

LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

RAPPORT FINAL

**ÉTUDE POUR LA MISE EN PLACE D'UN TRAVERSIER
ENTRE LA CÔTE-NORD, L'ÎLE D'ANTICOSTI ET LA GASPÉSIE**

AVRIL 2019

1.	CONTEXTE.....	1
1.1.	Abréviation	1
2.	MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC	1
3.	RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE MARCHÉ	2
3.1.	Sondage	2
3.2.	Prévisions d'achalandage (tourisme - chasse et villégiature).....	3
4.	BESOINS EN TRANSPORT	4
4.1.	Transport de marchandises.....	4
4.2.	Transport interrives	5
5.	ÉVALUATION DES SITES POTENTIELS	5
5.1.	Visite des installations	5
5.2.	Développement de concepts	12
6.	IDENTIFICATION DU NAVIRE	12
6.1.	Données utilisées pour identifier le navire (caractéristiques et capacités)	13
6.2.	Méthode	13
6.3.	Gabarit du navire.....	13
7.	ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS TERRESTRES ET MARITIMES REQUIS	14
7.1.	Infrastructures - Généralités	14
7.2.	Navire - Généralités	14
7.3.	Calendrier de réalisation.....	15
8.	ANALYSE DES COÛTS D'EXPLOITATION	16
8.1.	Généralité.....	16
8.2.	Scénarios étudiés	16
8.3.	Résultats	17
9.	MODE D'EXPLOITATION	19
10.	CONCLUSION	19

1. CONTEXTE

Le gouvernement du Québec a annoncé, en août 2017, la réalisation d'une étude détaillée concernant la mise en place d'un traversier entre la Côte-Nord, l'île d'Anticosti et la Gaspésie.

L'objectif était de connaître les différentes options possibles, d'obtenir des prévisions budgétaires et de disposer d'un calendrier d'exécution.

Le communiqué émis par le cabinet du premier ministre précise que les résultats de cette étude permettront une meilleure prise de décision afin de mieux répondre aux besoins de la population et des entreprises de l'île d'Anticosti, et ce, aux meilleurs coûts possible.

Dans ce contexte général, un groupe de travail constitué de la Société du plan nord, du Secrétariat aux affaires maritimes, de la Société des traversiers du Québec, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, ainsi que du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire a été mandatés afin de réaliser cette étude.

Le présent rapport constitue le livrable de la Société des traversiers du Québec.

1.1. Abréviation

GV – Grande-Vallée

HSP – Havre-Saint-Pierre

RAR – Rivière-au-Renard

RAT – Rivière-au-Tonnerre

RSJ – Rivière-Saint-Jean

SEPAQ – Société des établissements de plein air du Québec

STQ – Société des traversiers du Québec

UEA – Unité équivalente automobile (représente 5,7 m linéaires)

2. MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Dans le contexte de l'étude commandée par le gouvernement, la Société de traversiers du Québec avait pour mandat général l'évaluation des coûts des investissements et des coûts d'exploitation du service de traversier. Afin de pouvoir réaliser ce mandat, certaines activités ont dû préalablement être planifiées et réalisées. Une étude de marché comprenant la réalisation d'un sondage auprès des résidents et des commerçants de l'île d'Anticosti ainsi qu'une estimation d'achalandage en tourisme a donc été réalisée. Par la suite, la STQ a procédé à une évaluation de la demande en transport de marchandises et en transport interrives. Les données obtenues ont servi à déterminer, entre autres, les capacités optimales du navire ainsi que les revenus potentiels du service

3. RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE MARCHÉ

Une étude de marché a été réalisée afin de déterminer les projections d'achalandage touristique et de déplacements des résidents et commerçants de l'île d'Anticosti. Cette étude de marché a été réalisée à l'aide d'un sondage auprès des résidents et des entreprises de l'île d'Anticosti et grâce aux projections réalisées par la SEPAQ et par Tourisme Québec pour le volet touristique (chasse et villégiature).

3.1. Sondage

Un sondage a été réalisé afin de bien comprendre les besoins des résidents de l'île d'Anticosti. Le sondage a ciblé, d'une part, les résidents et, d'autre part, les entreprises de l'île. C'est la firme Groupe Altus de Montréal, partenaire de Robert Harmegnies marketing, qui a réalisé le sondage auprès des deux clientèles entre le 21 août et le 11 septembre 2018.

Dans le but d'atteindre le plus grand nombre de répondants, plusieurs relances pour prendre rendez-vous auprès des résidents ont été réalisées. Parmi les obstacles rencontrés, une vingtaine de foyers furent contactés par téléphone à plus de quinze (15) reprises sans que nous ayons pu obtenir de réponse de leur part, plusieurs numéros de téléphone d'autres résidents étaient hors service et trente-six (36) foyers ont refusé de participer au sondage bien que nous leur ayons signifié l'importance de cette enquête à leur égard.

Considérant également que la répartition des répondants de notre échantillon selon l'âge correspond sensiblement au profil de la population de l'île et que les résultats n'en sont aucunement affectés même si nous pondérons, nous croyons que l'étude auprès des résidents est fiable.

