

**157**

**DB7**

Programme de dragage d'entretien  
par la Société des traversiers du Québec  
Rivière-du-Loup 6211-02-029

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

*par*

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

*Mars 1997*

## **AVANT-PROPOS**

Le rapport qui suit présente les résultats d'une étude d'impact économique direct et indirect sur le lien maritime entre les deux rives du St-Laurent, plus précisément sur le service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon. Elle a été réalisée par la Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup (CRDE), suite à une demande du Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

On retrouve dans cette étude la présentation et la description du service, les enjeux qui sont en cause, les objectifs visés par l'étude, les impacts économiques du service à tous les niveaux et enfin, les constats qui s'imposent.

En plus d'une recherche exhaustive, le rapport est appuyé par une étude d'impact économique réalisée par le Bureau de la statistique du Québec (BSQ), et par une enquête menée auprès d'une cinquantaine d'utilisateurs commerciaux du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon.

Le lecteur trouvera en annexe des tableaux présentant les résultats détaillés de l'étude d'impact économique du BSQ ainsi que la compilation des réponses au questionnaire de l'enquête.

## TABLE DES MATIÈRES

1. Description, enjeux et objectifs .....	1
1.1 Description du service .....	1
1.2 Les enjeux .....	4
1.3 Objectifs de l'étude .....	9
2. Analyse d'impact économique .....	14
2.1 Les données de base pour l'étude .....	15
2.2 Sommaire des résultats .....	19
2.3 Présentation chiffrée des résultats de l'impact économique .....	21
2.4 Effets totaux .....	28
3. Enquête sur l'importance du lien commercial entre les deux rives .....	30
4. La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon : un service essentiel à conserver .....	35
5. Conclusion .....	39

### BIBLIOGRAPHIE

ANNEXE A : Tableaux des résultats de l'étude d'impact économique

ANNEXE B : Compilation des réponses au questionnaire de l'enquête

## 1. DESCRIPTION, ENJEUX ET OBJECTIFS

### 1.1 Description du service

«Les traversiers constituent pour les modes de transport terrestres un moyen de franchir une étendue d'eau, en général sur une faible distance. Ils remplacent un pont à péage dont l'usage serait intermittent, et relient en général deux systèmes de transports plus ou moins indépendants qui se sont développés de part et d'autre d'un obstacle naturel.»<sup>1</sup>

Le service de traversier entre Rivière-du-Loup et la rive nord du fleuve St-Laurent a débuté vers 1904 avec le *S.S. Thor*. Jusqu'en 1927, diverses corporations offrent des traversées sur des périodes irrégulières. À partir de 1930, le service devient davantage structuré et on assiste à l'entrée en scène d'un nouveau navire ayant une capacité de 20 automobiles et 100 passagers. C'est aussi depuis cette date que le service est opéré par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ltée, qui portait au début le nom de Traverse Rivière-du-Loup/Tadoussac, et dont l'actionnaire principal est la compagnie Clarke Transport. Par la suite, un nouveau navire, le *Trans St-Laurent*, d'une capacité de 100 automobiles et 360 passagers, fut construit à Lauzon et mis en opération sur le circuit actuel en juillet 1963.

La Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ltée, ci-après appelée le transporteur, est liée par contrat avec le ministère des Transports du Québec depuis 1973. À ce moment, le Gouvernement du Québec reconnaissait par décret deux (2) axes prioritaires de traversiers sur la portion est du St-Laurent, soit Matane/Godbout/Baie-Comeau et Rivière-du-Loup/St-Siméon et/ou Tadoussac.

La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon assure la liaison de la région Rivière-du-Loup avec la rive nord du St-Laurent et la vallée du Saguenay. C'est la plus importante des traverses privées; en effet, la Traverse Rivière-du-Loup/St-

---

<sup>1</sup> LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS. *Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport intérimaire Traversiers*. 20 décembre 1969, page 1.

Siméon Itée est l'un des plus importants transporteurs maritimes du genre 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. Le transport d'environ 5 000 camions par année démontre que la traverse est également un support essentiel au maintien d'entreprises commerciales et industrielles.

La saison de navigation est d'une durée de neuf mois et le nombre de traversées varie de 2 à 5 par jour selon la saison. La durée de la traversée est de 65 minutes. D'une distance de 25,6 kilomètres, la traversée est assurée par le *Trans St-Laurent*. Il est intéressant de mentionner que c'est la première traverse à instaurer, à son bord, une gamme complète de services de restauration avec repas complets, de salon-bar, de jardin d'enfants, d'information touristique et d'animation spécialisée; à ce titre, elle constitue le meilleur rapport qualité-prix de tous les traversiers au Québec.

Les infrastructures portuaires, soit les quais et les rampes d'accès et de débarquement, sont de propriété fédérale. Au Québec, l'exploitation des quais de traversiers a ceci de particulier, à savoir que douze quais de propriété fédérale supportent les services de traversiers intra-provinciaux. En plus du siège social de la compagnie La Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon Itée, on retrouve à Rivière-du-Loup une gare fluviale, pendant qu'à St-Siméon, le ministère des Transports du Québec a construit, en 1992, une gare fluviale moderne et fonctionnelle et procédé au réaménagement du stationnement des usagers.

De 1930 à 1972 inclusivement, une saison de navigation s'étalait sur 4,5 mois par année. À partir de 1973, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon devra opérer neuf mois par année, soit le maximum de ce que peut lui permettre le passage du navire *Trans St-Laurent* à travers les glaces. À noter que durant les trois mois d'hiver, de Québec jusqu'au Golfe St-Laurent, il n'existe qu'un seul service de traversier reliant les rives du St-Laurent, soit celui entre Matane et Baie-Comeau/Godbout.

La traverse fait partie intégrante du réseau routier. Elle est essentiellement un service public assurant la continuité d'une route à une autre. Certains services peuvent être rentables et d'autres ne le seront jamais à cause de leur situation géographique et démographique, et/ou encore à cause de certaines conditions dans lesquelles elles doivent opérer.

La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, tacitement reconnue service essentiel, est opérée par une entreprise privée et subventionnée par l'État. Depuis 1973, il existe une entente de services entre le ministère des Transports du Québec et la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ltée. La présente entente est renouvelable en 2001. Le ministère verse à la compagnie une subvention annuelle pour équilibrer le budget d'opération d'une saison allongée, et plus spécifiquement durant les périodes où l'achalandage est moindre, soit au printemps et à l'automne. Il faut noter que presque tous les services de traversiers importants en opération au Québec sont subventionnés sous une forme ou une autre.

La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon compte parmi les plus performantes au chapitre de l'autofinancement qui se situe en moyenne à plus de 80 %. D'autre part, elle présente le coût au kilomètre subventionné parmi les plus bas. Le fort achalandage estival et le dynamisme de l'entreprise, sur le plan des services à la clientèle, contribuent à ce fait.

Bien qu'elle ne transporte que 3,5 % de tout le volume de passagers qui circulent annuellement à travers 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 \$. Elle est celle qui offre le meilleur rapport au niveau de l'implication de l'utilisateur-payeur.

## 1.2 Les enjeux

Conscients qu'au cours des prochains mois et des prochaines années, nous aurons, en tant que société québécoise, à redéfinir l'ensemble du monde maritime en raison des impératifs économiques et des contraintes budgétaires gouvernementales, il apparaît essentiel que pour y parvenir, on tienne compte à la fois de l'obligation de développer un système concurrentiel et abordable, et de permettre la poursuite du développement économique des régions directement liées à l'activité maritime.

Dans un tel contexte, ces mêmes régions se doivent, non seulement d'être consultées quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions, mais aussi de faire partie intégrante du consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à la mise en place des mécanismes nécessaires au maintien et à la consolidation des services maritimes qui font partie de leur vie économique.

Cependant, on convient que les rôles et les responsabilités des gouvernements, des entreprises maritimes et des collectivités doivent être revus dans un contexte de rationalisation, mais aussi dans un contexte de partenariat, où il sera possible de développer un réseau de transport maritime efficient, fiable et sécuritaire.

Il faudra qu'en établissant ces nouvelles façons de faire, les gouvernements fassent preuve d'équité entre les régions en appliquant des règles basées sur l'importance et l'efficacité de chacune des traverses actuellement reconnues par le Gouvernement du Québec.

Conformément aux dispositions de la nouvelle Politique maritime nationale, Transports Canada procède actuellement au transfert de la propriété de ses installations portuaires à des intérêts provinciaux et régionaux. Trente-sept (37) sites portuaires répartis à travers le Québec, dont Rivière-du-Loup, St-Siméon et Gros-Cacouna sont visés par le programme de cession des ports. En effet, avec le dépôt en première lecture, en juin 1996, de la Loi maritime du Canada, le

Gouvernement canadien a entrepris la rationalisation de ses dépenses et la modernisation du transport maritime en l'adaptant aux défis du 21<sup>e</sup> siècle.

Dans cette perspective, les opérations de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon sont remises en question par la nouvelle Politique maritime nationale qui souhaite que la propriété et la gestion des infrastructures portuaires fédérales soient confiées à d'autres instances et ce, dans un contexte où la vie utile du quai de Rivière-du-Loup est quasi périmée et où une intervention de dragage est nécessaire à chaque année.

On subdivise les ports canadiens en deux catégories; toutefois, on regroupe tous les ports régionaux locaux dans une seule catégorie sans distinction entre les ports commerciaux et les quais de traversiers. Il faudra développer une stratégie pour les services de traversiers du Québec, qui devra obligatoirement impliquer le Gouvernement du Québec. Comme les services de traversiers servent d'abord le transport des passagers en tant que partie intégrante du réseau routier, la Politique maritime nationale se doit de créer une catégorie distincte pour les quais de traversiers qui seraient à la charge du gouvernement québécois.

Pour être conséquent avec sa Politique maritime nationale, il faudra que le gouvernement fédéral abandonne les infrastructures portuaires qui ne servent plus à rien et distribue l'enveloppe de dessaisissement de 125 millions \$ en tenant compte de la géographie économique des régions et non de la géographie politique. Il faudra prioriser les infrastructures utiles et nécessaires. Idéalement, l'enveloppe nécessaire à la réfection et au transfert des quais de traversiers devrait être en sus du montant de 125 millions \$ qui à lui seul, suffira à peine à couvrir le transfert des quais commerciaux jugés économiquement rentables.

Au moment de la réalisation de la présente étude, il semble que le Gouvernement d'Ottawa envisage de transférer les quais de traversiers à l'État québécois avec une compensation financière dont le montant serait fixé suite à une négociation actuellement en cours. Pareille entente a déjà été conclue avec Terre-Neuve et on négocie avec le Nouveau-Brunswick pour permettre aux provinces de garder le

contrôle de leur réseau de transport et permettre également la réfection des quais désuets afin que la durée de vie utile des quais de traversiers soit sensiblement la même pour tous.

Actuellement, Transports Canada estime que la vie résiduelle du quai de Rivière-du-Loup, vieux de 30 ans, serait à peine de cinq ans et sa réfection, selon Travaux publics Canada, pourrait représenter des coûts de 15 à 20 millions \$ suite à une analyse sommaire de différents scénarios, lesquels élimineraient l'obligation de dragage annuel.

Parallèlement aux problèmes de quai et de dragage, la traverse écope d'une facture annuelle de 50 000 \$ dans le cadre du recouvrement des coûts de la Garde côtière. Cette facture, qui a doublé au cours de la dernière année, couvre les coûts de «quaiage» et d'aides à la navigation. On parle même d'y ajouter un montant devant permettre à Ottawa de récupérer une partie des frais de déglacage.

