, la STQ souhaitait dresser le portrait relatif aux aspects suivants en « lissant » les données de l'année 2019 :

- Émissions de gaz à effet de serre;
- Coûts d'utilisation des réseaux routiers;
- Coûts des accidents;
- Effets potentiels de productivité (valeur du temps).

Trois scénarios sont présentés dans le cadre de ce rapport :

- Retrait de la traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins;
- Retrait de la traverse Rimouski - Forestville;
- Retrait simultané des deux traverses.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Détermination de la matrice des déplacements « optimaux »

Selon la STQ et les opérateurs des deux traverses sous étude, l'année n'est pas représentative d'une année normale.

Il n'est pas envisageable d'utiliser les données d'une année antérieure à 2019 puisqu'il est possible que des traversées n'aient pas eu lieu, forçant les usagers à choisir une solution de second rang voire de troisième rang. Dans ce contexte, la décision fut prise de construire une matrice origine-destination « possible » en regard des traverses disponibles.

À titre d'exemple, dans la base de données de 2019, des déplacements provenant de la MRC de la Matapédia (Amqui) vers la MRC de la Manicouagan (Baie-Comeau) ont été effectués en empruntant la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. Normalement, ces déplacements auraient dû être effectués à bord de la traverse Matane – Baie-Comeau pour se rendre à destination. D'autres déplacements entre Les Escoumins et Rivière-du-Loup ont été effectués par emprunt de la traverse Rimouski – Forestville qui n'est optimal d'un point de vue de la distance à parcourir.

Lors de la construction desdites matrices, les usagers de 2019 ont été divertis vers les traverses « possibles et logiques » en regard des orientations géographiques des origines et des destinations. En fait, le but était de ne pas générer de détours anormaux et illogiques.

- Un déplacement émanant de la MRC de Rivière-du-Loup et se dirigeant vers la région de Charlevoix devait utiliser la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon.
- Un déplacement de Rimouski vers Baie-Comeau peut utiliser la traverse Rimouski – Forestville ou celle de Matane – Baie-Comeau – Godbout. De ce constat, tout déplacement ayant emprunté la traverse Rimouski – Forestville était conservé et non transféré vers la traverse partant de Matane.

Selon cette méthode, les déplacements effectués à l'aide de la traverse Rimouski – Forestville vers Baie-Comeau dont les origines se situent à l'est de Rimouski ont tous été transféré vers la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout.

Par ailleurs, il est évident que certains déplacements potentiellement « anormaux » à bord de la traverse Matane – Baie-Comeau – Godbout n'ont pu être transférés vers les traverses dans les scénarios où une seule traverse était retirée (Rimouski – Forestville ou Trois-Pistoles – Les Escoumins). La logique est semblable pour les déplacements utilisant la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. Les volumes « optimaux » des deux traverses sont de toute évidence sous-estimés.

2.2 Transfert de passagers

Le Tableau 2-1 présente les transferts de déplacements en regard de la méthodologie présentée dans la section précédente. La nouvelle matrice de déplacement indique que « logiquement », la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins devrait subir

gers pour les traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville respectivement.

TABLEAU 2-1
TRANSFERT DE PASSAGERS ENTRE LES TRAVERSES

Trajets provenant de...	Trajets divertis vers...			
	Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	Trois-Pistoles – Les Escoumins	Rimouski – Forestville	Matane – Baie-Comeau – Godbout
	Nombre de déplacements originaux			
	S.O.	[]	[])	S.O.
Trois-Pistoles – Les Escoumins				
Rimouski – Forestville				
Différentiel de transfert	[]	[]	[]	[]
Nombre de déplacements finaux		[]	[]	

3 CALCULS DES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

3.1 Préambule et note méthodologique

Cette section présente les impacts privés (perte de productivité et coûts d'utilisation de véhicules) et sociétaux (environnementaux et accidents) pour les usagers des traverses Trois-Pistoles – Les Escoumins et Rimouski – Forestville dans l'éventualité d'un retrait de l'une ou l'autre ou même de la suppression des deux services, et ce, en regard d'un lissage des données de 2019 tel que présenté dans le Tableau 2-1.

