

3.2.4 Fonctionnement et coût

Aucune aire d'attente spécifique pour les véhicules n'est aménagée aux approches des quais d'embarquement. La route 138 sert d'aire d'attente pour les véhicules des deux côtés de la traverse. Les véhicules attendent aux bords des quais, en file dans une voie de la route 138. Une voie supplémentaire sert à l'attente des véhicules avec marchandises dangereuses. Ceux-ci doivent attendre que le navire se vide avant de procéder à l'embarquement. Les voies d'attente sont contrôlées par un feu de circulation guidant les véhicules vers la rampe d'accès au navire où ils sont pris en charge par les préposés de la STQ. Lors de la sortie, les préposés de la STQ font habituellement, mais non systématiquement, sortir les automobilistes, puis les tracteurs semi-remorques. Cette façon de faire permet aux automobilistes de ne pas devoir attendre derrière les camions et ainsi se retrouver en peloton.

Le temps de traversée d'une distance de 1,6 km, incluant l'appareillage et l'accostage, est d'environ 11 min. Les manœuvres d'embarquement et de débarquement prennent en moyenne 5 min au total (Simard et al., 1999).

Entre 1985 et 1997, le coût annuel d'exploitation de la traverse de Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine s'est maintenu entre 6 M\$ et 8 M\$ en termes réels (\$ 1997), avec des coûts d'opération (fonction transport) de l'ordre de 3,5 M\$, des coûts d'administration d'environ 0,5 M\$ et des coûts d'équipement et d'infrastructures variant entre 2 M\$ et 4 M\$, selon les réparations ou rénovations aux navires, aux quais ou aux bâtiments (Simard et al., 1999). En 1996-1997, la situation financière s'établissait dans la moyenne entre 1985 et 1997 alors que le coût d'équipement et d'infrastructures s'établissait à 2,8 M\$.

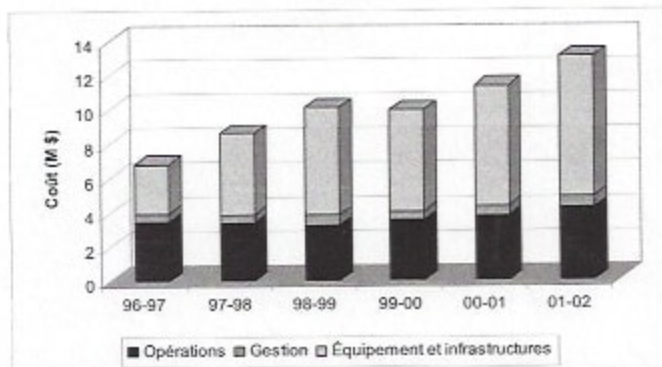
En raison de la croissance continue de l'achalandage à la traverse, le coût moyen par véhicule ou par UEA a diminué sensiblement entre 1985 et 1997 en termes réels. Comme l'illustre la figure 3.2, la situation s'est toutefois largement modifiée depuis 1997. Les coûts annuels d'exploitation, incluant le service de la dette, sont toutefois passés de 6,8 M\$ en 1996-1997 à 13,1 M\$ en 2001-2002, soit une hausse de 6,3 M\$ ou 92 % en cinq ans. L'augmentation des coûts s'explique en grande partie par la croissance des coûts liés aux infrastructures. Les coûts liés aux navires et aux infrastructures terrestres ont ainsi crû plus rapidement, soit suivant un taux global d'augmentation de 105 % des coûts d'entretien et autres frais d'exploitation des équipements. La grande partie de la croissance des coûts est liée aux immobilisations des navires, notamment à l'augmentation du service de la dette occasionnée par l'allongement des navires Armand-Imbeau et Jos-Deschênes en 1996-1997 (3,4 M\$ par année), d'une part, et à l'imputation de frais pour le Félix-Antoine-Savard qui est en service l'été pour la traverse de Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine (1,3 M\$ en 2001-2002), d'autre part.

Par ailleurs, les coûts d'opération ont crû au cours de la période de 21 %, ce qui s'explique par la hausse du nombre de traversées à la suite de l'ajout de service l'été et la croissance correspondante de personnel. Les coûts d'administration ont quant à eux augmenté de 46 % au cours de la période, découlant autant d'ajout de personnel administratif à la traverse elle-même qu'à l'imputation du siège social de la STQ.