Face à ces considérations, un comité régional a été mis sur pied, formé d'une dizaine d'organismes et des municipalités de Rivière-du-Loup et St-Siméon afin de lutter pour **le maintien et la consolidation du service de traversier existant entre Rivière-du-Loup et St-Siméon**. Des démarches ont été entreprises par les communautés visées avec les autorités gouvernementales quant à la consolidation des installations portuaires pour la poursuite des activités de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon. Confronté à certaines réalités, ce service qui revêt une importance capitale pour les deux régions touchées fait l'unanimité auprès de l'ensemble de la population et tout sera mis en oeuvre pour que les parties concernées s'impliquent dans l'élaboration d'une solution globale à long terme. L'incidence économique de la traverse est d'autant plus importante lorsqu'on considère l'accès aux marchés qu'elle rend possible et le lien qu'elle crée entre les diverses composantes de l'Est québécois de chaque côté du fleuve St-Laurent.

Le 16 octobre 1996, le Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon transmettait, aux ministres des Transports du Québec et du Canada, une déclaration d'intérêt confirmant que les collectivités représentées au sein du comité se prononcent en faveur du maintien de cette infrastructure maritime. En franchissant cette étape, les intervenants confirment leur intérêt à sauvegarder cet outil essentiel pour l'économie de leur région. Le milieu est d'accord avec le principe de dessaisissement, mais sous certaines conditions qui feront l'objet de discussions avec les ministères concernés. C'est un processus nouveau et une façon de faire différente de ce que nous avons connu depuis les 50 dernières années.

À la lumière des résultats de l'étude, le Comité procédera à des représentations dans lesquelles il entend démontrer le caractère essentiel du traversier et identifier les besoins et solutions qui s'imposent dans le contexte actuel.

Avant toute cession, les quais, principalement celui de Rivière-du-Loup, devront être remis en état de façon à ce qu'ils soient opérationnels à long terme. Des représentations ont déjà été faites à ce propos devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes sur le projet de loi C-44. En outre, la réfection du quai de Rivière-du-Loup devra du même coup régulariser la problématique du dragage récurrent.

Seule l'implication d'Ottawa et de Québec peut permettre de trouver une solution. Si le Gouvernement fédéral n'investit pas suffisamment au quai de Rivière-du-Loup pour le remettre en condition, le *Trans St-Laurent* devra se trouver un autre port d'attache ou abandonner le service, deux scénarios qui représentent une menace sérieuse pour l'économie des régions de Rivière-du-Loup et St-Siméon. Précisons également que l'alternative de trouver un autre port d'attache entraînerait des coûts importants en terme d'infrastructures portuaires et de services connexes.

Mentionnons enfin que le Comité réclame un moratoire sur le projet de modification de l'ordonnance 3 N qui pourrait diluer le caractère d'axe prioritaire

reconnu à la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon. Il apparaît inconcevable que l'on modifie cette ordonnance, ce qui viendrait déréglementer l'obligation d'obtenir un permis pour exploiter un service de traversier.

Les traversiers étant des embarcations coûteuses à acquérir, à opérer et à entretenir, compte tenu entre autres de la sévérité des exigences nationales au chapitre de la sécurité, il s'avère primordial que le Gouvernement du Québec continue de continger ce secteur d'activités selon les principes de l'urgence et de la nécessité. Une prolifération de services obligerait à réduire les mois d'opération à déficit des traverses existantes et à diminuer d'autant l'étalement de la saison de navigation, ce qui va à l'encontre des besoins des usagers et du développement socio-économique de nos régions.

Le caractère d'axe prioritaire a été attribué à la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon par l'ARRÊTÉ EN CONSEIL 1287-73 DE LA CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF du Gouvernement du Québec, en date du 11 avril 1973, qui se lit comme suit :

*Concernant l'axe de la deuxième traverse permanente sur le fleuve St-Laurent entre Rivière-du-Loup au sud et/ou Tadoussac sur la rive nord :*

*Attendu que le Rapport d'étude sur les transports dans l'Est du Québec recommande l'établissement de liaisons permanentes par traversiers dans l'axe de Matane et dans l'axe de Rivière-du-Loup;*

*Attendu que l'axe de Matane-Godbout-Baie-Comeau a été fixé par l'Arrêté en Conseil 836-72 du 22 mars 1972;*

*Attendu que d'une part, Rivière-du-Loup se trouve à un carrefour important de voies naturelles de communications avec Québec, le Saguenay-Lac-St-Jean, la Côte Nord, la Gaspésie et la route Transcanadienne, d'autre part St-Siméon et Tadoussac constituent les portes d'entrée des comtés de Charlevoix et de Chicoutimi;*

*Attendu que aussi bien du point de vue de l'économie générale de la région Est du Québec que de celui des nécessités de transit des régions périphériques, le choix de Rivière-du-Loup au sud et de St-Siméon et/ou Tadoussac sur la rive nord, comme autres liens permanents des deux côtes, est rationnel et répond aux tendances économiques présentes et aux hypothèses acceptables de croissance du trafic;*

*Attendu qu'il y a lieu de déterminer définitivement cet axe dans le sens des recommandations du Rapport d'étude sur les transports dans la région de l'Est du Québec.*

*Il est ordonné sur la proposition du Ministre des Transports :*

*Que l'axe de la deuxième traverse permanente à être établie entre la région de l'Est du Québec et la rive nord du fleuve St-Laurent soit fixé entre les lieux suivants : la Ville de Rivière-du-Loup au sud, et les municipalités de St-Siméon et/ou Tadoussac sur la rive nord.*

### **1.3 Objectifs de l'étude**

Dans le cadre du plan de travail du Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, il a été convenu de démontrer l'importance d'un service de traversier comme outil de développement économique pour les régions concernées. Nous voulons faire ressortir les impacts économiques et touristiques de cette infrastructure et ses retombées sur les régions riveraines : Bas-St-Laurent, Charlevoix, Côte Nord, Saguenay/Lac-St-Jean.

Nous voulons quantifier les impacts de la présence de la traverse à tous les niveaux. Il s'agit en d'autres termes de regrouper et faire ressortir des éléments économiques qui serviront à la préparation d'un plan d'affaires visant à démontrer la nécessité de maintenir le lien entre les deux rives du St-Laurent, entre Rivière-du-Loup et St-Siméon.

Tel que mentionné précédemment, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon est jugée un axe prioritaire depuis le début de ses opérations il y a près de 100 ans, ce qui a été cautionné par le décret du Gouvernement québécois de 1973. À ce chapitre, le besoin et la nécessité de pouvoir compter sur un service de traversier continuent de se faire sentir, 25 ans après l'adoption du décret. On peut affirmer sans se tromper que l'existence d'un service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon est encore plus nécessaire aujourd'hui, comme le confirme certaines données statistiques concernant l'augmentation de la population totale et de la population active, la diversification du tissu industriel, la croissance du tourisme dans les régions concernées ainsi que l'achalandage de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, depuis l'adoption de l'arrêté en conseil en 1973.

Autant pour la région du Bas-St-Laurent que celle de Charlevoix, le tourisme est l'industrie la plus importante. Beaucoup d'investissements publics et privés ont été injectés dans la prestation de l'offre touristique de ces deux régions depuis 15 ans. La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, point d'attraction et de service, contribue à la consolidation de cette industrie avec les quelque 200 000 passagers qu'elle transporte annuellement.

Aussi, la présence grandissante de touristes européens répondant aux représentations des associations touristiques régionales et des grossistes en voyage, favorisent l'étalement de la saison touristique en fréquentant la région en mai, septembre et octobre, ce qui représente un marché lucratif pour les établissements touristiques qui affichent habituellement un taux d'occupation plus faible durant cette période.

Données statistiques sur les régions concernées

Tableau 1.

<b>Population</b>	<b>1976</b>	<b>1991</b>	<b>Variation en %</b>
Bas-St-Laurent	201 680	218 922	8,5
Charlevoix	49 875	54 383	9,0
Québec (incluant Charlevoix)	556 205	612 743	10,2
Côte Nord	92 491	106 219	14,8
Saguenay/Lac-St-Jean	267 585	298 447	11,5

Source : MICST, Profil économique des régions du Québec, 1992

Tableau 2.

<b>Population active</b>	<b>1976</b>	<b>1991</b>	<b>Variation en %</b>
Bas-St-Laurent	76 495	94 570	23,6
Charlevoix	18 350	23 340	27,2
Québec (incluant Charlevoix)	239 795	325 845	35,9
Côte-Nord	37 910	51 865	36,8
Saguenay/Lac St-Jean	99 255	136 000	37,0

Source : MICST, Profil économique des régions du Québec, 1992

Tableau 3.

Entreprises et emplois manufacturiers	1991	
	Entreprises	Emplois manufacturiers
Bas-St-Laurent	468	10 870
Charlevoix	88	1 554
Québec (incluant Charlevoix)	1 095	28 109
Côte-Nord	145	6 694
Saguenay/Lac St-Jean	491	26 857

Source : MICST, Profil économique des régions du Québec, 1992

Croissance du tourisme (tous marchés géographiques confondus)

Tableau 4.

<b>Bas-St-Laurent</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>%</b>
Voyages/personnes	501 000	855 000	71
Recettes	56 M \$	96,8 M \$	73
<b>Charlevoix</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>%</b>
Voyages/personnes	202 000	425 500	111
Recettes	25 M \$	47,2 M \$	89

Source : Tourisme au Québec, 1995

## Achalandage du service de traversier

Tableau 5.

<b>Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon</b>	<b>1983</b>	<b>1995</b>	<b>Variation en %</b>
Passagers	153 346	185 870	21,2
Véhicules	59 403	76 124	28,1

Source : Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ltée.

Il faut considérer que la traverse a deux (2) marchés bien distincts : un marché touristique et un marché d'affaires, commercial et industriel. L'étude vise à démontrer concrètement :

- o l'impact économique des opérations de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon et des retombées touristiques, à l'aide du modèle d'études d'impact économique du Bureau de la statistique du Québec (BSQ);
- o l'importance du lien d'affaires entre les deux rives, par une enquête réalisée auprès d'une cinquantaine d'utilisateurs commerciaux et industriels de la traverse.

## 2. ANALYSE D'IMPACT ÉCONOMIQUE

Le premier objectif de l'étude consiste à mesurer l'impact économique de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, à l'aide du modèle d'études d'impact économique du Bureau de la statistique du Québec. Celui-ci prend en compte les données les plus récentes disponibles sur la fiscalité, fédérale et provinciale, l'emploi au Québec, les catégories de dépenses et les secteurs d'activités.

L'approche intersectorielle pour l'analyse d'impact économique est utilisée depuis plus de vingt ans au Québec et presque tous les projets d'investissement majeurs ont fait l'objet d'études de retombées économiques à partir de ce modèle. Au cours des années, les résultats d'impact se sont révélés des éléments cruciaux en vue de promouvoir certains projets ou pour décider ou non de les appuyer par le biais de subventions publiques ou autrement.

Le navire *Trans St-Laurent* assure le lien maritime depuis 1963; sa capacité de transport est de 360 passagers et 100 unités équivalentes automobiles (UEA). Au cours des sept (7) dernières années, soit entre 1989 et 1995, en neuf mois de navigation, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon a transporté en moyenne 197 280 personnes et 79 223 véhicules, dont 5 570 camions. Les destinations des passagers se répartissent sensiblement à part égale, 52 % partant de St-Siméon vers Rivière-du-Loup et 48 % dans l'autre direction.