En ce qui concerne les résultats de l'étude auprès des entreprises, précisons que ce volet fut réalisé à partir d'une liste et non de façon aléatoire. Les dix-sept (17) entreprises jointes sur une possibilité de quarante-quatre (44), pour un taux de succès de trente-huit (38) pour cent, nous permettent également de dégager les tendances fermes de cette clientèle. Finalement, trente (30) sondages auprès des résidents furent complétés et dix-sept (17) auprès des entreprises.

De façon sommaire, il apparaît que le service de traversier comblera un besoin important tant pour les résidents que pour les entreprises. Les résultats démontrent qu'en fonction du motif évoqué, l'intérêt peut être pour un lien vers le sud ou vers le nord, avec une faible tendance pour un lien sud. Par contre, une majorité de répondants estiment qu'il est préférable que le service offre un lien interrives.

En plus des informations sur les destinations souhaitées, le sondage a permis d'estimer les fréquences auxquelles les résidents et commerçants désirent se prévaloir de ce service. Les informations recueillies ont servi, entre autres, à identifier le gabarit du navire et les revenus d'exploitation.

Les résultats du sondage indiquent qu'en fonction des différents motifs de sorties évoqués, chaque résident sortirait de l'île par le traversier environ vingt (20) fois par année, pour un total d'environ quatre mille quatre cents (4400) sorties de passagers et mille sept cents (1700) sorties de véhicules excluant celles pour raisons médicales défrayées par l'État. Considérant que le nombre actuel de résidents qui sortent de l'île annuellement pour d'autres motifs que ceux qui sont médicaux est d'environ cinq cents (500), nous avons, aux fins du calcul, rapporté le nombre de vingt (20) sorties par année à une valeur probable de douze (12) sorties par année excluant les sorties pour raisons médicales. La raison évoquée qui justifie cette réduction du nombre de sorties à douze (12) est qu'il est fort probable que les résidents combinent plusieurs motifs de sortie au moment d'un même déplacement hors de l'île, ce qui est à la fois plus économique au plan financier et au plan de la gestion du temps.

3.2. Prévisions d'achalandage (tourisme - chasse et villégiature)

La Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ) en collaboration avec Tourisme Québec a réalisé une étude sur les prévisions d'achalandage pour le volet chasse et villégiature.

De façon générale, le volet villégiature présente le plus important potentiel de croissance et, par conséquent, constitue un élément important dans la définition du gabarit et des capacités du navire devant être sélectionné. Aucune prévision n'a été fournie à la STQ concernant l'achalandage des chasseurs des pourvoiries de l'île d'Anticosti, autre que la SEPAQ. Ces valeurs ont dû être estimées par la STQ sur la base des projections d'achalandage de la SEPAQ. Donc, aux chiffres estimés par la SEPAQ, le nombre de trois mille (3000) chasseurs pour les autres pourvoiries a été ajouté dans les différents calculs (gabarit du navire et revenus) pour l'horizon 2020/2025 et trois mille cinq cents (3500) chasseurs pour l'horizon 2025/2030.

Selon les données recueillies auprès de la SEPAQ et celles estimées par la STQ, pour l'horizon 2020/2025, un lien interrives entraînerait le plus grand achalandage pour le volet touristique avec un total de vingt-six mille vingt-deux (26 022) touristes annuellement. Il est à noter que le lien nord seulement apporterait un nombre largement inférieur soit de quatorze mille cent vingt-deux (14 122) touristes pour l'horizon, tandis qu'un lien sud seulement générerait un achalandage de dix-huit mille sept cent vingt-deux (18 722).

Scénario	Horizon 2020/2025 (clients)	Horizon 2025/2530 (clients)
Lien interrives	26 022	32 883
Sud seulement	18 722	23 566
Nord seulement	14 122	17 193

Table 1 - Achalandage touristique annuel

4. BESOINS EN TRANSPORT

4.1. Transport de marchandises

Les données de transport de marchandises obtenues [REDACTED] ont été analysées afin de déterminer la quantité de marchandises (conteneurs maritimes) qui serait transportée par le nouveau service de traversier. Nous avons par la suite converti ces données en nombre d'unités équivalentes automobiles (UEA) qui seraient transportées par le traversier, sur la base de trois traversées par semaine, en tenant compte des différents scénarios possibles (lien interrives ou lien unique nord ou sud). Il est à noter que, dans le calcul de l'espace nécessaire pour le transport d'un conteneur maritime, une provision a été ajoutée pour prendre en compte la remorque sur laquelle il serait transporté. Aux fins de calcul, un conteneur sur une remorque représente 1,5 UEA. [REDACTED]

Dans le contexte d'un scénario de désenclavement soit par le nord ou soit par le sud, le total d'UEA (marchandises) à transporter en moyenne sur une base hebdomadaire serait d'environ vingt-quatre (24) UEA, soit huit (8) UEA par traversée. Dans le cas d'un scénario interrives et considérant qu'une quantité supérieure de marchandises proviendrait du sud, nous avons émis l'hypothèse que sur les trois (3) traversées hebdomadaires lors desquelles il y a du transport de marchandises, deux (2) proviendraient du sud et une (1) proviendrait du nord. L'espace nécessaire sur le traversier pour le transport des marchandises serait alors de treize (13) UEA pour les traversées en provenance du nord (12,68 UEA pour une 1 traversée) et huit (8) UEA pour les traversées en provenance du sud (15,86 UEA divisées en 2 traversées).