La méthodologie suivie est présentée ci-dessous :

3.2 Effets sur les gaz à effet de serre

En plus de l'impact sur la productivité de l'économie, le retrait des traverses pourrait engendrer des effets sur la génération de gaz à effet de serre (GES) et le rejet de polluants dans l'environnement. Les données permettant la monétisation des impacts environnementaux proviennent du MTQ. Le Tableau 3-1 présente les prix par tonne des polluants estimés à l'intérieur du « *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier* ». ¹ Les valeurs prescrites par le MTQ sont incluses dans la colonne 2 du Tableau.

¹ Les données transférées par la STQ se rapportent à l'Alliance Verte. Les émanations de CO sont incluses dans les GES. De plus, les HC et les PM_{2.5} ne sont pas calculées.

TABLEAU 3-1
MONÉTISATION DES GES ET POLLUANTS^a
DONNÉES DE BASE : \$ PAR TONNE

Type de véhicule	Valeur en \$ de 2019 (\$/tonne)	N.M. Évolution	N.M. Héritage I	Trans Saint-Laurent	N.M. F.-A.-Gauthier	Saaremaa
GES (2019)	86,15 \$					
CO	437,00 \$					
HC	2 008,00 \$					
NOx	14 786,00 \$					
SOx	17 151,00 \$					
PM _{2,5} *	213 696,00 \$					
PM ₁₀	85 482,00 \$					
TOTAL des coûts	S.O.					

a Les estimations concernant la consommation de carburant proviennent de la STQ. Les calculs en regard des émanations de GES, de NOx, de SOx et de PM₁₀ proviennent de la STQ à partir des documents de l'Alliance Verte.

* Le calcul des PM_{2,5} est issu du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du ministère de l'environnement et de la lutte aux changements climatique du Québec (2019). La valeur monétaire est issue du guide des grands projets routiers du ministère des Transports.

3.2.1 Traverse Trois-Pistoles - Les Escoumins

Le Tableau 3-2 indique que globalement, en regard des origines et des destinations retenues et des comportements « optimaux » déterminés dans la section précédente,

par année, toutes clientèles confondues (voir Tableau

2-1 pour les intrants de base).² Ce résultat se décompose en deux grandes catégories :

- de réduction d'émissions (GES et autres polluants) propre au navire;
- attribuable au différentiel de kilométrages pour utiliser une autre traverse disponible.

TABLEAU 3-2
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

² Les distances ont été optimisées à l'aide de Google Maps. Notons que l'année 2019 est exceptionnelle en raison de l'arrêt du NM F.A. Gauthier résultant en une augmentation anormale des deux traverses sous étude (Rimouski - Forestville et Trois-Pistoles - Les Escoumins). Le choix de traverses en regard de certains déplacements n'était pas optimal en termes d'origines et de destinations.

3.2.2 Traverse Rimouski - Forestville

L'analyse précédente a été répliquée en regard de la traverse Rimouski – Forestville. Comme présenté au Tableau 3-1, les coûts environnementaux du N.M. Évolution

Tableau 3-3 présente l'impact environnemental net d'un éventuel retrait du service (intrants de base présentés dans le Tableau 2-1).

Selon les résultats présentés dans le Tableau 3-3, selon les paires origine-destination sous étude, la

, toutes clientèles confondues. Ce résultat se décompose tel que :

- de réduction d'émissions propre au navire;
- en regard du différentiel de kilométrages pour utiliser une autre traverse disponible.

TABLEAU 3-3
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Coût

Si un navire identique en termes de consommation de carburant à l'Héritage I était utilisé pour effectuer la traversée Rimouski – Forestville, l'impact serait (Tableau 3-4).³

TABLEAU 3-4
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE AVEC UN NAVIRE
DU TYPE HÉRITAGE I

Description	Coût

³ Les niveaux de service seraient les mêmes que ceux offerts pour la traversée Trois-Pistoles – Les Escoumins.