Au cours des sept dernières années, on note une légère diminution dans l'achalandage, aussi bien au niveau du nombre de passagers que des véhicules. Cet état de fait est dû en partie à l'apparition en 1992 d'un nouveau service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, opéré par la Compagnie de navigation des Basques. Les autres fluctuations annuelles sont attribuables aux cycles de l'économie et de l'industrie touristique.

Tableau 6.

**Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon**  
**Passagers et véhicules transportés de chaque rive**

	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	Moyenne des 7 dernières années
<b>Départ de RDL</b>								
passagers	89 545	90 889	85 086	85 799	99 722	102 025	105 817	94 126
véhicules	35 925	36 499	33 744	33 409	39 328	40 054	41 128	37 155
<b>Départ de St-Siméon</b>								
passagers	96 325	100 314	94 534	95 516	109 370	110 215	115 805	103 154
véhicules	40 199	41 257	38 862	38 683	44 874	44 450	46 149	42 068
<b>Total des passagers</b>	185 870	191 203	179 620	181 315	209 092	212 240	221 622	197 280
<b>Total des véhicules</b>	76 124	77 756	72 606	72 092	84 202	84 504	87 277	79 223

À partir de ces données, on peut facilement anticiper une stabilité de l'achalandage pour les prochaines années, liée à certains facteurs comme le développement de l'infrastructure récréo-touristique de la rive nord (Charlevoix, Parc St-Laurent-Saguenay, etc.), l'évolution de l'industrie en général, le prolongement de l'autoroute 20 sur la rive sud, la déréglementation dans le secteur du camionnage, l'accroissement des échanges commerciaux (libre-échange Canada/États-Unis/Mexique).

### 2.1 Les données de base pour l'étude

La Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup (CRDE) a demandé au Bureau de la statistique du Québec (BSQ) de calculer l'impact économique pour le Québec des dépenses d'exploitation du service de traversier et des dépenses touristiques engendrées par le biais de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

Le rapport de l'étude permet d'évaluer l'apport pour l'économie québécoise de ces dépenses. Il présente des résultats d'impact économique calculés par le BSQ pour une simulation faite à l'aide du modèle intersectoriel du Québec à partir des données sur les dépenses d'exploitation. Il s'agit des dépenses annuelles moyennes, calculées à partir des dépenses réelles au cours des sept (7) dernières années, soit de 1989 à 1995 inclusivement.

Les dépenses d'exploitation de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon totalisent 4,3 millions \$ annuellement et se répartissent comme suit :

Tableau 7.

<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>(000 \$)</b>
Frais d'opération	589
Repas de l'équipage	169
Frais directs d'exploitation	2 877
Frais indirects d'exploitation	440
Autres frais directs d'exploitation	117
Autres frais indirects d'exploitation	137
<b>TOTAL</b>	<b>4 329</b>

Le total des dépenses d'exploitation a été ventilé selon 69 différentes catégories par la CRDE. Ensuite, elles ont été codifiées par le BSQ selon la nomenclature des biens et services, salaires et autres revenus bruts du modèle intersectoriel du Québec. Elles ont ensuite été intégrées avec la ventilation des dépenses touristiques engendrées par la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon. On retrouve en annexe au tableau 1.1 la ventilation de ces dépenses.

Les dépenses touristiques correspondent à une saison de navigation s'étendant sur neuf (9) mois, soit d'avril à décembre, et totalisent 21 030 100 \$. Ce montant correspond à un nombre de 161 770 touristes pour une moyenne de visite de 1,3 jour par touriste et 100 \$ de dépenses touristiques pour chaque jour par touriste.

Pour l'évaluation du nombre de touristes, nous avons retenu le nombre moyen de passagers au cours des sept (7) dernières années, soit 197 280, et tenu compte de la raison du voyage pour déterminer le nombre de touristes, à partir des fiches d'appréciation : 82 % voyagent pour le plaisir, soit 161 770 touristes (197 280 X 82 %).

Tableau 8.

<b>TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/ST-SIMÉON</b> <b>ÉVALUATION DES CARTES DE COMMENTAIRES</b> <b>BILAN ANNUEL</b> <b>RAISON VOYAGE (POURCENTAGE)</b>								
Raisons du voyage	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	Moyenne des 7 dernières années
Plaisir	68	79	72	60	77	58	77	70
Affaires	8	7	10	17	9	28	11	13
Casino	5	2						1
Sans réponse	19	12	18	23	14	14	12	16
Nombre de répondants	4 638	4 597	6 064	6 545	6 462	7 045	6 569	5 989

Raison du voyage, pour déterminer le nombre de touristes, moyenne des 7 dernières années, après répartition des sans réponse :

- o plaisir : 82 %
- o affaires : 16 %
- o casino : 2 %

La durée de séjour des touristes varie en moyenne de 2,3 à 2,9 nuitées selon le but du voyage; pour la région du Bas-St-Laurent, les statistiques indiquent une durée moyenne de 2,7 nuitées. Étant donné le caractère particulier de la traverse au niveau touristique, nous avons évalué une moyenne de visite de 1,3 jour par touriste, un chiffre très conservateur qui ne prend en considération que les retombées directes de la clientèle touristique.

La dépense moyenne par séjour, pour chaque voyage/personne, tous buts de voyage confondus, est de 105 \$; pour les besoins de notre étude, nous l'avons évaluée à 100 \$ par jour par touriste. Des données sont disponibles pour la région du Bas-St-Laurent, et indiquent des dépenses moyennes par jour de 103 \$. Ces données proviennent du ministère du Tourisme du Québec.

Les hypothèses pour les dépenses touristiques sont donc les suivantes :

Tableau 9.

NO	DESCRIPTION	
(1)	Nombre de touristes	161 770
(2)	Nombre moyen de jours de séjour pour chacun des touristes	1,3
(3)	Dépenses touristiques quotidiennes moyennes pour chacun des touristes	100,00 \$
<b>(1)*(2)*(3)</b>	<b>TOTAL des dépenses touristiques</b>	<b>21 030 100 \$</b>

Source: Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup

La ventilation du total des dépenses touristiques (21 030 100 \$) a été faite par le BSQ à partir de la structure moyenne de dépenses des touristes selon les biens et services de la banque de données du modèle intersectoriel du Québec.

Les dépenses d'exploitation et les dépenses touristiques considérées dans l'étude totalisent donc le montant suivant :

Tableau 10.

<b>DÉPENSES</b>	<b>(000 \$)</b>
Dépenses d'exploitation	4 329
Dépenses touristiques	21 030
<b>TOTAL</b>	<b>25 359</b>

## 2.2 Sommaire des résultats

À partir des données fournies par la CRDE et à partir des codifications et ventilations de la banque de données du modèle intersectoriel du Québec, le BSQ a produit une simulation d'impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation et de dépenses touristiques de 25,4 millions \$ liées au service de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

L'étude sert à évaluer l'apport pour l'économie québécoise de ces dépenses. Elle présente les effets directs et indirects sur la main-d'oeuvre, les salaires, la valeur ajoutée et les importations. Elle fournit également une estimation des recettes fiscales et parafiscales découlant des opérations de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon. Elle ne constitue par ailleurs aucunement une étude de marché, de rentabilité ou de coûts-bénéfices, bien qu'elle puisse en constituer une base ou un complément fort utile.

L'étude d'impact économique pour le Québec de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon a par conséquent donné lieu à la simulation suivante :

**Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions \$ engendrées par la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.**

Les résultats sur les principales variables pour cette simulation se résument de la façon suivante :

Tableau 11.

Niveau de dépenses par simulation	Impact sur les variables de production et les importations				
	Main-d'oeuvre	PIB aux prix du marché			Importations
		Valeur ajoutée au coût des facteurs		Taxes indirectes moins subventions	
		Salaires et gages avant impôts	Autres revenus bruts avant impôts		
(personnes-année)	(en milliers \$)				
<b>25 359</b>	<b>408</b>	<b>9 613</b>	<b>5 854</b>	<b>3 365</b>	<b>6 528</b>

Le tableau suivant fournit une estimation de l'impact du projet sur les revenus du Gouvernement du Québec et du Gouvernement fédéral, par type de revenus :

Tableau 12.

Niveau de dépenses par simulation	Impact sur les revenus des gouvernements							
	Gouvernement du Québec				Gouvernement fédéral			
	Impôts sur salaires	Parafiscalité	TVQ	Taxes spécifiques	Impôts sur salaires	Parafiscalité	TPS	Taxes et droits d'accise
	(en milliers \$)							
<b>25 359</b>	<b>876</b>	<b>1 150</b>	<b>1 177</b>	<b>894</b>	<b>651</b>	<b>666</b>	<b>1 212</b>	<b>619</b>

### 2.3 Présentation chiffrée des résultats de l'impact économique

Nous retrouvons en détail les résultats de la simulation à partir des «tableaux de résultats» 1.1 à 1.4. joints en annexe. Ces tableaux se réfèrent aux résultats de la simulation sur l'impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions \$ engendrées par la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

Le tableau 1.1 présente les données initiales telles que fournies par la CRDE et converties ou adaptées aux besoins du modèle intersectoriel du BSQ.

Le tableau 1.2 présente les effets directs, indirects et totaux sur la main-d'oeuvre, la valeur ajoutée, les taxes indirectes et subventions, ainsi que les importations. Le tableau dégage également les revenus fiscaux et parafiscaux découlant des dépenses pour les Gouvernements du Québec et du Canada.

Le tableau 1.3 présente une ventilation, par secteur économique, des effets totaux sur la main-d'oeuvre, les salaires et la valeur ajoutée.

Enfin, le tableau 1.4 ventile les importations et taxes indirectes par catégorie de biens et services.

Les salaires moyens des secteurs touchés sont ceux de l'année 1996 alors que les dépenses d'exploitation et touristiques dans cette étude ont été prises en compte comme si elles se produisaient en entier en 1996.

La charge de main-d'oeuvre comptabilisée correspond à des salaires moyens de l'année 1996, ce qui signifie que l'évaluation a été faite comme si les injections des dépenses avaient été faites entièrement en 1996.

La matrice de taxation directe utilisée pour la simulation tient compte du régime fiscal pour l'année 1996 avec les taxes sur les produits et services (TPS) à 7 % et avec les taxes de vente du Québec (TVQ) à 6,5 %.

Pour mieux comprendre les résultats de l'étude, nous présentons dans les pages suivantes un tableau résumé et l'explication de chacune des données qu'on y retrouve.

Les impacts sur l'économie sont exprimés en termes de production, revenus, emplois, importations, etc. Le modèle permet de mesurer ces effets et de les classer selon que ceux-ci apparaissent dans les secteurs immédiatement touchés par les dépenses initiales (effets directs) ou selon qu'ils ont lieu dans les industries qui fournissent celles où ont lieu les premiers effets (effets indirects).

Tableau 13.

**Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation et  
touristiques de 25,4 millions \$ engendrées  
par la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon  
(en milliers \$ de 1996)**

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Main-d'oeuvre (personnes/année)	259	149	408
Valeur ajoutée au coût des facteurs	7 688	7 779	15 467
Salaires et gages avant impôts	5 472	4 141	9 613
Autres revenus bruts	2 216	3 638	5 854
Taxes indirectes	3 311	591	3 902
Subventions	-187	-350	-537
Importations	1 104	5 424	6 528
<b>TOTAL</b>	<b>11 916</b>	<b>13 444</b>	<b>25 360</b>
Revenus du Gouvernement du Québec			
Impôts sur salaires et gages	409	467	876
Parafiscalité	662	488	1 150
Taxes de vente	1 026	151	1 177
Taxes spécifiques	656	238	894
<b>TOTAL</b>	<b>2 753</b>	<b>1 344</b>	<b>4 097</b>
Revenus du Gouvernement fédéral			
Impôts sur salaires et gages	295	356	651
Parafiscalité	383	283	666
Taxes de vente	1 188	24	1 212
Taxes et droits d'accise	441	178	619
<b>TOTAL</b>	<b>2 307</b>	<b>841</b>	<b>3 148</b>

Source : Bureau de la statistique du Québec

## Effets directs sur les secteurs productifs

### **Sur la valeur ajoutée**

- o 5,5 millions \$ en salaires et gages avant impôts versés à 259 personnes/année
- o 2,2 millions \$ en autres revenus bruts avant impôts

### **Sur les revenus des Gouvernements**

- o Impôts sur les salaires et gages
  - o Gouvernement du Québec : 409 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 295 000 \$
  
- o Parafiscalité
  - o Gouvernement du Québec : 662 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 383 000 \$
  
- o Taxes de vente
  - o Gouvernement du Québec : 1 026 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 1 188 000 \$
  
- o Taxes spécifiques du Gouvernement du Québec : 656 000 \$
  
- o Taxes et droits d'accise fédéraux : 441 000 \$

**Sur les importations** 1 104 000 \$

## Effets indirects sur les secteurs productifs

### **Sur la valeur ajoutée**

- o 4,1 millions \$ en salaires et gages avant impôts versés à 149 personnes/année
- o 3,6 millions \$ en autres revenus bruts avant impôts

### **Sur les revenus des Gouvernements**

- o Impôts sur les salaires et gages
  - o Gouvernement du Québec : 467 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 356 000 \$
  
- o Parafiscalité
  - o Gouvernement du Québec : 488 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 283 000 \$
  
- o Taxes de vente
  - o Gouvernement du Québec : 151 000 \$
  - o Gouvernement fédéral : 24 000 \$
  
- o Taxes spécifiques du Gouvernement du Québec : 238 000 \$
  
- o Taxes et droits d'accise fédéraux : 178 000 \$

**Sur les importations** 5 424 000 \$

La **main-d'oeuvre** représente la charge de travail utilisée par les différents secteurs de l'économie du Québec. L'unité de mesure utilisée dans le modèle pour la main-d'oeuvre est la personne/année.

La **valeur ajoutée au coût des facteurs** représente une mesure de la valeur de la production intérieure de l'économie québécoise, soit ce qui reste au Québec. Dans le modèle intersectoriel du Québec, elle est obtenue par la somme des rémunérations des facteurs de production, soit les salaires et gages avant impôts et les autres revenus bruts avant impôts.

Les **salaires et gages avant impôts** correspondent à la rémunération brute de la main-d'oeuvre. Ces estimations sont établies avant toutes déductions telles que l'impôt, l'assurance-emploi, etc.

Les **autres revenus bruts avant impôts** comprennent la rémunération de l'entrepreneur, la rémunération du capital (amortissement, épuisement et dépréciation du matériel et des bâtiments), les intérêts divers ainsi que les autres frais (charges patronales, bénéfices marginaux, etc.).

Les **taxes indirectes** constituent des paiements versés aux administrations fédérale et québécoise suite à des achats en biens et services des secteurs. Les taxes indirectes sont composées de la taxe de vente québécoise (TVQ), de la taxe de vente fédérale (TPS), ainsi que de taxes particulières comprenant les taxes et droits d'accise fédéraux et les taxes spécifiques québécoises. Ces taxes particulières s'appliquent notamment sur les carburants, les boissons alcoolisées et les produits du tabac. Les montants de taxes de ventes correspondent aux taxes de ventes versées par les secteurs moins les remboursements des Gouvernements.

Les **subventions** constituent des paiements unilatéraux entre deux secteurs, dans la contrepartie d'un échange en biens et services. Les subventions comprennent principalement des paiements par les administrations québécoise et fédérale pour favoriser des productions particulières.

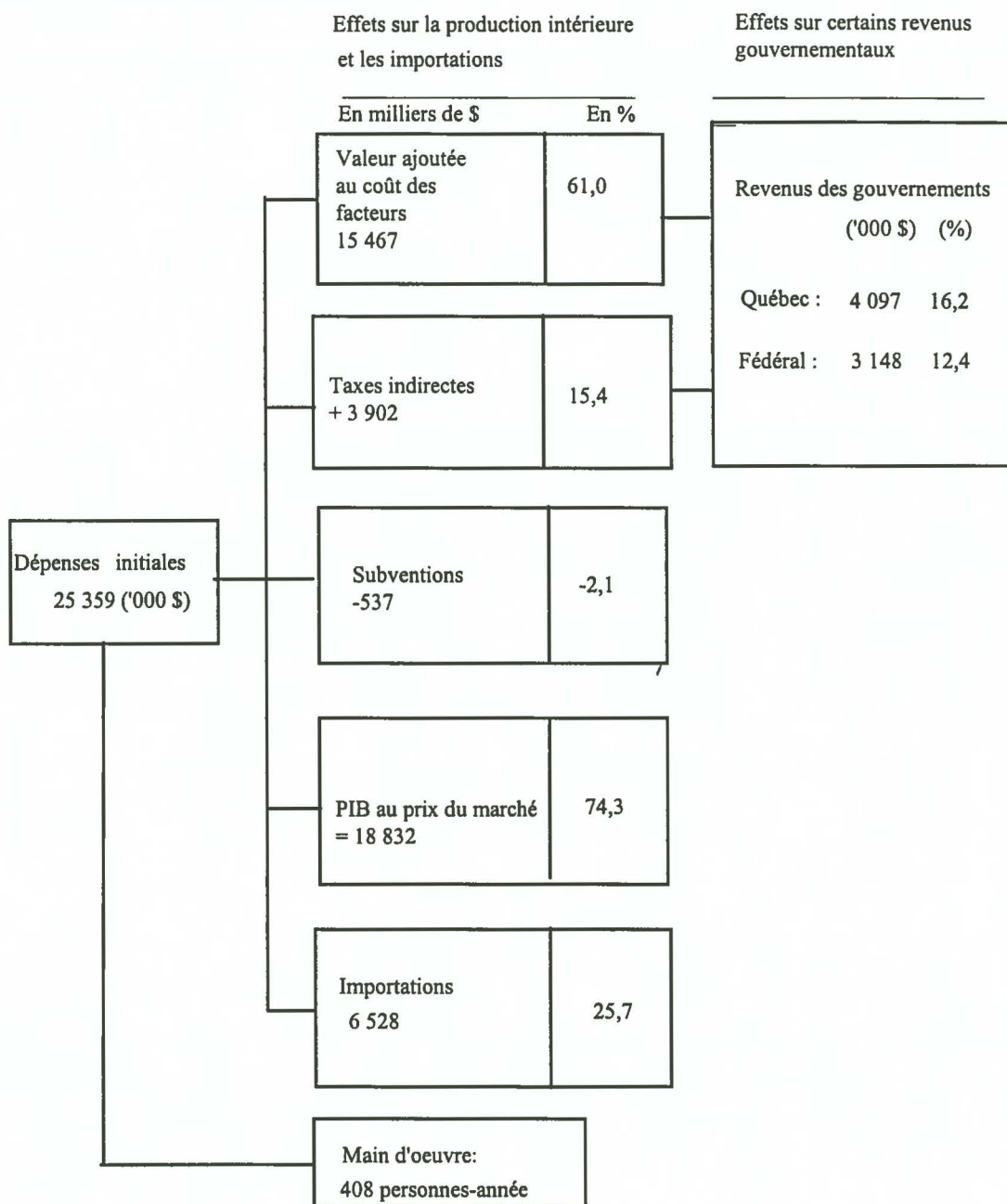
Les **importations** représentent la contribution du secteur extérieur (international et interprovincial) pour approvisionner les secteurs de l'économie québécoise en biens et services. Les importations non concurrentielles englobent tous les biens qui ne peuvent être produits au Québec pour des raisons climatiques, géologiques ou autres. Les importations constituent des fuites pour l'économie québécoise.

Les montants de **fiscalité et de parafiscalité** sont calculés par tranche de salaires. L'impôt sur les salaires et gages est calculé en utilisant les tables d'impôt québécoise et fédérale tout en suivant le cheminement des deux rapports d'impôt s'appliquant au Québec.

La parafiscalité québécoise comprend les cotisations à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), à la Régie de l'assurance-maladie du Québec (RAMQ) et à la Régie des rentes du Québec (RRQ). L'employeur est le seul à verser des cotisations à la CSST. La parafiscalité fédérale comprend essentiellement, les contributions de l'employeur et de l'employé au régime de l'assurance-emploi.

## 2.4 Effets totaux

Les effets totaux relatifs aux dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions \$ engendrées par la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon se résument de la façon suivante :



- o Les effets totaux du service sur la main-d'oeuvre soutiennent **408 personnes/année** pour une masse salariale de 9,6 millions \$ et une valeur ajoutée de 15,5 millions \$.
- o Le service entraîne aussi des **revenus totaux de 4,1 millions \$ pour le Gouvernement du Québec**, soit 876 000 \$ en impôts sur les salaires et gages, 1,2 million \$ en parafiscalité, 1,2 million \$ en taxe de vente (TVQ) et 894 000 \$ en taxes spécifiques.
- o De même, le service amène des **revenus totaux pour le Gouvernement fédéral de 3,1 millions \$**, soit 651 000 \$ en impôts sur les salaires et gages, 666 000 \$ en parafiscalité, 1,2 million \$ en taxe de vente (TPS) et 619 000 \$ en taxes et droits d'accise.
- o Les **revenus des Gouvernements** composés de taxes indirectes, des parafiscalités et des impôts sur les salaires et gages, **représentent 28,6 %, soit 7,3 millions \$**, des dépenses totales générées par le service de traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

### 3. ENQUÊTE SUR L'IMPORTANCE DU LIEN COMMERCIAL ENTRE LES DEUX RIVES

Dans ce deuxième volet de l'étude, l'objectif est de faire ressortir l'importance de la traverse pour la classe affaires. En effet, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon constitue un service pour les gens d'affaires du Bas-St-Laurent et de la rive nord. Dans ce sens, il faut voir la traverse comme une entreprise qui offre un service permettant à d'autres entreprises d'opérer de façon rentable et de maintenir et créer des emplois.

Une étude de marché concernant l'avenir du service de traversier entre Rivière-du-Loup et la rive nord, réalisée en 1990 par la firme *Infras*, démontre clairement que le traversier est très rentable pour l'industrie hôtelière régionale, tant dans la zone de St-Siméon que de Rivière-du-Loup. Selon cette étude, les clients commerciaux actuels dans les domaines primaires et secondaires présentent un marché prioritaire dont le potentiel inexploité est considérable. Parmi les firmes de camionnage, il existe un marché potentiel intéressant. D'après des entrevues réalisées sur la rive sud, de Montréal jusqu'à Matane, en passant par Edmundston au Nouveau-Brunswick, il apparaît que le marché commercial pour le traversier de Rivière-du-Loup est prometteur.

Dans le cadre de l'étude d'impact économique, nous avons mené une enquête par voie d'un questionnaire spécifiquement conçu pour les utilisateurs de la traverse et les entreprises dont la clientèle représente un utilisateur important. Une lettre et un exemplaire du questionnaire ont été envoyés par la poste et les réponses ont été recueillies par contacts téléphoniques par l'équipe de la CRDE et de la Société d'aide au développement des collectivités de la MRC de Rivière-du-Loup (SADC), ce qui permettait au répondant de pouvoir apporter des éléments qui auraient pu être ignorés lors de la conception de l'instrument d'enquête.