Aux fins de calcul du gabarit du navire, nous avons émis l'hypothèse voulant que, bien que la quantité d'UEA (marchandises) à transporter devrait augmenter entre l'horizon 2020/2025 et 2025/2030, la prévision d'UEA disponibles sur le navire pour ce type de transport ne sera pas augmentée. Selon les données recueillies et présentées à l'article 7.3, à l'exception des mois de juillet et août, le navire est en surcapacité, il est donc envisageable de faire une gestion du transport de marchandises de façon à éviter de transporter certaines marchandises durant la période de fort achalandage.

Marchandises qui pourraient être transportées en dehors des mois de fort achalandage :

- . Denrées non périssables;
- . Véhicules;
- . Matériaux;
- . Etc.

4.2. Transport interrives

Bien que le service de traversier n'est pas principalement prévu pour le transport interrives, nous avons émis l'hypothèse que quelques individus ou compagnies de transport pourraient malgré tout vouloir se prévaloir de ce service. Étant donné que le seul service de traversier à proximité de la Minganie et de la Gaspésie est celui de la traverse de Matane–Baie-Comeau–Godbout, que la distance de route menant de Gaspé à Matane est de deux cent quatre-vingt-sept (287) km et que celle de Godbout à Havre-Saint-Pierre est de trois cent quatre-vingt-quinze (395) km, il est possible que le traversier de l'île d'Anticosti suscite l'intérêt de certains transporteurs même si ce service fait un arrêt à l'île d'Anticosti. Nous avons donc estimé que cinq (5) UEA seront calculées à chaque traversée pour le transport d'une combinaison de camions et de voitures souhaitant transiter entre la rive nord et la rive sud.

5. ÉVALUATION DES SITES POTENTIELS

Les sites évalués dans cette étude sont soit la propriété de Pêche et Océans Canada ou d'autres entités (municipalités, organismes à but non lucratif légalement constitués, etc.). Bien que des discussions préliminaires aient eu lieu avec les différentes autorités des installations visitées durant cette étude, aucune entente formelle n'a été établie quant à l'usage, ni à l'agrandissement, l'entretien, ou la responsabilité des installations actuelles et futures. Il est par conséquent admis que préalablement à la phase de réalisation de ce projet, des discussions et des ententes formelles devront avoir lieu.

5.1. Visite des installations

Afin de déterminer la condition actuelle des installations proposées ainsi que les contraintes potentielles (environnementales, géographiques, conflits entre usagers, etc.) et de pouvoir recueillir les informations qui seraient par la suite nécessaires à l'élaboration des concepts préliminaires des infrastructures portuaires à développer, des visites des différentes localités desquelles les résidents ont démontré un intérêt envers le projet ont été réalisées au mois de juillet, août et septembre 2018. De plus, ces visites ont permis d'obtenir des informations techniques (plans, bathymétrie, etc.) nécessaires aux prochaines étapes du projet. Les paragraphes qui suivent décrivent de façon sommaire les observations faites aux différents sites visités.

5.1.1. Rivière-au-Tonnerre

Observations

Le quai de Rivière-au-Tonnerre est la propriété de Pêches et Océans Canada pour l'usage des navires de pêche. Le quai actuel, en raison de ses dimensions et sa position, n'est pas utilisable pour les besoins d'un traversier. Le faible niveau d'eau du port ainsi que l'étroitesse du chenal y menant rendent son accès impossible pour un traversier du gabarit projeté. De plus, toutes les installations actuelles sont utilisées par les pêcheurs. Une construction dédiée à l'opération du traversier s'avère nécessaire. Étant donné que le niveau d'eau à l'embouchure de la Rivière-au-Tonnerre s'avère relativement faible, la construction d'une jetée à environ sept cent quarante (740) mètres au large doit être envisagée.

Pour ce qui est des infrastructures terrestres, aucune installation ni commodité (stationnement, bâtiment, etc.) n'est actuellement présente sur le site. Essentiellement, l'ensemble des installations nécessaires au service d'un traversier serait à construire.

Le chemin d'accès au site (chemin qui relie la route 138 au quai) permet le stationnement d'environ quatre-vingts (80) UEA en attente, en file double pour l'embarquement, sans compromettre la circulation en lien avec les activités portuaires ni le déchargement des véhicules venant du traversier. Des terrains à proximité pourraient éventuellement être acquis aux fins de stationnement de longue durée ainsi que pour un bâtiment d'accueil/billetterie. Pêches et Océans Canada détient une partie des terrains tandis que l'autre partie est la propriété de la Municipalité. Des ententes sur l'usage ou l'acquisition de ces terrains pour les opérations du traversier sont à prévoir. Un bâtiment à proximité du port est actuellement disponible pour les besoins de l'entreposage ainsi que pour la manutention des marchandises qui pourraient éventuellement être transportées par le traversier.

La route 138 passe à proximité du port et constitue un avantage pour une accessibilité facile et fluide des véhicules allant et venant du port.

Conflit d'usage

La construction d'une jetée ainsi qu'un quai à environ sept cent quarante (740) mètres au large du port actuel ne semble pas causer de problème pour les pêcheurs. Le reste des opérations de pêche étant réalisées dans la baie, aucun conflit d'usage n'est à prévoir.