3.2.3 Retrait simultané des deux services

Un dernier scénario vise à calculer les émissions de GES nettes qui seraient générées à la suite du retrait des deux traverses simultanément. Le Tableau 3-5 permet de constater En utilisant les données de comportement « optimaux » de l'année 2019, le montant total atteint

TABLEAU 3-5
IMPACT ENVIRONNEMENTAL NET DU RETRAIT DES DEUX LIENS

Description	Coût

3.3 Effets sur la productivité

En plus de la génération de GES et de polluants, l'analyse du retrait de chaque navette indépendamment l'une de l'autre aurait des impacts potentiels sur la productivité des résidents et des entreprises des régions concernées mais aussi des touristes.

À l'aide des données du guide des analyses avantages-coûts des grands projets routiers, les valeurs du temps sont utilisées pour calculer l'effet de l'élimination d'une des deux options sous étude ou même des deux. Le Tableau 3-6 présente les valeurs du temps comme prescrites par le MTQ.

TABLEAU 3-6
VALEURS DU TEMPS
VÉHICULES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Type de véhicule	Type d'activité	Valeur en \$ de 2019
Véhicule léger (Automobiles, fourgonnettes, camionnettes, véhicules utilitaires sport (VUS) et motocyclottes)	Affaires	25,58
	Autres motifs – conducteur	14,63
	Autres motifs – passagers	10,28
Camion léger	Affaires	52,58
Camion lourd	Affaires	33,84
Autobus	Conducteur	33,25
	Passagers	10,28

La méthode de calcul des sections 3.3.1 à 3.3.3 suit la logique suivante :

3.3.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Le Tableau 3-7 indique que (valeur du temps) à la suite de l'arrêt de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins atteindrait si les passagers devaient utiliser d'autres options. Selon le résultat, (selon les volumes de passagers présentés dans le Tableau 2-1).

TABLEAU 3-7
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NET DU RETRAIT
DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

3.3.2 Traverse Rimouski – Forestville

Selon les résultats présentés dans le Tableau 3-8,

TABLEAU 3-8
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NETTE DU RETRAIT
DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Coût

Note : Estimations réalisées avec les comportements « optimaux »

3.3.3 Retrait simultané des deux services

À l’instar de l’analyse présentée pour le calcul des émissions de GES et de polluants atmosphériques, le Tableau 3-9 inclut les impacts d’un retrait simultané des deux traverses sur la productivité à partir des données de l’année 2019 mesurés par la valeur du temps.

TABLEAU 3-9
IMPACT SUR LA PRODUCTIVITÉ NETTE DU RETRAIT
DES DEUX SERVICES DE TRAVERSIERS

Description	Coût

3.4 Effets sur les coûts d’utilisation des modes de transport routier

Outre les coûts environnementaux et de productivité, les usagers des traverses devront utiliser davantage la route et devront subir des coûts monétaires liés à l’utilisation des véhicules : automobiles, camions, bus, etc. Les Tableaux 3-10, 3-11 et 3-12 présentent le différentiel de coûts en regard de l’utilisation des véhicules tributaires des volumes de passagers présentés dans le Tableau 2-1 et de leur taux d’occupation (ratio véhicules – passagers).

La méthode de calcul des sections 3.4.1 à 3.4.3 suit la logique suivante :

3.4.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

En regard de l’achalandage de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins, les coûts d’utilisation des véhicules nets atteignent (Tableau 3-10)

TABLEAU 3-10
COÛTS NETS D’UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Coût

3.4.2 Traverse Rimouski - Forestville

Selon les résultats présentés dans le Tableau 3-11,

TABLEAU 3-11
COÛTS NETS D’UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN RIMOUSKI – FORESTVILLE

Description	Coût

3.4.3 Retrait simultané des deux services

Tel que présenté dans le Tableau 3-12,

TABLEAU 3-12
COÛTS NETS D’UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DES DEUX SERVICES DE TRAVERSISERS

Description	Coût

3.5 Impact sur le nombre d'accidents de la route

En regard des données spécifiques de l'année 2019, cette section présente le nombre d'accidents de la route évités selon quatre catégories, et ce, en regard de la matrice O-D « optimale » :

- Accidents mortels;
- Accidents avec blessés graves;
- Accidents avec blessés légers;
- Accidents avec dommages matériels uniquement.

La section présente dans un premier temps les résultats pour la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins. Dans un second temps, les calculs pour le lien Rimouski – Forestville sont décrits. Dans un troisième temps, les résultats issus du retrait simultané des deux traverses sont dépeints.

