

**ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE
DU SERVICE DE TRAVERSIER
ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET ST-SIMÉON**

SOMMAIRE

par

*La Corporation régionale de développement économique
de Rivière-du-Loup (CRDE) '*

Mars 1997

LE CONTEXTE

Le service de traversier entre Rivière-du-Loup/St-Siméon, qui assure la liaison de la région de Rivière-du-Loup avec la rive nord du St-Laurent et la vallée du Saguenay, est l'un des plus importants services de transport maritime sur le fleuve St-Laurent puisqu'en moyenne 200 000 personnes et 80 000 véhicules utilisent ce service entre les mois d'avril et janvier de chaque année. Les 5 000 camions qui, annuellement, transitent entre les deux régions démontrent que le lien maritime offre un support essentiel aux entreprises commerciales et industrielles.

Ce service de traversier, qui a débuté ses opérations en 1904, n'a pas cessé de se développer pour répondre adéquatement aux besoins de la clientèle et aux nouvelles exigences économiques des régions concernées. Le navire *Trans St-Laurent* qui assure le service depuis 1963, a une capacité de transport de 360 passagers et de 100 unités équivalentes automobiles (UEA). Reconnu axe prioritaire par le Gouvernement du Québec en 1973, le service de traversier Rivière-du-Loup/St-Siméon constitue, durant une période de 9 mois par année, une partie intégrante du réseau routier. En effet, ce service fait réellement partie des infrastructures de transport des deux rives, étant situé au carrefour des routes 170 et 138 au nord et des routes 132, 185, 289 et autoroute 20 au sud.

S'autofinçant à plus de 80 %, c'est la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon qui affiche le meilleur ratio du réseau des traverses publiques québécoises puisque c'est celle où l'utilisateur-payeur est le plus sollicité, alors que 56 % des usagers du réseau profitent encore de la gratuité. Malgré qu'elle ne transporte que 3,5 % de tout le volume de passagers qui utilisent annuellement le réseau des huit traverses de la Société des traversiers du Québec (S.T.Q.), la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon contribue pour 25 % du total des revenus de l'ensemble du réseau soit 4 millions \$ sur 16 millions \$.

Considérant que les autorités gouvernementales sont à redéfinir leur rôle respectif en ce qui a trait au monde maritime; considérant que la Politique maritime nationale propose un processus de dessaisissement; considérant que la vie résiduelle du quai de Rivière-du-Loup n'est plus que de 5 ans; considérant que la problématique d'ensablement du havre doit être solutionnée et considérant que le programme d'aide aux opérations de la traverse est réévalué, il devenait impératif qu'à partir d'un consensus régional établi en faveur du maintien du lien maritime entre Rivière-du-Loup et St-Siméon, de procéder à une étude d'impact économique reliée à ce service de traversier.

Cette étude d'impact économique permettra aux intervenants gouvernementaux, municipaux et privés de mieux comprendre le rôle qu'un tel service peut jouer et joue au niveau du développement économique dans les régions concernées. Aussi, elle procurera à ces mêmes intervenants, les éléments nécessaires dans la recherche d'une solution globale qui tiendra compte, non plus seulement des coûts des infrastructures et des solutions techniques mais aussi, de l'environnement économique dans lequel ce service opère et auquel il contribue directement.

LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

L'étude réalisée par le Bureau de la statistique du Québec (BSQ) à partir des données fournies par la Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup, révèle que l'impact économique du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon est de l'ordre de **25 359 000 \$** annuellement qui se répartissent de la façon suivante : **4 329 000 \$** reliés aux dépenses d'exploitation et **21 030 000 \$** reliés aux dépenses touristiques. Le profil de la clientèle de ce service au cours des sept dernières années, est constitué à **82 %** de clientèle touristique, **16 %** de clientèle affaires et **2 %** de clientèle reliée au Casino de Charlevoix.

Effets directs et indirects conjugués, le service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon génère des emplois qui équivalent à **408 personnes/année** et une valeur ajoutée au coût des facteurs de **15 467 000 \$**, dont une masse salariale de **9 613 000 \$**. Ces emplois sont reliés aux opérations du service de traversier, aux services connexes, aux services d'hébergement et restauration, aux commerces et à l'industrie. Pour leur part, les Gouvernements retirent des revenus d'impôts et de taxes engendrés par l'activité de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon de l'ordre de **7 245 000 \$**, soit un retour de **28,6 %** des dépenses totales. Pour le Gouvernement du Québec, ce sont des revenus annuels de **4 097 000 \$** et pour le Gouvernement du Canada, de **3 148 000 \$**.

LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

En plus de l'étude d'impact économique, une enquête a été réalisée auprès des utilisateurs et des entreprises dont la clientèle utilise le service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon. Un échantillon représentatif des deux régions a été sélectionné, soit 51 entreprises qui ont répondu au questionnaire dans une proportion de près de 90 %, dans les secteurs de l'industrie, du commerce de gros, des grossistes en voyages, du transport, de l'hébergement et restauration, des attraits touristiques et d'organismes tels que les Associations touristiques régionales (ATR), l'Office du tourisme et des congrès (OTC) de Rivière-du-Loup et les Chambres de commerce. Les deux tiers des entreprises interrogées présentent un chiffre d'affaires de plus de 1 M \$.

Voici les principaux éléments que l'enquête révèle :

- 73 % des répondants utilisent le service de traversier durant les trois saisons identifiées, c'est-à-dire pendant les 9 mois d'opération du service. Toujours concernant la durée de la saison, 16 % des répondants souhaitent un service de traversier 12 mois/année.
- 84 % des répondants considèrent le service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon indispensable (64 %) ou très important (20 %).
- 9 % des répondants ont indiqué que plus de 50 % de leur chiffre d'affaires est relié directement à la présence du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon.
- 40 % des répondants confirment une diminution de leur chiffre d'affaires advenant la disparition du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon. On identifie également la disparition de circuits touristiques Bas-St-Laurent et Charlevoix, la perte importante d'un flux touristique et l'augmentation des coûts du transport routier et des risques d'accidents. Pour trois répondants, c'est la fermeture de leur entreprise.
- 32 % des répondants effectueraient un détour par Québec comme alternative au service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon en mentionnant les contraintes suivantes : allongement du parcours et augmentation des coûts de transport. Pour 24 % des répondants, ces derniers utiliseraient un autre service de traversier. Par contre, 24 % n'auraient aucune autre alternative pour des raisons de compétitivité et de logistique.

LES CONSTATS

À partir des données de l'étude d'impact économique et des réponses de l'enquête concernant le service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, se dégagent certains constats qui devront faire l'objet de considération par l'ensemble des intervenants, puisqu'ils interpellent directement l'avenir économique et social des régions concernées.

L'incidence économique du service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon est considérable non pas seulement pour l'industrie hôtelière régionale, mais aussi pour les secteurs des services, du commerce et de l'industrie. Pour leur part, les Gouvernements en retirent des bénéfices beaucoup plus élevés que leurs investissements.

Il est maintenant clairement démontré que ce service de traverse doit conserver son caractère essentiel, ce qui lui permet de maintenir son service durant la basse saison, soit au printemps et à l'automne. L'activité économique qu'il génère durant ces périodes est suffisamment importante pour compenser les subsides du Gouvernement du Québec. D'ailleurs, ce service de traversier coûte au Gouvernement du Québec 4 fois moins cher que la moyenne des cinq traverses opérées par la Société des traversiers du Québec et il fournit, à lui seul, le quart des revenus que génèrent les huit traverses du réseau public québécois. C'est celle où l'utilisateur-payeur est le plus sollicité. Avec les 5 000 camions qu'elle transporte, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon permet de décongestionner la route 138 qui traverse les montagnes de Charlevoix et où les camions constituent un réel problème pour la sécurité des personnes et pour l'entretien du réseau routier.

Le service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, c'est plus qu'un simple service de transport maritime. C'est un lien d'affaires entre les deux rives et ce sont des investissements privés dans les domaines de la restauration, de l'hébergement, du commerce et des services. En opérant au moins 9 mois par année, ce service permet de garder une main-d'oeuvre qualifiée essentielle à tout service professionnel et sécuritaire, en plus de prolonger la saison touristique et de supporter des liens économiques presque toute l'année entre les deux rives. De plus, sans la présence de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, il n'existerait qu'une seule liaison fluviale entre Québec et Sept-Iles pendant les deux tiers de l'année pour desservir près de 1 000 kilomètres de littoral.

Les contraintes physiques que constituent la vie résiduelle du quai de Rivière-du-Loup et l'obligation de dragage ne représentent pas à elles seules des raisons suffisantes pour relocaliser ce service sur un autre site qui, en plus de nécessiter des investissements importants au chapitre des aménagements, pourrait avoir des effets négatifs sur l'ensemble de l'activité économique qui s'est développée à Rivière-du-Loup et St-Siméon.

On peut conclure qu'à la lueur de l'exercice réalisé, il apparaît évident que la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon constitue un service essentiel à conserver et que l'ensemble des intervenants dans ce dossier devront s'attarder à analyser un projet de réaménagement du site actuel en tenant compte du principe avantages/coûts et ce, en raison de l'impact économique majeur que le service de traversier procure aux agglomérations de Rivière-du-Loup et de St-Siméon et aux régions en périphérie de ces deux villes.