5.1.2. Rivière-Saint-Jean (Magpie)

Observations

Le site proposé par la Municipalité de Rivière-Saint-Jean est l'ancien port de pêche, dans le secteur de Magpie, qui se situe à quelques kilomètres à l'ouest du centre de Rivière-Saint-Jean. Il n'y a actuellement aucune installation disponible sur le site de Magpie. Le faible niveau d'eau observé dans la baie oblige la construction d'une jetée à environ six cent trente (630) mètres au large.

Aucune installation ni commodité (stationnement, bâtiment, etc.) n'est actuellement présente sur le site. Essentiellement, l'ensemble des installations nécessaires au service d'un traversier seraient à construire.

La route d'accès au site permettrait le stationnement d'environ soixante (60) UEA en attente, en file double pour l'embarquement, mais des travaux d'excavation y seraient nécessaires considérant l'étroitesse de la route actuelle. Des terrains à proximité pourraient éventuellement être acquis aux fins d'un stationnement de longue durée ainsi que pour un bâtiment d'accueil/billetterie, mais la présence de dénivelés relativement importants et de roc va faire en sorte de faire augmenter les coûts de construction. Aucun entrepôt n'est disponible à Rivière-Saint-Jean ni à Magpie, mais selon les représentants municipaux, plusieurs terrains seraient disponibles à proximité.

Conflit d'usage

Considérant qu'il n'y a actuellement aucune activité de pêche ou autre à Magpie, aucun conflit d'usage n'est à prévoir.

5.1.3. Mingan

Observations

Pêches et Océans Canada possède le quai de Mingan qui sert aux navires de pêche. Selon les informations bathymétriques obtenues, le niveau d'eau sur la façade sud-est du quai est d'environ six (6) à sept (7) mètres, ce qui est largement suffisant pour l'opération d'un traversier. Il est à noter qu'un agrandissement du quai actuel s'avère nécessaire afin d'assurer la cohabitation entre les activités de l'industrie de la pêche et les opérations en lien avec le traversier.

Pour ce qui est des autres infrastructures nécessaires à l'opération du traversier (aire d'attente, stationnement de longue durée, bâtiment d'accueil/billetterie, etc.), plusieurs terrains à proximité seraient, selon les représentants municipaux, disponibles pour cet usage. Un entrepôt (ancienne quincaillerie) serait aussi disponible à Longue-Pointe-de-Mingan pour les besoins éventuels du transport de marchandises.

Conflit d'usage

Comme il est indiqué précédemment, le quai de Mingan est à l'usage de l'industrie de la pêche. L'emplacement identifié pour le traversier (voir concept pour le site de Mingan) ne devrait pas causer de problème pour les pêcheurs, la superficie résiduelle du quai étant suffisante pour assurer les opérations habituelles de l'industrie de la pêche.

5.1.4. Havre-Saint-Pierre

Observations

À première vue, le quai d'Havre-Saint-Pierre semble présenter certaines caractéristiques propices à l'instauration d'un service de traversier. Par contre, la géométrie du quai ne permet pas d'accoster le traversier autrement que de façon latérale. De ce fait, afin de prévoir les opérations de chargement/déchargement des véhicules, il faut obligatoirement prévoir une rampe pivotante sur le navire.

La Municipalité a identifié deux possibilités de secteurs d'accostage, qui se sont avérées impraticables considérant le faible niveau d'eau des secteurs proposés. La Municipalité a acquis un terrain à l'ouest des installations portuaires actuelles qui, suite à un aménagement, pourraient accueillir tous les services nécessaires en lien avec les opérations du traversier (aire d'attente des véhicules, stationnement de longue durée, bâtiment d'accueil/billetterie, etc.).

Conflit d'usage

Le port d'Havre-Saint-Pierre est utilisé, entre autres, pour le transport de matériaux par la compagnie Rio Tinto qui utilise la partie ouest des installations portuaires actuelles. Le quai sous la juridiction du Port de Havre-Saint-Pierre (organisme à but non lucratif) est utilisé principalement par le NM *Bella-Desgagnés* de Relais Nordik inc. et par les navires de croisière. Afin d'assurer la fluidité des opérations à ce port en fonction de l'achalandage des navires de transport de matériaux et de croisière, une coordination sera nécessaire entre ces utilisateurs et la direction locale du service de traversier.

5.1.5. Grande-Vallée

Observations

Le quai de Grande-Vallée semble partiellement adéquat pour l'opération d'un traversier du gabarit projeté. En effet, considérant les dimensions actuelles du quai ainsi que sa position, un agrandissement du quai doit être envisagé. Le niveau d'eau semble acceptable dans la partie est du quai, mais apparaît insuffisant au sud de ce dernier. La dernière bathymétrie disponible date de plus de vingt ans. Les membres du conseil municipal nous ont confirmé qu'une bathymétrie serait réalisée prochainement pour les besoins de la compagnie GDS qui utilise le quai pour le transbordement du bois pour son usine de sciage de Grande-Vallée.

Selon la Municipalité, le dernier dragage a été réalisé il y a environ trente (30) ans et les mouvements de la mer dans le secteur du quai ne semblent pas favoriser l'ensablement. De ce fait, il est peu probable que des opérations de dragage soient nécessaires à des intervalles rapprochés.