Saturation

? Ueli
radio-embod
K10, K11

Figure 3.2 Dépenses, traverse de Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine, 1996-2002



Source : Calcul à partir de STQ (2003).

Le paiement de la dette pour l'allongement des navires se terminera en 2011, après quoi les coûts annuels d'exploitation de la traverse devraient diminuer substantiellement. La durée de vie utile de ces deux navires s'étend jusqu'en 2024.

Par ailleurs, entre 1999 et 2002, plusieurs interventions majeures ont été apportées aux quais et bâtiments. Le coût annuel a, durant cette période, atteint plus de 900 000 \$ alors que la moyenne s'établit plutôt aux environs de 300 000 \$. Il faut donc s'attendre à ce que le coût annuel d'exploitation se situe en termes réels aux environs de 9,5 M\$ en 2011, comparativement à 13,1 M\$ en 2001-2002.

Les coûts liés aux navires représentaient en 2001-2002 la moitié du coût total de la traverse, contre 26 % en 1996-1997. Les coûts fixes représentaient 68 % du coût total en 2001-2002, contre 32 % pour les coûts variables. Le coût marginal d'ajouter une traversée s'établissait à 105 \$, pour un coût moyen de 327 \$ par traversée. Le coût moyen s'élevait à 10 \$/UEA et à 16 \$/véh.

3.3 Réseau routier

3.3.1 Configuration générale

La route 138 relie Natashquan à Québec. Classée route nationale, elle fait partie du réseau provincial stratégique, sur lequel les principaux échanges économiques du Québec avec l'extérieur sont effectués. La route 138 longe la rive nord du fleuve Saint-Laurent et constitue le seul lien routier entre les différentes collectivités locales de la région de la Côte-Nord. Dans la région de Charlevoix, la route 138 est également le principal lien routier tant pour les déplacements de la population régionale, les mouvements de marchandises et les circuits touristiques.

RÉSULTATS PAR TRAVERSE

Traverses exploitées par la STQ

L'ampleur variable des travaux exécutés aux différentes traverses d'un exercice à l'autre (cales sèches, réflexion des quais, dragage, etc.) explique la plupart des écarts relevés dans les données comparatives. Ainsi, les nombreux investissements d'entretien et de cale sèche pour le navire de la traverse de Matane et les deux cales sèches des navires affectés à la traverse de Tadoussac justifient principalement les variations négatives constatées pour ces traverses. À l'inverse, les importantes dépenses engagées en 2011-2012 pour le quai de Saint-Joseph-de-la-Rive se traduisent, en regard des travaux plus habituels effectués en 2012-2013, par une différence positive pour la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive.

Quant aux frais non imputables, ils correspondent aux dépenses du *NM Félix-Antoine-Savard* pour les 110 jours où le navire n'a pas été en service au cours de la dernière année. Lorsqu'il est en service, ses dépenses sont attribuées aux traverses qu'il dessert.

Antérieurement imputés à un poste de revenus reportés, les revenus de placements sont désormais comptabilisés directement aux résultats et ne sont pas répartis entre les traverses, car il est difficile d'estimer pour quelles infrastructures les sommes seront utilisées dans les exercices futurs.

Traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat

Au début de l'exercice financier 2012-2013, la STQ a pris en charge l'exploitation du service de transport des passagers à la traverse de la rivière Saint-Augustin. Les diverses dépenses de cette traverse (entretien des quais, etc.), qui sont maintenant présentées à la section des traverses exploitées par la STQ, se trouvaient auparavant dans la section des traverses et des dessertes maritimes exploitées en partenariat, d'où l'écart positif de près de 1,2 million de dollars observé pour les autres dépenses nettes des revenus.

Résultats par traverse avant les participations gouvernementales

	2012-2013	2011-2012	VARIATION
Traverses exploitées par la STQ			
Québec-Lévis	9 106 514\$	8 163 899\$	942 615\$
Matane-Baie-Comeau-Godbout	14 718 486	10 438 514	4 279 972
L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	8 560 120	9 887 975	(1 327 855)
Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola	5 095 284	5 713 316	(618 032)
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	14 525 866	13 226 132	1 299 734
Rivière Saint-Augustin	1 915 880	-	1 915 880
Frais non imputables	763 688	871 771	(108 085)
Revenus de placements non distribués	(965 242)	(1 777 724)	812 482
	53 720 594\$	40 523 883\$	7 196 711\$
Traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat			
Contrats d'exploitation			
Transport aérien	1 110 675	1 160 096	(49 421)
Traverses et dessertes maritimes	26 633 737	25 687 707	946 030
	27 744 412	26 847 803	896 609
Autres dépenses nettes des revenus	8 501 917	9 701 865	(1 199 948)
	36 246 329\$	36 549 668\$	(303 339)\$
	89 966 923\$	83 073 551\$	6 893 372\$

i. 5 \$(2001)
210 845 000 (2001)
vs 9 500 000 (2001)
pro de
STQ SNE-2009
↑ 14% hors
inflation