Par cette enquête, 45 questionnaires ont été complétés sur un échantillon de 51, pour un taux de réponse de près de 90 %, auprès d'utilisateurs directs et indirects qui ont été sélectionnés à partir d'une liste fournie par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon Itée : 23 entreprises proviennent de la rive sud, 21 de la rive nord et 7 ont leur siège social

hors région. Nous avons cherché à connaître la période d'utilisation, l'importance du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon pour la clientèle d'affaires, le principal impact et les alternatives envisagées en cas d'abandon du service, ainsi que le degré d'appréciation de certains éléments et de l'ensemble du service actuel.

Nous avons interrogé les responsables d'entreprises et d'organismes liés au transport commercial ou touristique dans les secteurs suivants :

- o **industries (produits manufacturiers) et commerces de gros (6)**
- o **grossistes en voyages (compagnies d'autocars) (7)**
- o **compagnies de transport (camionnage) (6)**
- o **hébergement et restauration (16)**
- o **attrait touristiques (sites touristiques et loisirs spécialisés) (10)**
- o **organismes locaux et régionaux sur les deux rives (Associations touristiques régionales, Office du tourisme et des congrès, Chambres de commerce) (6)**

L'analyse des données a été effectuée globalement pour l'ensemble des répondants. L'enquête révèle et surtout confirme certains aspects propres au service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon, dont les éléments suivants :

- o la traverse est utilisée dans 60 % des cas par les clients/membres de l'entreprise et dans 22 % pour les propres opérations de l'entreprise;
- o **73 % des répondants utilisent le service de traversier** durant les trois saisons identifiées, c'est-à-dire **pendant les neuf mois d'opération;**
- o 64 % des entreprises interrogées dans le cadre de notre enquête présentent un **chiffre d'affaires de plus de 1 million \$;**
- o dans 9 % des cas, les utilisateurs ont indiqué que **plus de 50 % de leur chiffre d'affaires était relié directement à la présence du service de traversier** entre Rivière-du-Loup et St-Siméon;

o si le service de traversier n'existait plus entre Rivière-du-Loup et St-Siméon, les principaux impacts mentionnés par les répondants sont :

- **diminution du chiffre d'affaires de l'entreprise pour 40 % des répondants (20);**
- augmentation des coûts de transport routier et des risques d'accident, baisse de la compétitivité des entreprises (8);
- **perte importante d'un flux touristique** dans les régions de la Gaspésie, Bas-St-Laurent et Charlevoix (6);
- disparition des circuits touristiques Bas-St-Laurent et Charlevoix (4);
- **fermeture de l'entreprise (3).**

o les principales alternatives envisagées :

- **détour par Québec pour 32 % des répondants**, allongeant ainsi les parcours et augmentant les coûts de transport (14);
- utiliser un **autre service de traversier dans 24 % des cas (11)** : Trois-Pistoles/Les Escoumins, Matane/Baie-Comeau/Godbout;
- **24 % n'auraient aucune autre alternative (11);**
- modifier les itinéraires touristiques;
- rechercher de nouveaux clients et/ou de nouveaux fournisseurs.

o **20 % des répondants qualifient le service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon comme très important et 64 % le juge indispensable;**

o concernant le degré d'appréciation de la clientèle face à certains éléments, mentionnons des taux de satisfaction de 93 % pour les tarifs d'utilisation, 98 % pour les horaires de départ, et 89 % pour la capacité du navire;

- o en ce qui a trait à la durée de la saison de navigation, 16 % trouvent cet aspect insatisfaisant, mentionnant que le service de traversier devrait être disponible à l'année;
- o enfin, dans l'appréciation générale du service, 44 % des répondants se disent satisfaits et **56 % le qualifient d'excellent.**

On retrouve en annexe la compilation des réponses au questionnaire.

L'incidence économique du service de traversier est jugée très importante lorsqu'on considère l'ouverture des nouveaux marchés qu'il rend possible en établissant un pont entre deux régions qui développent des liens d'affaires.

L'enquête fait ressortir le caractère essentiel du service de traversier pour la basse saison, soit au printemps et à l'automne, allant même jusqu'à **jouer un rôle primordial dans la survie de certaines entreprises** grâce au service durant ces périodes de l'année.

Nous n'insisterons jamais assez sur l'importance d'opérer au moins 9 mois par année, ce qui permettrait de garder une main-d'oeuvre qualifiée, essentielle à tout service professionnel et sécuritaire, de développer une clientèle fidèle, de favoriser les liens d'affaires entre les deux rives, en plus de supporter l'activité économique de la région par ce service de transport.

En effet, seul un service de traverse allongée, c'est-à-dire opérant pendant les périodes du printemps et de l'automne, peut :

- o permettre et assurer l'établissement de liens économiques entre les villes de la rive nord et les agglomérations de la rive sud;
- o permettre d'éviter des détours importants, entraînant des pertes économiques conséquentes, à une clientèle grandissante.

Après 25 ans d'opération pendant 9 mois par année, des liens d'affaires se sont tissés et c'est maintenant près de 5 000 camions remorques qui empruntent le service à chaque année. Plusieurs entreprises, principalement dans les secteurs du bois d'oeuvre, de l'alimentation et de la construction y trouvent le moyen d'élargir l'accès à leurs marchés respectifs.

Plusieurs personnes interrogées lors de l'enquête ont exprimé leur inquiétude face à la possibilité de réduction de la saison de navigation, dans l'optique où le Gouvernement du Québec se retirerait de l'entente qui le lie à la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon Itée.

Si l'abolition du subside québécois ramenait la traverse à une saison de navigation de 4 à 5 mois, comme c'était le cas avant 1973, ce serait environ 5 000 véhicules lourds qui devraient faire le détour par la route en basse saison.

En plus d'affecter la compétitivité des entreprises régionales expéditrices de marchandises en raison d'un parcours allongé, les 5 000 véhicules concernés viendraient ajouter à l'encombrement de la route 138, alors que l'on dénonce le fait que les camions ont déjà provoqué des centaines de victimes sur ce tronçon routier.

Cette route que l'on a surnommée la «route des coroners» supporte mal la circulation des poids lourds du fait qu'elle se situe en zone montagneuse. En outre, le passage des camions contribue à la détérioration accélérée de l'assiette routière et par conséquent à la hausse des coûts d'entretien du réseau, alors qu'un seul camion en charge équivaut au passage de plusieurs milliers d'automobiles.

On dénonce également le tort considérable que causerait une saison de navigation écourtée à une industrie touristique où l'étalement saisonnier amène des milliers de touristes étrangers à fréquenter nos régions le printemps et l'automne, période où la rentabilité des entreprises touristiques est plutôt précaire.

#### 4. LA TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/ST-SIMÉON : UN SERVICE ESSENTIEL À CONSERVER

À la lumière de l'étude d'impact économique et des résultats de l'enquête menée auprès des utilisateurs, on constate que la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon joue un rôle majeur dans l'économie des régions concernées. De façon évidente, tous les participants à l'étude s'accordent à reconnaître la traverse comme un lien et un service essentiel entre les deux rives.

Ces constatations sont d'ailleurs corroborées par un bon nombre d'études et de rapports qui ont été produits au fil des ans depuis l'existence de ce service. La consultation de plusieurs études et documents nous a permis de recueillir des informations pertinentes qui tendent à démontrer le caractère essentiel du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon.

En juillet 1970, le *Rapport d'étude sur les transports dans l'Est du Québec* recommande l'établissement de liaisons permanentes par traversiers dans l'axe de Matane et dans l'axe de Rivière-du-Loup. Seules des études socio-économiques poussées permettent, en général, de déterminer la rentabilité économique d'un service de transport. Parmi les services ayant déjà fait l'objet d'études socio-économiques, deux ont été reconnus d'intérêt public et se sont avérés économiquement rentables :

- Matane/Godbout
- Rivière-du-Loup/St-Siméon

Dans cette même étude, réalisée par la firme *Lalonde, Valois, Lamarre, Valois & Associés*, on souligne l'importance de certains traversiers dans leur rôle de liaison, tant du point de vue de l'économie des régions situées au nord et au sud du St-Laurent, que de celui du niveau de service qui fait apparaître les traversiers comme un équipement public appartenant à l'infrastructure des transports, au même titre que les routes, les chemins de fer, les ponts ou les ports.

Deux recommandations de ce rapport retiennent particulièrement notre attention. Elles stipulent :

- o «de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer un niveau de service minimum de traversiers sur le St-Laurent en deux points centres sur Rivière-du-Loup et Matane, basé sur une exploitation douze mois par année et dont la permanence, la stabilité et la tarification soient garanties»<sup>2</sup> . On ajoute que ces conditions sont essentielles au développement des échanges entre la région du Bas-St-Laurent et la rive nord du St-Laurent et par conséquent au développement économique de ces régions.

La recommandation va encore plus loin. On affirme qu'il est nécessaire de garantir le niveau de service jugé indispensable. Il apparaît que les deux traversiers à Matane et Rivière-du-Loup constituent la structure de base du franchissement du St-Laurent à l'aval de Québec. La notion de service minimum assurant la création de liens économiques permanents de la région avec la rive nord exige deux traverses permanentes, celles de l'axe ouest (Rivière-du-Loup) et l'axe est (Matane).

- o «que pendant toute la période pendant laquelle les services de traversiers proposés dans les axes de Matane et Rivière-du-Loup suffiront à satisfaire la demande, tout service intermédiaire entre ces deux axes soit supprimé. Dans le futur, il faudra déterminer si le service entre ces deux axes devrait être renforcé ou si un service intermédiaire devrait être réintroduit».<sup>3</sup>

«Par ailleurs, il paraît bien difficile sur un fleuve aux traversées multiples comme le St-Laurent, que des traversiers qui assurent le service le plus coûteux durant l'automne, l'hiver et le printemps, se fassent concurrencer l'été par des bateaux plus légers ne s'intéressant qu'aux touristes».<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS. *Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport général, juillet 1970*, page C 19-28.

<sup>3</sup> LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS. *Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport général, juillet 1970*, page C 19-29.

<sup>4</sup> COMITÉ MOTAMBEAULT, *Étude sur les traverses maritimes au Québec*, MTQ, 8 novembre 1971, page 85.

En novembre de la même année, dans l'*Étude sur les traverses maritimes au Québec*, préparée par le Comité Montambeault, on indique qu'il y aurait lieu d'établir une politique générale en matière de traverses maritimes. Une telle politique générale n'a jamais été définie et seuls sont venus, de temps à autre, des arrêtés en conseil définissant certaines procédures ou modes de subventions pour des situations tout-à-fait particulières. De telles réglementations particulières ont actuellement tendance à se multiplier et créent ainsi des situations de conflits tout-à-fait justifiés de la part des populations desservies.

Il s'agit d'un domaine qui a été négligé dans le passé où il est des plus importants et urgents pour le ministère des Transports de prendre action pour bien remplir le mandat qui est sien en matière de transport maritime. Ce mode de transport se doit d'être structuré, organisé et planifié pour donner à la population de certaines régions du Québec, et à tout le Québec en général, les services auxquels elle est en droit de s'attendre. Nous retenons que l'aspect bénéfique à la collectivité est l'objectif en fonction duquel la nature de l'intervention gouvernementale doit être déterminée.

En avril 1973, c'est l'adoption de l'arrêté en conseil concernant l'axe de la deuxième traverse permanente sur le fleuve St-Laurent entre Rivière-du-Loup au sud et St-Siméon et/ou Tadoussac sur la rive nord.