En fonction du type de navire sélectionné, des adaptations au quai seraient nécessaires afin de permettre le chargement et déchargement des véhicules. La forme du quai est linéaire et ne présente pas de surface d'appui pour la rampe frontale ou arrière du navire. Quelques terrains avoisinants le quai pourraient être utilisés pour les besoins de l'aire d'attente, des stationnements longue durée, du bâtiment d'accueil/billetterie, d'éventuels espaces d'entreposage, etc. Ces terrains sont actuellement situés sur des propriétés privées. Donc, l'expropriation de ces terrains pourrait être nécessaire le cas échéant. Les dénivelés dans le secteur sont relativement importants, ce qui augmente la complexité des travaux qui devraient être réalisés. De plus, afin que les déplacements de véhicules se fassent en dehors du quartier résidentiel situé près du quai, une route d'accès au site à partir de la route 132 serait aussi à prévoir.

Conflit d'usage

Actuellement, le quai est utilisé par la compagnie GDS pour le transbordement de bois en provenance de l'île d'Anticosti. Durant l'été, lorsque le bois est livré, environ vingt-cinq (25) chalands sont déchargés au quai. L'opération de déchargement d'un chaland dure environ trente-six (36) heures. Cet élément est à prendre en considération, car une mauvaise coordination ou un retard du chaland ou du traversier sur l'horaire prévu pourrait faire en sorte de causer des délais importants.

5.1.6. Rivière-au-Renard

Observations

Le port de Rivière-au-Renard démontre énormément d'avantages comparativement aux autres sites visités, que ce soit en raison de la géométrie actuelle de ses quais qui est adaptée à l'opération d'un traversier de type roulier, à cause de l'ensemble des services offerts sur le site ou en raison de la protection qu'il offre contre les éléments.

La géométrie du quai actuel est telle que très peu d'adaptations seraient nécessaires au quai ou au navire afin de permettre le chargement et déchargement des véhicules. Contrairement à Grande-Vallée, le quai de Rivière-au-Renard possède une surface d'appui pour les rampes frontale et arrière du navire. Le niveau d'eau dans le secteur désigné pour le traversier est d'environ cinq (5) à six (6) mètres.

La route d'accès au quai permet le stationnement d'environ soixante (60) à quatre-vingts (80) UEA en attente, en file simple ou double pour l'embarquement, sans compromettre le déchargement des véhicules. À proximité, l'acquisition éventuelle d'un terrain pourrait permettre la construction d'un stationnement et le bâtiment appartenant présentement à Pêcheries Marinard dispose d'espaces disponibles à la location pour y installer l'accueil/billetterie.

La route 132 passe à proximité du secteur et constitue un avantage pour l'accessibilité facile des véhicules et la fluidité de la circulation.

Essentiellement, très peu de travaux d'adaptation semblent nécessaires afin de permettre l'opération d'un traversier. De plus, le port de Rivière-au-Renard dispose d'une panoplie de services pour les navires, dont Les Entreprises Maritimes Bouchard qui œuvrent dans la construction de bateaux de pêche.

Conflit d'usage

Actuellement, quelques navires de pêche sont amarrés sur la zone identifiée pour le traversier. La Corporation de développement de Rivière-au-Renard en collaboration avec Pêches et Océans Canada, l'autorité portuaire et l'Association des capitaines-proprétaires de Gaspésie, envisage éventuellement d'entreprendre un projet de pontons afin de relocaliser les bateaux de pêche qui sont actuellement amarrés au quai prévu pour le traversier.

5.1.7. Port-Menier

Observations

De façon générale, le quai semble être en bonne condition, mais nécessitera, à moyen terme, des travaux de réfection de palplanches. Le port offre une très grande superficie pour l'entreposage des conteneurs ainsi que pour les opérations de chargement et déchargement des véhicules et des marchandises. Selon la Municipalité, très peu de glace s'accumule dans la baie ainsi qu'à proximité du quai durant l'hiver.

Le quai semble adéquat pour l'opération d'un traversier du gabarit projeté. Le niveau d'eau semble acceptable. Le rapport de 2002 sur la bathymétrie indique que le niveau d'eau, dans le secteur désigné pour le traversier, est d'environ cinq (5) à sept (7) mètres, mais il apparaît qu'un dragage initial devra être réalisé, [REDACTED]

[REDACTED] Par contre, l'analyse de la firme de génie-conseil n'a pas permis de connaître la profondeur de dragage qui pourrait être réalisable en conséquence de données manquantes sur la profondeur des palplanches. Les mouvements de la mer dans le secteur du quai ne semblent pas favoriser l'accumulation de sédiments. De ce fait, il est peu probable que des opérations de dragage soient nécessaires à des intervalles rapprochés.

En fonction du type de navire sélectionné et de la géométrie du quai, il semble que très peu de travaux d'adaptation soient nécessaires au quai ou au navire afin de permettre le chargement et déchargement des véhicules ainsi que pour le reste des opérations.

La route d'accès au quai d'une longueur d'environ neuf cents (900) mètres permet le stationnement d'environ cent cinquante (150) UEA en attente, en file simple sur la droite de la route pour l'embarquement, sans compromettre le déchargement des véhicules.