RÉSULTATS PAR TRAVERSE AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	2011-2012	2010-2011	Variation
Traverses exploitées par la STQ			
Québec-Lévis	8 192 117 \$	7 516 494 \$	675 623 \$
Matane-Baie-Comeau-Godbout	10 453 093	10 093 878	359 215
L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	9 906 407	10 742 809	(836 402)
Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola	5 704 569	4 654 999	1 049 570
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	13 255 288	12 868 496	386 792
Frais non imputables	790 133	915 016	(124 883)
	48 301 607	46 791 692	1 509 915
Traverses et dessertes exploitées en partenariat			
Contrats d'exploitation			
Transport aérien	1 160 096	1 022 172	137 924
Traverses et dessertes maritimes	25 687 707	21 961 419	3 726 288
	26 847 803	22 983 591	3 864 212
Autres dépenses nettes des revenus			
	9 701 865	6 481 989	3 219 876
	36 549 668	29 465 580	7 084 088
	84 851 275 \$	76 257 272 \$	8 594 003 \$

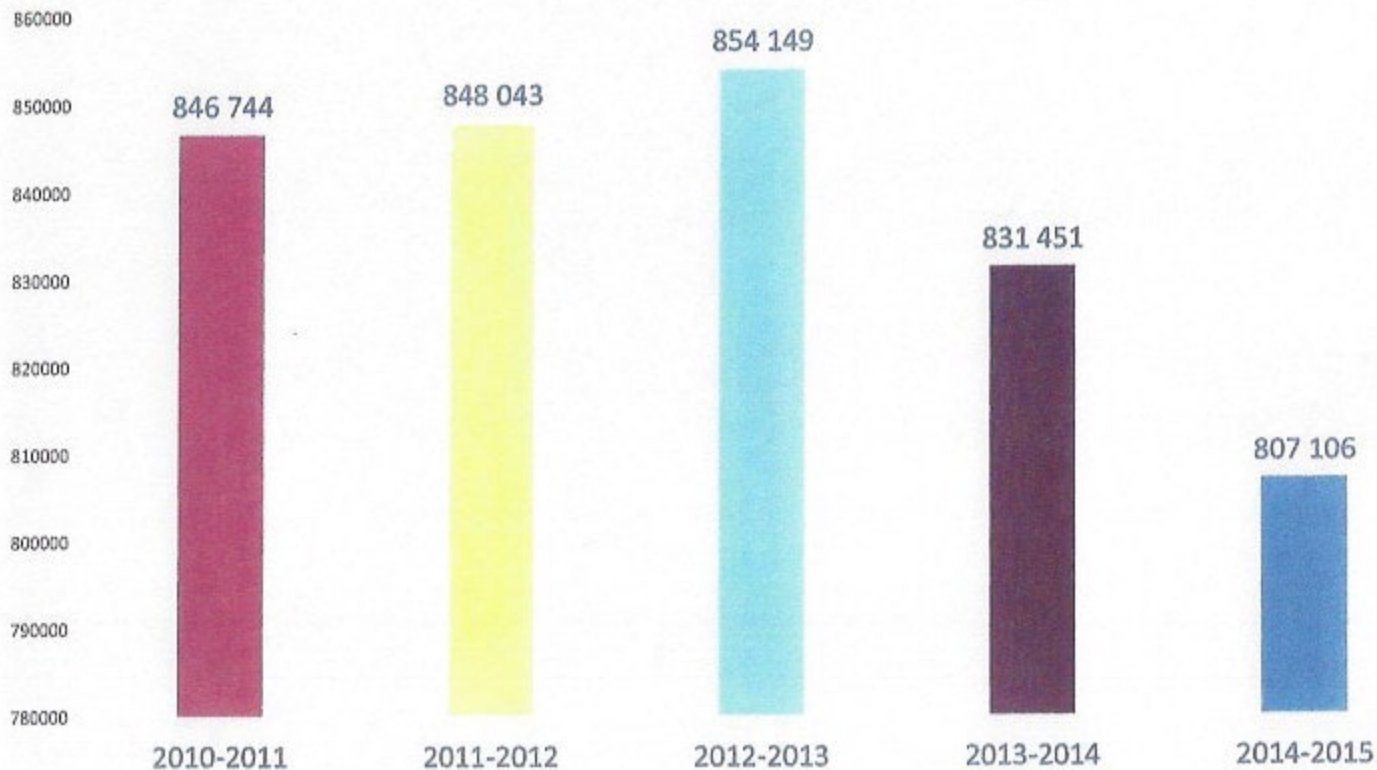
D'une année à l'autre, l'envergure des travaux exécutés (cales sèches, réparation des quais, dragage, etc.) explique les principales variations pour les traverses exploitées par la STQ.