D'autres études et rapports portant sur les services de traversiers entre les deux rives du St-Laurent, comme le *Rapport du Comité Hovington sur les traverses maritimes* (novembre 1986) ou encore l'*Étude de marché concernant l'avenir du service de traversier entre Rivière-du-Loup et la Rive Nord* (mars 1990), abondent dans le même sens.

Dans le rapport réalisé par le *Comité Hovington*, on note : «Au chapitre de la rentabilité, elle (traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon) est sans contredit la première. Le fort achalandage estival et le dynamisme de l'entreprise, sur le plan des services à la clientèle, contribuent à ce fait.»<sup>5</sup>

Ce même rapport recommande : «De maintenir la période d'opération de la traverse (Rivière-du-Loup/St-Siméon) à la durée actuelle, soit du début avril au 06 janvier, compte tenu du service annuel à Matane/Baie-Comeau, Godbout».<sup>6</sup>

L'étude de marché, réalisée en 1990 par la firme *Infras International*, est toujours d'actualité. Elle met l'emphase sur la nécessité de conserver ce lien fluvial essentiel pour les touristes et les gens d'affaires du milieu. Selon elle, le développement de l'infrastructure récréo-touristique de la rive nord, l'évolution de l'industrie, le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est, la déréglementation du secteur camionnage et le libre-échange Canada/États-Unis sont autant d'éléments qui militent en faveur d'une consolidation de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

---

<sup>5</sup> COMITÉ HOVINGTON, *Rapport du Comité sur les traverses maritimes*, Novembre 1986, page 15.

<sup>6</sup> idem, page 80

## 5. CONCLUSION

De tout temps, la région de Rivière-du-Loup a été et est considérée comme une véritable **région carrefour**. Située à mi-chemin entre Montréal et Gaspé, elle est à proximité du Nouveau-Brunswick, de l'État du Maine aux États-Unis et, sur la rive nord du fleuve, de Charlevoix, du Saguenay/Lac-St-Jean et de la Côte-Nord. Rivière-du-Loup se trouve à un carrefour important de voies naturelles de communications avec toutes ces régions. Cette situation exceptionnelle, au croisement des grands axes naturels de circulation, lui confère des avantages évidents, notamment sur le plan du transport et des échanges commerciaux.

**La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon fait partie intégrante de ces infrastructures de transport.** Située au carrefour des routes 170 et 138 au nord et des routes 132, 185, 289 et 20 au sud, elle contribue au décongestionnement de ce réseau routier, principalement à celui de la route 138 dangereusement encombrée par un important trafic de véhicules lourds.

La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon est un **service essentiel** dont le rôle a été prouvé économiquement et socialement vital aux régions desservies. Se trouvant à mi-chemin entre les liaisons permanentes de Québec et Matañe, située à 400 kilomètres l'une de l'autre, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon doit continuer d'être **opérationnelle neuf mois par année** puisqu'en l'absence des traverses saisonnières, le détour serait de plus de cinq heures si le service entre Rivière-du-Loup et St-Siméon devait être interrompu au printemps et à l'automne. Pareil détour aurait pour effet de rendre plusieurs entreprises commerciales non compétitives, entraînant des conséquences inévitables sur l'emploi et l'économie régionale, sans compter les risques d'accidents et les coûts supplémentaires pour l'entretien du réseau routier. 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**.

On comprend dès lors que la participation financière du Gouvernement du Québec est une condition *sine qua non* pour le maintien du service déficitaire en basse saison, un déficit accentué par la dilution des revenus en période estivale qu'engendrent des traverses comme celles de Trois-Pistoles/Les Escoumins et de Rimouski/Forestville.

L'étude nous aura démontré que les **gouvernements supérieurs retirent des revenus substantiels** par voie de taxation directe et indirecte, lesquels dépassent largement le capital qu'ils investissent dans la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon.

La traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ne doit pas continuer d'exister seulement en vertu de considérations historiques et affectives, mais d'abord pour des motifs économiques. D'ailleurs, elle coûte au Gouvernement du Québec 4 fois moins cher que la moyenne des cinq traverses opérées par la Société des traversiers du Québec, et elle fournit à elle seule le quart des revenus que génèrent les huit traverses du réseau public.

S'autofinçant dans les faits à plus de 80 %, la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon est celle qui affiche le **meilleur ratio du réseau** à ce chapitre. C'est celle où **l'utilisateur-payeur est le plus sollicité**, pendant que dans d'autres régions du Québec, on profite de tarifs à rabais ou de gratuité totale sur plusieurs traversiers. Il faut donc que les gouvernements, préoccupés par les coupures que commande la restructuration des finances publiques, exigent des traverses les moins performantes financièrement qu'elles améliorent leur niveau d'autofinancement par l'instauration ou la majoration de leurs tarifs.

Un nivellement tarifaire basé sur la réalité de la traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon éliminerait la discrimination entre les régions et éviterait des coupures de services tout en allégeant le fardeau financier du ministère des Transports québécois chargé de supporter le déficit des traverses publiques.

On peut compter que les gouvernements supérieurs continueront de s'impliquer sur cet **axe prioritaire** de façon à sauvegarder le service sous sa forme actuelle tant au niveau de la saison de navigation que du trajet emprunté. À cet égard, la réfection du quai de

Rivière-du-Loup devient un projet réaliste du fait que le Gouvernement fédéral est ouvert à négocier un accord avec le Gouvernement du Québec pour le transfert des quais de traversiers; une opportunité que le Québec devrait concrétiser au plus tôt.

Il est donc essentiel, malgré la problématique de la vie résiduelle du quai de Rivière-du-Loup et de l'obligation actuelle d'un dragage d'appoint au site de Rivière-du-Loup, que les instances concernées procèdent à une analyse exhaustive et complète du site et des hypothèses de solutions qui tiendront compte à la fois des coûts d'aménagement et de l'impact économique du service.

Tel que démontré, le service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon est sans aucun doute **un moteur économique** très important pour la région et l'ensemble du Québec. La traverse doit continuer d'être considérée comme **une partie intégrante du réseau routier** et comme **un outil de développement régional** important.

## BIBLIOGRAPHIE

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Le Québec chiffres en main*, Édition 1995.

COMITÉ HOVINGTON. *Rapport du Comité sur les traverses maritimes, présentée par Madame Claire-Hélène Hovington, députée de Matane, à Monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports*, Québec, Novembre 1986.

COMITÉ MONTAMBEAULT. *Étude sur les traverses maritimes au Québec*, Ministère des Transports, Service maritime, 8 novembre 1971.

DOUGLAS WHITEHEAD CONSULTANTS. *La recherche sur les transports au Québec, Vue d'ensemble*, Étude commandée par le ministère des Transports du Québec et effectuée sous l'égide de l'Association québécoise du transport et des routes, 1983.

INFRAS INC. *Étude de marché concernant l'avenir du service de traversier entre Rivière-du-Loup et la rive nord*, Information, Recherche et Analyse de la Société inc. (INFRAS), 26 mars 1990.

LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS. *Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport général*, Juillet 1970.

LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS. *Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport intérimaire Traversiers*, Entente générale de coopération Canada-Québec, 26 mai 1968, Ministère de l'Expansion économique régionale du Canada, 20-12-1969.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE. *La conjoncture économique des régions du Québec en 1995*, Direction de l'analyse de la conjoncture industrielle, 1996.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE. *Profil économique des régions du Québec*, Groupe d'analyse sur les PME et les régions, 1992.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête Origine Destination, Traversier Rivière-du-Loup et St-Siméon*, Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service des relevés techniques, 1986.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête Origine Destination, Traversiers de St-Siméon et Rivière-du-Loup*, Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service des projets, 1990.

MINISTÈRE DU TOURISME. *Les voyages des touristes québécois au Québec en 1990*, Un extrait de l'Enquête sur les voyages des Canadiens (EVC) de Statistique Canada, Volume 1, par Patrick Cluzeau et Rémy Tremblay, Gouvernement du Québec, Ministère du Tourisme, Direction de la recherche, Avril 1992.

NAVTECH, GENIUM. *Étude de faisabilité technique et financière en vue de l'amélioration du service maritime entre Rivière-du-Loup et St-Siméon*, Navtech inc., Architecture navale, Genium, Marc Gauthier consultants, Juin 1992.

TOURISME QUÉBEC. *Le tourisme au Québec*, 1995.

TRANSPORTS CANADA. *Réseau de quais de traversiers de la région du Québec*, Direction Havres et ports de Transports Canada - Région du Québec, Décembre 1995.

# ANNEXES

## ANNEXE A : Tableaux des résultats de l'étude d'impact économique

### 4. TABLEAUX DES RÉSULTATS

- Tableau 1.1 : Ventilation des dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions de dollars engendrées par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon .
- Tableau 1.2 : Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions de dollars engendrées par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon .
- Tableau 1.3 : Ventilation de l'impact économique pour le Québec suite à des dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions de dollars engendrées par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon .
- Tableau 1.4 : Ventilation des importations et des taxes indirectes suite à des dépenses d'exploitation et touristiques de 25,4 millions de dollars engendrées par la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon .

TABLEAU 1.1

Ventilation des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

(en milliers de dollars)

NO. BIEN	CODE C.T.I.	DESCRIPTION DU BIEN OU SERVICE	(000 \$)
1	0110	Lait, volailles, oeufs	21
4	01302	Pommes de terre	3
5	0150	Fruits et légumes	14
30	1011	Viande salée, fumée ou congelée	316
33	1013	Charcuterie	36
34	1030	Volaille préparée	79
35	1051	Beurre	10
36	10512	Fromage	3
37	1053	Lait pasteurisé, etc.	105
40	1056	Crème glacée	2
41	1070	Fromage refait	1
42	1110	Poisson préparé	69
43	1120	Légumes préparés ou conserves	138
44	11202	Fruits	129
46	1240	Farine	3
47	1250	Céréales de table	2
48	1280	Biscuits	2
49	1290	Pains, gâteaux et pâtisseries	221
50	1310	Bonbons, chocolats et noix	1
51	1330	Sucre, sirop et mélasse	7
52	1350	Huiles végétales	1
53	1391	Pâtes alimentaires	1
54	1392	Autres produits alimentaires	53
58	1410	Eaux gazeuses	147
59	1430	Spiritueux et alcool éthylique	41
60	1450	Bière	139
62	1470	Vin	24
64	1530	Cigarettes & autres prod. du tabac	11
92	2431	Vêtements pr hommes prêts à porter	63
93	2441	Vêtements pr femmes prêts à porter	63
94	2450	Vêtements pour enfants	105
96	2470	Chapeaux et autres coiffures	21
123	2740	Autres produits du papier	47
124	2800	Imprimerie, édition & serv connexes	47
158	3350	Matériel de télécommunication	7

TABLEAU 1.1 (SUITE)

Ventilation des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

(en milliers de dollars)

NO. BIEN	CODE C.T.I.	DESCRIPTION DU BIEN OU SERVICE	(000 \$)
178	3651	Pétrole raffiné	3 206
179	36515	Autres produits du pétrole	337
180	3652	Huiles et graisses lubrifiantes	11
185	3740	Prod. médicaux & pharmaceutiques	126
192	3811	Instruments scientifiques, profess.	2
197	3820	Bijoux et pièces d'orfèvrerie	315
201	3931	Articles de sport	1 031
202	3932	Jeux et jouets	421
211	3987	Disques, rubans, fils, etc.	210
216	3996	Statues, insignes, articles d'art, ..	1 007
219	3999	Produits divers	526
227	5040	Transports par eau	1 270
228	5050	Serv.auxiliaires (transp. par eau)	19
230	5070	Transports par camion	15
233	5120	Transports par taxis	44
237	5190	Autres transports	21
241	5430	Radiodiffusion et télévision	5
242	5440	Services téléphoniques	186
244	5480	Postes	6
245	5720	Electricité	33
251	6580	Réparation - véhicules automobiles	42
253	7020	Services bancaires, financiers, etc.	127
255	7310	Assurances	133
257	7370	Location et gestion d'immeubles	4
261	8500	Services récréatifs	146
263	8620	Publicité	39
266	8690	Autres services extérieurs entre.	26
269	8740	Blanchissage, nettoyage & pressage	346
270	8750	Hôtellerie, restauration, etc.	10 954
272	8790	Autres services personnels	69
274	8970	Entretien des bâtiments	44
275	8990	Autres services divers	1 020
TOTAL DES DEPENSES EN BIENS ET SERVICES			23 673