Conflit d'usage

Actuellement, la partie sud du quai est utilisée par la compagnie Solifor pour le transbordement de bois dans un chaland. Durant l'été, lorsque le bois est livré, environ vingt-cinq (25) chalands sont chargés au quai. L'opération de chargement d'un chaland dure environ quarante-huit (48) heures. Considérant l'espace disponible au quai, les opérations de chargement de bois n'occasionneront pas de conflit avec les opérations du traversier. Par contre, une gestion de la circulation des véhicules et des camions de bois allant et venant du traversier devra être prévue lors des opérations de chargement/déchargement des véhicules.

Un pétrolier vient aussi approvisionner l'île environ trois (3) fois par année. Cette opération dure environ vingt-quatre (24) heures et pourrait occasionner un conflit avec le traversier durant les périodes où le pétrolier sera à l'île. Considérant le nombre restreint de livraisons annuelles, une gestion du calendrier du traversier devrait permettre de limiter les conflits au minimum. Selon la Municipalité, un projet de biomasse sur l'île pourrait éventuellement réduire le nombre de livraisons de pétrole à deux (2) fois par année.

5.2. Développement de concepts

La firme Logistro et son partenaire dans le projet, la firme Ausenco, ont développé des concepts d'infrastructures afin de pouvoir en établir la faisabilité technique et d'évaluer les investissements qui seront nécessaires à chaque localisation. Ils ont préconisé, le cas échéant, la modification ou la construction de quais ou d'infrastructures permettant les opérations du traversier (amarrage, transbordement des véhicules, courant de terre, protection, etc.) au moindre coût possible.

Ils ont initialement évalué différentes possibilités et les résultats finaux représentent les concepts au coût le plus bas, tout en démontrant une bonne efficacité sur le plan opérationnel. La STQ a commenté les concepts préliminaires proposés par Logistro/Ausenco et des ajustements ont été apportés aux premières ébauches. [REDACTED]

6. IDENTIFICATION DU NAVIRE

Le mandat avait pour objectifs, entre autres, d'identifier les caractéristiques du navire devant éventuellement assurer le service (capacité de chargement de véhicules et de passagers, classe, dimensions, tirant d'eau, tonnage, etc.), en fonction des besoins identifiés lors de ce projet (achalandage estimé, types de véhicules à transporter, etc.), des conditions de navigation et des spécifications propres à une navigation confortable et sécuritaire dans la zone navigable prévue.

Les données qui ont été utilisées ainsi que la méthode préconisée afin de déterminer les caractéristiques et le gabarit du navire sont décrites ci-après.

6.1. Données utilisées pour identifier le navire (caractéristiques et capacités)

- . Nombre de passagers/véhicules - désenclavement (résultats du sondage);
- . Nombre de passagers/véhicules - tourisme (SEPAQ);
- . Marchandises à transporter (statistiques [REDACTED]);
- . Besoins en transport interrives - estimation STQ;
- . Besoins opérationnels du service;
- . Zone de navigation.

6.2. Méthode

- . Identifier les caractéristiques souhaitées afin de répondre aux besoins identifiés;
- . Identifier les navires usagés disponibles sur le marché ainsi que leurs coûts d'acquisition;
- . Identifier les coûts d'adaptation pour l'opération prévue (modification de rampe, etc.);
- . Identifier les coûts d'adaptation aux normes canadiennes (si requis);
- . Identifier les coûts d'opération du/des navires ciblés.
- . Estimer le coût d'un navire neuf.

6.3. Gabarit du navire

Suite à l'analyse des données recueillies à la section 7.1, les niveaux d'achalandage mensuels ont été établis en fonction des différents scénarios élaborés et décrits à la section 8.2 du présent rapport. À la lecture des résultats obtenus et à l'analyse qui a fait suite, il a été déterminé que la capacité du navire serait de deux cent cinquante (250) passagers et devrait se situer entre quatre-vingts (80) et cent vingt (120) UEA. Les graphiques suivants indiquent, pour l'un des différents scénarios étudiés (lien interrives pour l'horizon 2020/2025), les données d'achalandage mensuelles estimées par type de déplacement. Afin d'optimiser l'utilisation du navire et par conséquent son gabarit, un nivellement des périodes de fort achalandage a été effectué.

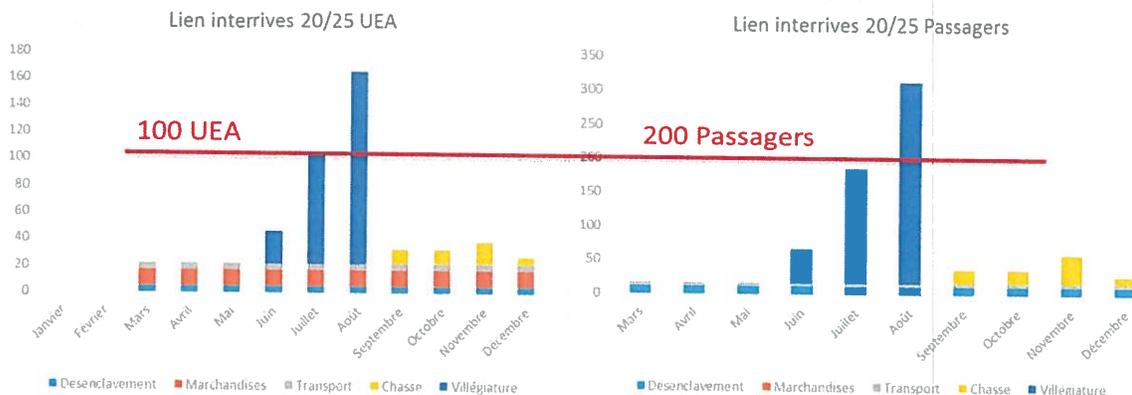


Figure 1 - Estimation d'achalandage mensuel – lien interrives (2020/2025)

7. ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS TERRESTRES ET MARITIMES REQUIS

Les premières étapes du projet (l'évaluation des sites potentiels, le développement de concepts ainsi que l'identification du navire) ont permis d'établir les investissements qui seront nécessaires pour l'instauration du service de traversier en fonction des différents scénarios élaborés.