Quant aux frais non imputables, ils représentent les dépenses du *N.M. Félix-Antoine-Savard* pour les 108 jours où le navire ne fut pas en service. Lorsqu'il est en service, ses dépenses sont attribuées aux traverses qu'il dessert.

La hausse de 3,2 M\$ des autres dépenses nettes des revenus relatives aux traverses et dessertes exploitées en partenariat s'explique principalement par les travaux majeurs réalisés au quai de Saint-Siméon et la cale sèche du navire de l'île d'Entrée.

ACHALANDAGE

TRAVERSE TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE Véhicules transportés

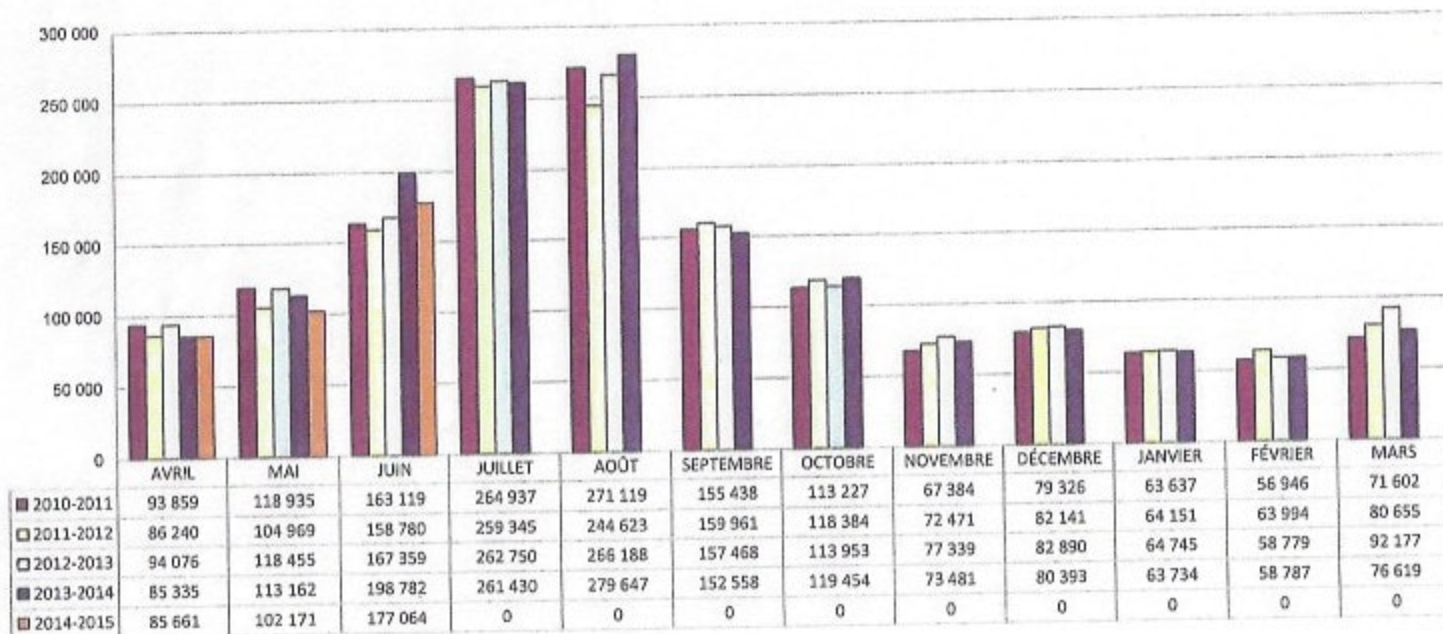


à 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015



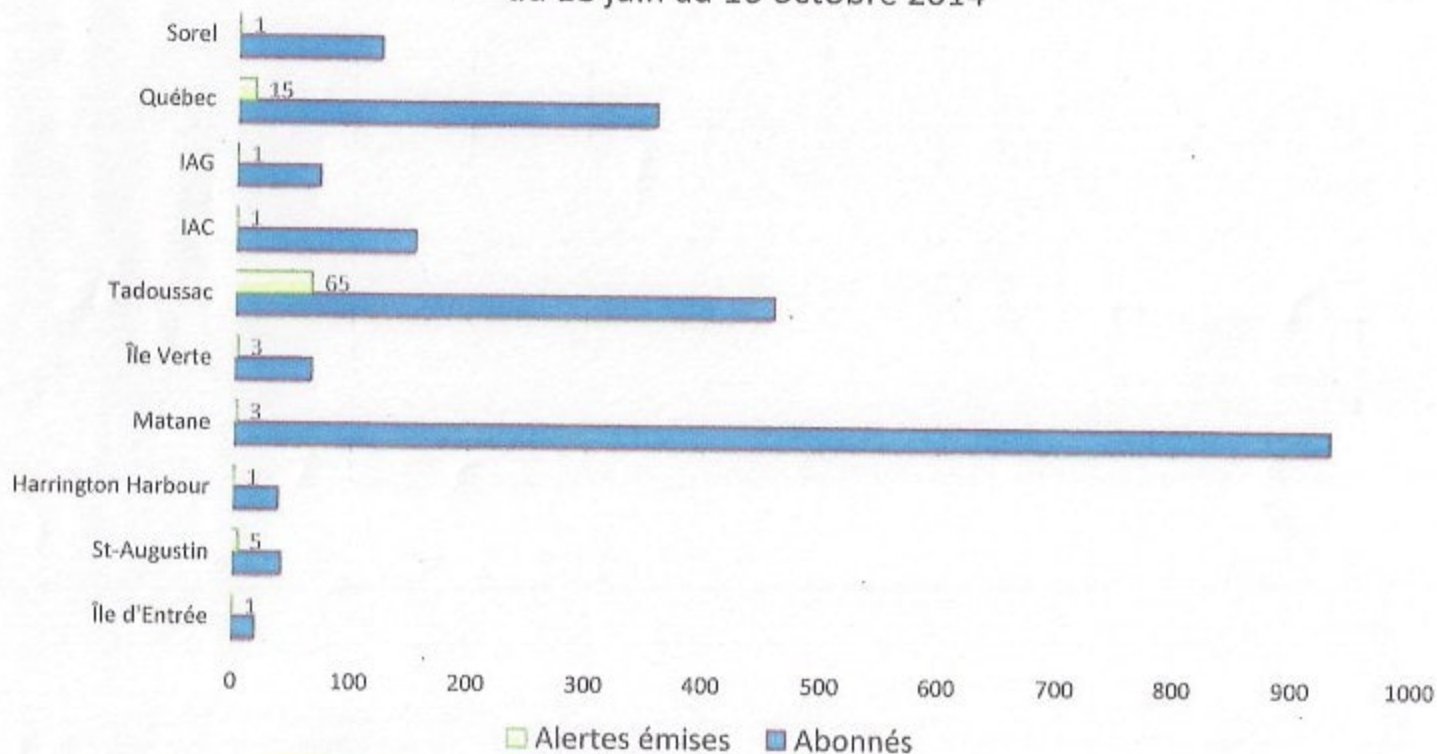
ACHALANDAGE

TRAVERSE TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE
Passagers transportés – Du 1^{er} avril au 30 juin 2014



NOUVEAU SITE WEB

Nombre d'alertes émises et nombre d'abonnés aux alertes
du 18 juin au 10 octobre 2014



Moins de passagers sur les traversiers, plus d'employés dans les bureaux



En sept ans, le nombre personnes employées par la Société des traversiers du Québec a augmenté de 25 %, alors que pendant cette même période, le nombre de passagers a diminué.

Le Soleil, Patrice Laroche



Annie Morin

Le Soleil (Québec) Le nombre d'employés de la Société des traversiers du Québec (STQ) a bondi de 25 % en sept ans tandis que le nombre de traversées augmentait à peine et que le nombre de passagers reculait. Toutes les catégories d'emploi affichent des gains, sur les bateaux mais surtout dans les bureaux.