TABLEAU 1.1 (SUITE)

Ventilation des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

(en milliers de dollars)

NO. BIEN	CODE C.T.I.	DESCRIPTION DU BIEN OU SERVICE	(000 \$)
		MAIN-D'OEUVRE (personnes-année)	(55)
		SALAIRES ET GAGES AVANT IMPOTS	1 337
		AUTRES REVENUS BRUTS AVANT IMPOTS	349
		TOTAL DES DEPENSES	25 359

VENTILATION PAR DEMANDEUR	Biens et services	Facteurs primaires
Industrie du transport par eau	2 643	1 686
DC: Ménages	21 030	0

Source: Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup  
Bureau de la statistique du Québec  
Référence: 9096-96-961001-02-01

TABLEAU 1.2

Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation  
et touristiques de 25,4 millions de dollars engendrées par  
la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

(en milliers de dollars de 1996)

Catégorie	Effets directs			Effets totaux
	Internes à la demande finale	Premiers fournisseurs	Effets indirects	
Main d'oeuvre (personnes-année)	-	259	149	408
Valeur ajoutée au coût des facteurs	-	7 688	7 779	15 467
Salaires et gages avant impôts	-	5 472	4 141	9 613
Autres revenus bruts avant impôts	-	2 216	3 638	5 854
Taxes indirectes	...	3 311	591	3 902
Subventions	-	-187	-350	-537
Importations	...	1 104	5 424	6 528
<b>REVENUS DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC</b>				
Dont: -Impôts sur salaires et gages	-	409	467	876
-Parafiscalité	-	662	488	1 150
-Taxes de vente	...	1 026	151	1 177
-Taxes spécifiques	...	656	238	894
<b>REVENUS DU GOUVERNEMENT FEDERAL</b>				
Dont: -Impôts sur salaires et gages	-	295	356	651
-Parafiscalité	-	383	283	666
-Taxes de vente	...	1 188	24	1 212
-Taxes et droits d'accise	...	441	178	619

Source: Bureau de la statistique du Québec

Référence: 9096-96-961001-02-01

... N'ayant pas lieu de figurer

- Néant ou zéro

TABLEAU 1.3

Ventilation de l'impact économique pour le Québec  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

Secteur	Main d'oeuvre totale (personnes-année)	Salaires totaux (000\$)	Valeur ajoutée (000\$)
1 Agriculture	5,3	80	553
3 Abattage forestier	0,6	26	50
Secteurs productifs primaires	5,9	106	603
8 Ind. de la viande et volaille	6,4	171	264
9 Industries laitières	1,6	55	225
10 Ind. prépar. fruits et légumes	0,8	21	53
12 Ind.prod.boulangerie-pâtisserie	3,0	91	155
13 Ind. alimentaires diverses	2,5	67	144
14 Ind. des boissons gazeuses	0,8	33	60
17 Ind. prod.caoutchouc & mat.plast	1,1	34	55
22 Industries de l'habillement	1,1	22	32
23 Ind. des produits textiles	0,6	16	26
28 Industrie des produits du papier	1,7	73	118
29 Imprim., édition & ind. connexes	2,3	86	162
36 Autres ind. fab. de prod. métal.	5,6	177	302
47 Ind. prod. raffinés du pétrole	0,7	39	163
50 Industries chimiques	0,5	23	54
51 Autres industr. manufacturières	5,8	161	265
Secteurs productifs secondaires	34,5	1 069	2 078
52 Bâtiment	1,9	70	105
Sect. productifs de la construction	1,9	70	105

TABLEAU 1.3 (suite)

Ventilation de l'impact économique pour le Québec  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrés par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

Secteur	Main d'oeuvre totale (personnes-année)	Salaires totaux (000\$)	Valeur ajoutée (000\$)
54 Commerce de gros	18,2	486	664
55 Commerce de détail	52,0	1 068	1 552
57 Industrie du transport par eau	61,0	1 627	2 085
58 Ind. du transport ferroviaire	0,6	26	24
59 Ind. du transport par camion	0,7	18	30
60 Industrie du transport en commun	1,9	59	102
61 Autres ind. transp., entreposage	3,9	90	220
62 Radio, télévision & télédistrib.	0,8	43	80
63 Ind. de transmission des télécom	3,0	150	414
64 Industrie des services postaux	2,1	74	61
65 Ind. de l'énergie électrique	1,8	94	457
66 Autres ind. de services publics	0,8	33	82
67 Ind. des intermédiaires financ.	6,6	240	275
68 Ind. assurances & aff. immobil.	6,1	190	843
70 Ind. des serv. divertis., loisir	8,7	212	257
71 Ind. des serv. aux entreprises	10,9	394	562
72 Ind. l'hébergement, restauration	156,9	2 780	3 683
73 Ind. des services personnels	8,1	204	327
74 Autres industries de services	13,9	320	455
Secteurs productifs tertiaires	358,0	8 108	12 173
Autres secteurs productifs	7,3	260	508
Total de tous les secteurs	407,6	9 613	15 467

Source: Bureau de la statistique du Québec  
Référence: 9096-96-961001-02-01  
Structure de taxation: 9096960

TABLEAU 1.4

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
1	0110	Lait, volailles, oeufs	24	0	0
2	01102	Animaux vivants	154	0	0
3	0130	Céréales et cultures spécialisées	110	0	0
4	01302	Pommes de terre	18	0	0
5	0150	Fruits et légumes	98	0	0
6	0190	Autres produits agricoles	3	0	0
7	0210	Services annexes de l'agriculture	6	0	0
8	0310	Bois à pâte, billots, billes, etc.	5	0	0
9	0410	Poissons non usinés	3	0	0
11	0520	Minerai, substance - or	3	0	0
15	0560	Minerai, substance - plomb et zinc	11	0	0
17	0590	Autres minéraux métalliques	1	0	0
18	05902	Titane	1	0	0
19	0630	Pétrole brut	1 032	0	0
20	06302	Gaz naturel	125	3	0
24	0770	Sel	4	0	0
25	0790	Minéraux non métalliques	2	0	0
29	0990	Services miniers	2	0	0
30	1011	Viande salée, fumée ou congelée	249	0	0
32	1012	Huiles et graisses animales	3	0	0
33	1013	Charcuterie	54	0	0
34	1030	Volaille préparée	29	0	0
35	1051	Beurre	12	0	0
36	10512	Fromage	9	0	0
37	1053	Lait pasteurisé, etc.	35	0	0
38	1055	Concentrés de lait	1	0	0
39	10552	Lait en poudre	1	0	0
40	1056	Crème glacée	9	0	0
41	1070	Fromage refait	1	0	0
42	1110	Poisson préparé	84	0	0
43	1120	Légumes préparés ou conserves	121	0	0
44	11202	Fruits	88	0	0
45	1230	Provendes	33	0	0
46	1240	Farine	31	0	0
47	1250	Céréales de table	34	0	0

TABLEAU 1.4 (suite)

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
48	1280	Biscuits	6	0	0
49	1290	Pains, gâteaux et pâtisseries	31	9	9
50	1310	Bonbons, chocolats et noix	18	0	0
51	1330	Sucre, sirop et mélasse	40	0	0
52	1350	Huiles végétales	36	0	0
53	1391	Pâtes alimentaires	3	0	0
54	1392	Autres produits alimentaires	155	0	0
57	1394	Riz préparé	2	0	0
58	1410	Eaux gazeuses	44	9	9
59	1430	Spiritueux et alcool éthylique	10	2	6
60	1450	Bière	0	28	22
62	1470	Vin	9	4	3
63	1510	Tabac en feuilles traité	1	0	0
64	1530	Cigarettes & autres prod. du tabac	1	2	4
66	1630	Chambres à air et pneus	9	0	0
67	1690	Autres produits du caoutchouc	12	0	0
68	1720	Cuir traité	5	0	0
71	1792	Matériel de cordonnerie	1	0	0
72	1799	Produits divers en cuir	1	0	0
73	1830	Etoffes tissées	25	0	0
74	1930	Laine filée	8	0	0
75	1970	Tissus de laine	2	0	0
76	2010	Textiles artificiels	35	0	0
78	2120	Fil coton, rayonne, nylon, etc.	1	0	0
79	2130	Cordes et ficelles	4	0	0
80	2140	Tissus étroits	2	0	0
81	2150	Feutre pressé ou aéré	1	0	0
82	2160	Tapis et carpettes	2	0	0
83	2180	Teinture et apprêt des textiles	1	0	0
84	2190	Linoléums et tissus enduits	2	0	0
85	2210	Grosse toile	1	0	0
88	2292	Broderie, plissage, etc.	1	0	0
89	2299	Textiles divers (n.c.a.)	7	0	0
91	2390	Tricots (autres que bas et chaus.)	1	0	0
92	2431	Vêtements pr hommes prêts à porter	10	4	4

TABLEAU 1.4 (suite)

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
93	2441	Vêtements pr femmes prêts à porter	10	4	4
94	2450	Vêtements pour enfants	13	6	6
95	2460	Articles en fourrure	1	0	0
96	2470	Chapeaux et autres coiffures	3	0	1
100	2513	Bois d'oeuvre, lattes, bardeaux, etc.	4	0	0
101	25132	Copeaux	3	0	0
102	2520	Placages et contre-plaqués	2	0	0
106	2580	Cercueils	1	0	0
107	2591	Conservation du bois	6	0	0
112	2610	Meubles de maison	1	0	0
114	2660	Autres meubles	1	0	0
116	2711	Pâtes et papiers	5	0	0
118	2713	Autres papiers	18	0	0
120	2731	Boîtes pliantes ou montées	24	0	0
121	2732	Boîtes en carton ondulé	1	0	0
122	2733	Sacs de papier	6	0	0
123	2740	Autres produits du papier	68	3	3
124	2800	Imprimerie, édition & serv connexes	71	0	2
125	2910	Fer et acier	26	0	0
126	2920	Tubes et tuyaux d'acier	5	0	0
127	2940	Fer (fonderie)	1	0	0
128	2950	Cuivre (fonte et affinage)	5	0	0
129	29502	Aluminium	1	0	0
130	29503	Zinc, titane, etc.	2	0	0
131	2960	Aluminium(laminage,moulage,refoul)	19	0	0
132	2970	Cuivre & alliages(lam.,moul.,ref.)	3	0	0
133	2980	Autres métaux (lam.,moul.,refoul.)	38	0	0
135	3020	Eléments de charpente métallique	2	0	0
136	3030	Prod. métalliques d'arch., ornemen.	2	0	0
137	3040	Estampage, matricage, revêt.(métaux)	4	0	0
138	3050	Fil métallique et produits du fil	13	0	0
139	3060	Quincaillerie, coutellerie, outils	32	0	0
140	3070	Équipement de chauffage	3	0	0
141	3080	Pièces mécaniques	48	0	0
142	3090	Produits métalliques divers	10	0	0