7.1. Infrastructures - Généralités

Les coûts relatifs à la construction des infrastructures nécessaires à chaque site, selon les concepts élaborés, ont été estimés sur la base des données d'Ausenco pour des travaux similaires.

Le tableau suivant indique les coûts d'investissements en capital pour les sept (7) sites évalués. Il est à noter une différence importante des coûts en capital d'un endroit à l'autre, conséquence de la nécessité ou non d'entreprendre d'importants travaux de construction. [REDACTED]. Notez que les montants indiqués incluent les coûts de réalisation des plans et devis, les coûts de projet, les contingences d'estimation et les réserves.

Port-Menier	Rivière-au-Tonnerre	Rivière-Saint-Jean	Mingan	Havre-Saint-Pierre	Grande-Vallée	Rivière-au-Renard
6 044 873 \$	73 156 902 \$	83 622 792 \$	9 725 970 \$	4 323 566 \$	35 156 860 \$	5 010 196 \$

Table 2 - Coûts d'investissement en capital par site évalué

7.2. Navire - Généralités

L'évaluation des capacités requises du navire a pris en compte plusieurs critères ainsi que certaines données générées au cours de cette étude. De façon générale, les données d'estimation d'achalandage obtenues par le sondage, l'étude du volet tourisme, les statistiques de transport de marchandises, l'estimation de transport interrives ainsi que les conditions de navigation ont été utilisées afin de déterminer le type et le gabarit du navire devant éventuellement assurer le service.

Par la suite, des recherches ont été entreprises afin de trouver, sur le marché des navires usagés, des navires correspondant aux besoins identifiés. Selon les résultats de cette recherche, les investissements pour un tel navire sont de l'ordre de 28,5 M\$¹. Le détail des montants est présenté à la table 3.

Description des coûts (navire usagé)	Montant
Coût d'acquisition du navire	19,5M\$
Coût d'adaptation à l'opération (rampe pivotante)	5,0M\$
Coût pour les normes canadiennes et standard STQ (15% achat)	3,0M\$
Coûts de projet	1,0M\$
Total	28,5M\$

¹ Établi selon les navires disponibles sur le marché à ce moment, sans analyse de leur condition.

Table 3 - Coût d'un navire usagé

Comme indiqué précédemment, l'approche préconisée est de présenter un projet au coût le plus bas possible, mais le marché des navires usagés tant national qu'international est relativement limité pour ce type de navire qui, de surcroît, doit offrir les caractéristiques souhaitées.

D'autre part, presque tous les navires identifiés présentent des ponts principaux (pont des véhicules) ouverts, ce qui pourrait aussi représenter une contrainte importante pour la zone de navigation.

Nous avons, par conséquent, évoqué la possibilité de devoir acquérir un navire neuf et, par le fait même, établi des coûts d'exploitation du service sur cette base. Nous avons estimé le coût d'un navire neuf par l'entremise d'un outil développé à la STQ, qui tient compte des données historiques et des comparables. Le coût de construction d'un navire neuf qui répondrait aux besoins identifiés a été estimé à environ 109 M\$, sur la base d'une construction qui serait réalisée dans un chantier en Europe.

Description des coûts (navire neuf)	Montant
Coût de construction du navire (marché européen)	99,0M\$
Coûts de projet	22,0M\$
Total	121,0M\$

Table 4 - Coût estimé d'un navire neuf

7.3. Calendrier de réalisation

le calendrier (durée) de réalisation des travaux est variable selon l'option choisie. En fonction de la nature des travaux requis à chaque site, un délai de réalisation s'applique notamment en fonction des délais causés par les règles environnementales applicables. Le tableau suivant indique les délais par site et par scénario.

	Scénario 1 HSP-PM (année)	Scénario 2 RAR-PM (année)	Scénario 3 RAR-PM-HSP (année)	Scénario 4 GV-PM-Mingan (année)	Scénario 5 GV-PM-RAT/RSJ (année)
Rivière-au-Tonnerre					7
Rivière-Saint-Jean					7
Mingan				3	
Havre-Saint-Pierre	1		1		
Grande-Vallée				7	7
Rivière-au-Renard		1	1		
Port-Menier	1	1	1	1	1
Navire usagé	2	2	2	2	2
Délai minimum	2	2	2	7	7

Table 5 - Calendrier de réalisation par scénario (navire usagé)

	Scénario 1 HSP-PM (année)	Scénario 2 RAR-PM (année)	Scénario 3 RAR-PM-HSP (année)	Scénario 4 GV-PM-Mingan (année)	Scénario 5 GV-PM-RAT/RSJ (année)
Rivière-au-Tonnerre					7
Rivière-Saint-Jean					7
Mingan				3	
Havre-Saint-Pierre	1		1		
Grande-Vallée				7	7
Rivière-au-Renard		1	1		
Port-Menier	1	1	1	1	1
Navire neuf	5	5	5	5	5
Délai minimum	5	5	5	7	7

Table 6 - Calendrier de réalisation par scénario (navire neuf)

8. ANALYSE DES COÛTS D'EXPLOITATION

8.1. Généralité

L'analyse des coûts d'exploitation du service a utilisé toutes les données recueillies et développées au cours de cette étude ainsi que certaines données d'exploitation de la STQ.