Le Soleil a épluché les rapports annuels de gestion de la STQ, à la suggestion d'anciens employés de traverses qui déplorent la création de nombreux emplois administratifs et critiquent le virage «ministère» pris par la société d'État au cours des dernières années.

Pour un portrait plus juste, nous avons comparé le nombre d'équivalents temps complet (ETC) plutôt que le nombre de personnes employées car certaines peuvent travailler à temps partiel.

La période ciblée est celle des rapports disponibles sur Internet et correspond à peu près au règne de Georges Farrah à la tête de l'organisation. L'ancien député libéral a été aux commandes de 2006 à 2014. Il vient tout juste d'être nommé secrétaire général associé au bureau du premier ministre Philippe Couillard.

Les données publiques montrent une croissance constante du nombre d'ETC à la Société des traversiers au fil des ans. Ils étaient 444 en 2007-2008 pour finalement se retrouver 551 en 2014-2015. C'est une hausse de 107 postes, ou 25 %. La masse salariale, elle, a grimpé de 22,6 à 30,9 millions \$, ou environ 35 %, ce qui inclut les nouveaux ETC et les augmentations salariales.

Absolument toutes les catégories d'emploi ont fait des gains, mais dans des proportions variées. Alors que les officiers et les membres d'équipage ont vu leur nombre augmenter de 18 % en sept ans, les employés administratifs (personnel de bureau, techniciens, professionnels et cadres), bien que trois fois moins nombreux, ont vu leurs rangs grossir de 72 %. Les employés de quais et des ventes - «les gens de terre», comme on les appelle dans le milieu - ont connu une progression de 11 %.

Des sources nous ont pointé que l'affluence est telle au siège social, construit il y a une douzaine d'années sur la rue Saint-Paul, que la STQ doit louer des locaux au palais de justice de Québec pour une trentaine d'employés. Ce que confirme la liste des postes téléphoniques à l'interne.

Passagers en baisse

Les prévisions elles-mêmes vont dans le sens d'une hausse constante de l'achalandage à la traverse Québec-Lévis entre 2008 et 2025. Selon le scénario retenu (faible, moyen ou fort), entre 2,2 et 2,3 millions de personnes devaient être transportées entre les deux rives en 2015.

La dernière compilation fait plutôt état de 1,7 million de passagers et confirme une tendance à la baisse. Plusieurs usagers ont fait valoir au *Soleil* ces derniers temps qu'ils abandonnaient le navire parce que la facture est trop élevée. Une traversée coûte actuellement 8,25 \$ pour un automobiliste seul dans son véhicule et 3,50 \$ pour un passager, un cycliste ou un piéton.

Dans une analyse de la gestion de la Société des traversiers préparée pour la CSN, dont *Le Soleil* a obtenu copie, le groupe MCE Conseils réfère par ailleurs à une vieille étude des avantages et des coûts économiques des traversiers réalisée par le Département des sciences économiques de l'Université du Québec à Montréal en 1998 et actualisée 2004. Celle-ci concluait que les traversiers sont socialement rentables pour le Québec.

Les experts de MCE Conseils ajoutent toutefois que les avantages privés dépendent des tarifs pratiqués par les traverses. Dans leur analyse datée de janvier 2015, ils écrivent qu'il serait «intéressant de débattre de la non-tarifification de certaines traverses et de l'impact sur les revenus globaux s'il y avait une certaine tarification sur ces traverses, ce qui pourrait également limiter l'augmentation des tarifs des autres traverses et assurer le maintien de l'achalandage».

Luc Desjardins, ancien représentant du Regroupement des syndicats des traversiers, pense aussi qu'il est «temps de se demander pourquoi les touristes ne paieraient pas à Tadoussac ou à L'Isle-aux-Coudres». En attendant, il plaide pour que la Société des traversiers «donne un *break* à la population au niveau des augmentations de tarifs qui sont prévues au 1^{er} avril» et dit regretter l'époque où la Commission des transports du Québec devait étudier et approuver toute hausse tarifaire des traversiers.

[Détente](#)

[Avis de décès](#)

[Archives](#)

[Petites annonces](#)

[Plan du site](#) [Modifier votre profil](#) [Foire aux questions](#) [Nous joindre](#) [Conditions d'utilisation](#) [Politique de confidentialité](#)