TABLEAU 1.4 (suite)

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
143	3110	Instruments aratoires	6	0	0
144	3150	Machines et matériels divers	67	0	0
145	3160	Mat. réfrig., clim. pr étab. comm.	6	0	0
146	3180	Machines de bureau et de magasin	11	0	0
147	3210	Avions et pièces	7	0	0
150	3250	Pièces & accessoires d'automobiles	40	0	0
152	3270	Navires: construction & réparation	22	0	0
155	3310	Petits appareils électriques	1	0	0
156	3320	Gros appareils électriques ou non	1	0	0
157	3340	Appareils ménagers (radio et télé)	6	0	0
158	3350	Matériel de télécommunication	12	0	0
159	3360	Matériel électrique industriel	16	0	0
160	3370	Piles et accumulateurs	3	0	0
161	3380	Fils et câbles électriques	3	0	0
162	3390	Appareils électriques divers	4	0	0
163	3410	Ciment	1	0	0
166	3470	Produits du béton	1	0	0
168	3511	Produits de l'argile canadienne	1	0	0
169	3512	Produits de l'argile importée	2	0	0
170	3520	Produits réfractaires	1	0	0
172	3540	Laine minérale	1	0	0
174	3561	Verre	12	0	0
175	3562	Produits du verre	17	0	0
176	3570	Abrasifs	2	0	0
177	3590	Autres produits minéraux non-métal	2	0	0
178	3651	Pétrole raffiné	206	865	666
179	36515	Autres produits du pétrole	127	185	118
180	3652	Huiles et graisses lubrifiantes	8	3	0
181	3690	Dérivés du pétrole & de la houille	2	0	0
183	3720	Engrais chimiques	24	0	0
184	3730	Mat. plastiques et résines synth.	34	0	0
185	3740	Prod. médicaux & pharmaceutiques	29	3	3
186	3750	Peintures et vernis	8	0	0
187	3760	Savons, détersifs et autres prod.	12	0	0
188	3770	Produits de beauté	4	0	0

TABLEAU 1.4 (suite)

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
189	3780	Produits chimiques industriels	69	0	0
190	3791	Encres d'imprimerie	2	0	0
191	3799	Autres produits chimiques (n.c.a.)	29	0	0
192	3811	Instruments scientifiques, profess.	18	0	0
193	3812	Horloges et montres	4	0	0
194	3813	Appareils d'orthopédie & chirurgie	2	0	0
195	3814	Appareils ophtalmiques	4	0	0
197	3820	Bijoux et pièces d'orfèvrerie	73	19	27
198	3830	Balais, brosses et vadrouilles	1	0	0
200	3850	Articles en matière plastique	43	0	0
201	3931	Articles de sport	252	63	63
202	3932	Jeux et jouets	120	26	26
204	3970	Enseignes et étalages	3	0	0
205	3981	Boutons, agrafes et fermoirs	2	0	0
210	3986	Instruments de musique	3	0	0
211	3987	Disques, rubans, fils, etc.	45	13	13
212	3988	Accessoires de machines à écrire	1	0	0
215	3995	Timbres & stencils (caout.ou mét.)	1	0	0
216	3996	Statues, insignes, articles d'art,..	26	59	59
219	3999	Produits divers	105	32	32
221	40402	Réparations (bâtiment)	0	2	3
224	40902	Réparations (génie civil)	0	1	1
225	5010	Transports aériens	30	0	4
226	5020	Serv.auxiliaires (transp. aériens)	19	0	0
227	5040	Transports par eau	549	0	1
228	5050	Serv.auxiliaires (transp. par eau)	30	0	0
229	5060	Transports ferroviaires	19	0	0
230	5070	Transports par camion	22	0	0
233	5120	Transports par taxis	1	3	3
234	5150	Transports par pipe-line	3	0	0
237	5190	Autres transports	0	1	1
239	5270	Autre entreposage	13	0	0
241	5430	Radiodiffusion et télévision	13	0	0
242	5440	Services téléphoniques	7	28	13
243	5450	Services télégraphiques & de câble	1	2	0

TABLEAU 1.4 (suite)

Ventilation des importations et des taxes indirectes  
suite à des dépenses d'exploitation et touristiques  
de 25,4 millions de dollars engendrées par la  
Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon

No. Bien	Code CTI	Description du bien ou service	Effets totaux (000 \$)		
			Importations	Taxes indirectes Québécoises	Fédérales
244	5480	Postes	10	0	0
245	5720	Electricité	12	24	1
251	6580	Réparation - véhicules automobiles	0	3	3
253	7020	Services bancaires, financiers, etc.	16	0	0
254	7040	Services de placement et de change	1	0	0
255	7310	Assurances	46	25	3
256	7350	Courtage d'assurance et d'immeuble	47	0	1
257	7370	Location et gestion d'immeubles	94	1	2
261	8500	Services récréatifs	0	20	8
264	8640	Services techniques	63	0	1
266	8690	Autres services extérieurs entre.	0	1	1
269	8740	Blanchissage, nettoyage & pressage	0	21	21
270	8750	Hôtellerie, restauration, etc.	0	531	611
272	8790	Autres services personnels	0	4	4
275	8990	Autres services divers	0	62	65
276	4000	Importations non concurrentielles	112	0	0
		Autres biens et services	583	0	4
		Total	6 528	2 071	1 831

Source: Bureau de la statistique du Québec  
Référence: 9096-96-961001-02-01

## QUESTIONNAIRE

### Catégorie d'entreprises

<input type="checkbox"/>	Industrie/Commerce	13,3 %	<input type="checkbox"/>	Hôtel	26,7 %
<input type="checkbox"/>	Compagnie de transport (camionnage)	11,1 %	<input type="checkbox"/>	Restaurant	6,7 %
<input type="checkbox"/>	Grossiste en voyages (autocars)	8,9 %	<input type="checkbox"/>	Attrait touristique	20,0 %
<input type="checkbox"/>	Organisme (ATR, OTC, Chambre de commerce)	13,3 %			

1. **En rapport avec l'utilisation des services de la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon, quelle est la situation de votre entreprise ?**

<input type="checkbox"/>	notre entreprise utilise la traverse pour ses opérations	22,2 %
<input type="checkbox"/>	les clients/membres de notre entreprise utilisent la traverse	60,0 %
<input type="checkbox"/>	la traverse sert pour nos opérations et pour nos clients/membres	17,8 %

2. **Durant quelle(s) période(s) de l'année utilisez-vous (ou vos clients) les services de la Traverse Rivière-du-Loup/St-Siméon ?**

<input type="checkbox"/>	printemps (avril à mai)	2,1 %
<input type="checkbox"/>	été (juin à août)	18,8 %
<input type="checkbox"/>	automne (septembre à décembre)	6,3 %
<input type="checkbox"/>	les trois saisons	72,9 %

3. **Dans quelle catégorie situez-vous le chiffre d'affaires annuel de votre entreprise ?**

<input type="checkbox"/>	moins de 250 000 \$	16,6 %
<input type="checkbox"/>	250 000 \$ à 500 000 \$	11,9 %
<input type="checkbox"/>	500 000 \$ à 1 million \$	7,1 %
<input type="checkbox"/>	plus de 1 million \$	64,3 %

4. Quel est, exprimé en pourcentage, le volume de votre chiffre d'affaires relié directement à la présence du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon ? (Que ce soit par rapport à vos activités sur l'autre rive ou par rapport à votre clientèle qui utilise le service de traversier ?)

<input type="checkbox"/>	moins de 10 %	44,4 %	<input type="checkbox"/>	50 - 75 %	4,4 %
<input type="checkbox"/>	10 - 25 %	37,8 %	<input type="checkbox"/>	75 - 100 %	4,4 %
<input type="checkbox"/>	25 - 50 %	8,9 %			

5. Si le service de traversier n'existait plus entre Rivière-du-Loup/St-Siméon :

a) Quel serait le principal impact pour votre entreprise et/ou clientèle ?

- Diminution du chiffre d'affaires de l'entreprise (diminution de la clientèle) (20)
- Augmentation des coûts de transport (obligation de faire le tour par Québec); plus de kilométrage pour effectuer les opérations; usure prématurée des véhicules; augmentation des risques d'accident (8)
- Disparition de circuits touristiques Bas-St-Laurent et Charlevoix (changement des itinéraires) (7)
- Perte importante d'un flux touristique dans les régions de la Gaspésie, Bas-St-Laurent et Charlevoix (6)
- Fermeture de l'entreprise (3)
- Perte d'emplois (2)
- Difficulté d'établir des liens d'affaires avec l'autre rive
- Diminution de la qualité des services
- Baisse de la compétitivité

b) Quelle(s) alternative(s) serait(ent) envisagée(s) par votre entreprise et/ou clientèle ?

- Détour par Québec, allongeant ainsi les parcours et augmentant les tarifs (14)
- Utilisation d'un autre service de traversier (11)
  - Trois-Pistoles/Les Escoumins
  - Matane/Baie-Comeau/Godbout
- Aucune autre alternative (11)

- Modifier les itinéraires
- Entreposage des marchandises à Québec plutôt qu'à Rivière-du-Loup
- Recherche de nouveaux clients et/ou de nouveaux fournisseurs

6. **Comment votre entreprise et/ou clientèle perçoit-elle un service de traversier entre Rivière-du-Loup/St-Siméon ?**

- |  |        |   |        |
|--|--------|---|--------|
| <input type="checkbox"/> pas nécessaire        | -----  | <input type="checkbox"/> très important | 20,0 % |
| <input type="checkbox"/> pas une priorité      | 2,2 %  | <input type="checkbox"/> indispensable  | 64,4 % |
| <input type="checkbox"/> moyennement important | 13,3 % |   |        |

7. **Le système d'embarquement "premier arrivé, premier servi", actuellement en vigueur pour le trafic d'affaires, vous apparaît-il comme :**

- |  |        |
|--|--------|
| <input type="checkbox"/> un avantage     | 29,5 % |
| <input type="checkbox"/> un inconvénient | 27,3 % |
| <input type="checkbox"/> sans opinion    | 43,2 % |

**Suggestions et commentaires :**

- Carte privilège pour le trafic d'affaires selon le nombre de traversées par année
- Instaurer un service de réservation garantie
- Problème pour la clientèle touristique
- Commentaires négatifs sur les délais d'attente

8. **Quel est votre degré d'appréciation face aux éléments suivants :**

- |                      |   |        |
|----------------------|---|--------|
| Tarifs d'utilisation | <input type="checkbox"/> insatisfaisant | 6,7 %  |
|                      | <input type="checkbox"/> satisfaisant   | 88,9 % |
|                      | <input type="checkbox"/> excellent      | 4,4 %  |

Horaires des départs	<input type="checkbox"/>	insatisfaisant	2,3 %
	<input type="checkbox"/>	satisfaisant	86,4 %
	<input type="checkbox"/>	excellent	11,4 %

Durée de la saison de navigation	<input type="checkbox"/>	insatisfaisant	15,9 %
	<input type="checkbox"/>	satisfaisant	68,2 %
	<input type="checkbox"/>	excellent	15,9 %

Service de traverse à l'année essentiel (4)

Capacité du navire	<input type="checkbox"/>	insatisfaisant	11,1 %
	<input type="checkbox"/>	satisfaisant	68,9 %
	<input type="checkbox"/>	excellent	20,0 %

Appréciation générale du service	<input type="checkbox"/>	insatisfaisant	-----
	<input type="checkbox"/>	satisfaisant	44,4 %
	<input type="checkbox"/>	excellent	55,6 %