8.2. Scénarios étudiés

Les différents scénarios élaborés et étudiés sont décrits ci-après. Pour chaque scénario étudié ont été établis : les coûts d'exploitation du service, les durées de traversées en fonction de l'application ou non des restrictions de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent [REDACTED], les horaires potentiels, etc. Les résultats en termes de coûts d'exploitation (revenus et dépenses) sont établis en fonction de plusieurs horizons temporels [REDACTED]

Scénario 1 - Lien à une seule destination (désenclavement et tourisme - nord)

Port-Menier/Havre-Saint-Pierre/Port-Menier

- Trois (3) fois par semaine
- Six (6) fois par semaine (juillet/août)
- Aller/retour dans la même journée

Les tables 7 et 8 ci-après indiquent les coûts d'investissement en capital pour des scénarios impliquant l'acquisition d'un navire usagé et pour les mêmes scénarios impliquant la construction d'un navire neuf. La table 9 présente les résultats de l'exploitation du service pour la période 2020/2025.

Investissement en capital (option navire usagé)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5
Infrastructures	10 368 439 \$	11 055 069 \$	15 378 635 \$	50 927 703 \$	119 591 580 \$
Navire	28 500 000 \$	23 500 000 \$	28 500 000 \$	23 500 000 \$	23 500 000 \$
Total	38 868 439 \$	34 555 069 \$	43 878 635 \$	74 427 703 \$	143 091 580 \$

Table 7 - Coût des investissements (navire usagé) en fonction des scénarios

Investissement en capital (option navire neuf)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5
Infrastructures	10 368 439 \$	11 055 069 \$	15 378 635 \$	50 927 703 \$	119 591 580 \$
Navire	121 000 000 \$	121 000 000 \$	121 000 000 \$	121 000 000 \$	121 000 000 \$
Total	131 368 439 \$	132 055 069 \$	136 378 635 \$	171 927 703 \$	240 591 580 \$

Table 8 - Coûts des investissements (navire neuf) en fonction des scénarios

Scénarios	Destinations	Déficit d'exploitation (navire usagé)		Déficit d'exploitation (navire neuf)	
		2020/2025	2025/2030	2020/2025	2025/2030
1	Port-Menier / Havre-Saint-Pierre / Port-Menier	-7 225 249 \$	-7 080 389 \$	-12 665 490 \$	-12 520 630 \$
2	Port-Menier / Rivière-au-Renard / Port-Menier	-6 713 243 \$	-6 290 291 \$	-12 447 484 \$	-12 024 532 \$
3	Rivière-au-Renard / Port-Menier / Havre-Saint-Pierre	-7 840 555 \$	-7 495 056 \$	-13 280 796 \$	-12 935 297 \$
4	Grande-Vallée / Port-Menier / Mingan	-9 628 183 \$	-9 233 660 \$	-15 362 424 \$	-14 967 901 \$
5	Grande-Vallée / Port-Menier / Rivière-au-Tonnerre ou Rivière-Saint-Jean	-13 500 000 \$	-13 250 000 \$	-19 300 000 \$	-19 000 000 \$

Table 9 – Bénéfices/pertes nettes de l'exploitation du service (2020/2025 et 2025/2030)

9. MODE D'EXPLOITATION

La STQ propose de différer l'analyse du mode d'exploitation à une étape ultérieure du projet. Certains éléments du projet (choix du navire, transport de marchandises, scénarios d'opération, etc.) n'étant actuellement pas suffisamment définis, il est par conséquent difficile de procéder à une analyse rigoureuse qui permettrait de définir précisément le mode d'exploitation de ce service.

10. CONCLUSION

L'ensemble des données recueillies au cours de cette étude nous a permis d'identifier des concepts d'infrastructures préliminaires, des coûts d'investissement (infrastructures portuaires et navire) et d'exploitation d'un service de traversier desservant l'île d'Anticosti en fonction de quelques scénarios établis. Il est à noter que les scénarios élaborés ne représentent pas l'ensemble des possibilités offertes, mais nous ont servi de base de calcul et de comparaison afin d'identifier les coûts potentiels. Selon les données recueillies, et sur la base de l'approche selon laquelle un projet au coût le plus bas est préférable, il apparaît qu'un lien sud entre Rivière-au-Renard et Port-Menier ou un lien nord entre Havre-Saint-Pierre ainsi qu'un lien interrives entre Rivière-au-Renard, Port-Menier et Havre-Saint-Pierre, représentent à court et moyen terme, les scénarios les plus avantageux financièrement. Il est à noter qu'un lien interrives représente un apport au développement touristique des deux régions (Gaspésie et Minganie/Côte-Nord), ce qui en soit, constitue un élément important dans le choix du scénario à privilégier.