3.5.1 Traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins

Le Tableau 3-13 présente les effets nets engendrés par le retrait de la traverse Trois-Pistoles – Les Escoumins.

TABLEAU 3-13
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN TROIS-PISTOLES – LES ESCOUMINS

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. Km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.

3.5.2 Traverse Rimouski – Forestville

TABLEAU 3-14
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DU LIEN RIMOUSKI - FORESTVILLE

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. Km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.

3.5.3 Retrait simultané des deux services

Dans l'éventualité d'un retrait simultané des deux liaisons maritimes, l'impact est ().

TABLEAU 3-15
COÛTS NETS D'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER
ÉLIMINATION DES DEUX LIENS

Description	Accidents mortels	Accidents avec blessés graves	Accidents avec blessés légers	Accidents avec dommages matériels uniquement	Total
Valeurs de base (2015)					
Incidence kilométrique (million de veh. Km)	0,007	0,03101	0,55267	1,10	S.O.
Coût d'un accident	4 202 183 \$	1 036 287 \$	131 513 \$	14 058 \$	S.O.

3.6 Synthèse des effets privés et environnementaux

Le Tableau 3-16 présente un résumé des effets privés et environnementaux suite au retrait des deux traverses sous étude.

ANALYSES SUPPLÉMENTAIRES
ÉTUDE DE MARCHÉ – REPRISE DE LIAISONS EXISTANTES – TROIS-PISTOLES-LES ESCOUMINS ET
RIMOUSKI-FORESTVILLE – DEMANDES SUPPLÉMENTAIRES

DEMANDES SUPPLÉMENTAIRES

1.1 Le taux d'utilisation dont la somme est de 100% pour une destination

TABLEAU 1-1A
TAUX D'UTILISATION – BSL – RIVE-NORD

BSL – Rive-Nord	Cote Nord	Saguenay	Charlevoix
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	34,4	72,1	79,7
Trois-Pistoles – Les Escoumins	17,6	12,7	9,1
Rimouski-Forestville	13,8	10,1	6,6
Matane-Baie-Comeau-Godbout	34,1	5,2	4,6
Total	100,0	100,0	100,0
RDL & MBCG combinés	68,6	77,3	84,3

TABLEAU 1-1B
TAUX D'UTILISATION – CÔTE NORD – RIVE-SUD

Côte-Nord – Rive-Sud	Bas-Saint-Laurent	Gaspésie	Nouveau-Brunswick	Beauce	Ailleurs
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	19,8	12,7	32,6	34,0	24,9
Trois-Pistoles – Les Escoumins	11,7	5,7	12,8	19,5	16,1
Rimouski-Forestville	15,6	10,7	8,5	0,0	14,5
Matane-Baie-Comeau-Godbout	52,9	71,0	46,0	46,5	44,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
RDL & MBCG combinés	72,7	83,7	78,7	80,5	69,4

1.2 Proportion d'utilisation pour chaque destination pour chaque traverse

TABLEAU 2
PROPORTION D'UTILISATION PAR TRAVERSE
EN POURCENTAGE (%)

Quand la Navette est... La destination est... (la somme des destinations = 100% pour une navette)	Cote Nord	Saguenay	Mauricie	Charlevoix	Bas-Saint- Laurent	Gaspésie	Nouveau- Brunswick	Beauce	Ailleurs	TOTAL POUR CHAQUE TRAVERSE
Rivière-du-Loup – Saint-Siméon	30,2	20,1	0,7	22,8	12,4	4,4	3,7	1,0	4,7	100,0
Trois-Pistoles – Les Escoumins	42,2	10,1	0,9	7,3	20,2	5,5	3,7	1,8	8,3	100,0
Rimouski-Forestville	33,3	7,4	0,9	5,6	27,8	10,2	2,8	4,6	7,4	100,0
Rimouski-Sept-Îles- Blanc-Sablon	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Matane-Baie-Comeau- Godbout	28,0	1,2	0,3	1,2	31,2	23,4	5,0	1,6	8,1	100,0
Autres	4,3	71,6	4,3	0,9	3,4	3,4	0,9	6,9	4,3	100,0