

228

Projet de modernisation des débarcadères de la
traverse d'OKA

Oka

6211-04-037

DA19



La Traverse

OKA-HUDSON *vers l'avenir*

Mars 2001





ADDENDA

Depuis mars 2001, ce dossier a beaucoup évolué, mais certains points développés dans ce document n'avaient pas été actualisés pour tenir compte de l'ensemble des points soulevés lors des réunions tenues avec les représentants des municipalités de Oka et de Hudson. Ces dernières ont contribuées à modifier substantiellement la nature du futur projet afin de le rendre viable et soutenable. Lors de ces rencontres, il a été convenu consensuellement de modifier les points suivants :

- 1) La construction d'une nouvelle voie d'accès tel que mentionné dans les recommandations à la page 39 (recommandations E-2) et illustrée à la page 40 du document « La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir », présenté au mois de mars 2001, n'est plus nécessaire au projet. La recommandation faite à la Ville de Hudson de construire une voie d'accès afin de rediriger la circulation vers la Traverse Oka-Hudson n'est plus jugée pertinente par la direction de celle-ci. En effet, la direction de la Traverse Oka-Hudson a clairement indiqué que cette recommandation n'est aucunement essentielle au projet et veut clairement s'en dissocier.
- 2) Dans le document « La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir », les illustrations incluses dans le rapport de Navtech sont des dessins préliminaires schématiques des embarcations qui pourraient être construites dans le cadre de ce projet. Cependant, ces illustrations ne peuvent être utilisées pour conclure que la direction de la Traverse Oka-Hudson autorisera les camions lourds articulés. L'intention de la direction de la Traverse Oka-Hudson est de maintenir le statu quo quant aux types de véhicules admis sur ses traversiers. De plus, la direction de la Traverse Oka-Hudson tient à préciser qu'elle ajustera son projet en fonction de la réglementation des municipalités de Oka et de Hudson à l'égard de leurs réseaux routiers respectifs.

En conclusion, depuis la publication en mars 2001 du document « La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir », la collaboration entre la direction de la Traverse Oka-Hudson et les Villes de Oka et de Hudson a été positive, ce qui a permis de faire évoluer le projet en tenant compte du contexte local de la région immédiate. En effet, l'objectif ultime du futur projet de remplacement des barges et des quais est de préserver le lien entre les deux rives afin de maintenir sa mission actuelle.





SOMMAIRE

La Traverse Oka-Hudson constitue d'abord un patrimoine culturel et touristique pour la région de Oka-Hudson. Néanmoins, elle est aussi intimement liée à l'histoire économique des deux rives qu'elle relie depuis longtemps. En effet, au cours des 90 dernières années, la Traverse Oka-Hudson a participé très étroitement au développement économique local. La construction de nouvelles routes et autoroutes n'a pas diminué l'importance de la Traverse Oka-Hudson.

Cependant, alors que pour la première fois depuis sa création en 1909, la Traverse Oka-Hudson n'est plus la propriété de la famille Léger, il est temps de reconsidérer son impact économique. La croissance rapide des populations, tant du côté de la Montérégie que de celui de Lanaudière et des Laurentides, a fait en sorte que la technologie utilisée ne peut plus suivre le rythme de croissance observé.

L'évolution rapide des moyens de transport, l'existence d'une industrie touristique de plus en plus vitale pour les régions concernées ainsi que l'émergence d'un marché quotidien de travailleurs renforcent la nécessité de moderniser la Traverse Oka-Hudson. À titre de nouveau propriétaire, M. Claude Desjardins cherche à augmenter la capacité de son service de traversier en modernisant les installations existantes. Il s'agit donc d'investir dans de nouveaux traversiers et d'aménager les quais des deux rives.

La direction se trouve présentement à la croisée des chemins. En réalité, deux options s'offrent à elle en ce qui a trait à la poursuite des activités de la Traverse Oka-Hudson. Elle peut continuer à offrir le service tel quel, se contentant d'assurer la demande actuelle. Ce scénario signifierait, à plus ou moins long terme, la stagnation ou même la diminution de sa croissance. La deuxième option est l'augmentation de la capacité des infrastructures existantes afin d'attirer une plus grande clientèle. Ce deuxième scénario permettrait à la Traverse Oka-Hudson de consolider les usagers actuels et de se lancer à la poursuite de la clientèle d'affaires.

Dans cette optique, ce document s'emploie à étudier les possibilités d'expansion et de consolidation de la Traverse Oka-Hudson. Dans un premier temps, il décrit le service, les enjeux et les objectifs à atteindre. Dans un deuxième temps, il positionne la Traverse Oka-Hudson dans le développement économique régional et local et évalue son impact économique. Enfin, le document se termine par une vision d'avenir pour la Traverse Oka-Hudson ainsi que par un aperçu de la stratégie de financement. Par ailleurs, le document est appuyé par une enquête réalisée auprès de plus de 3 000 usagers (en annexe). De même, une étude technique sommaire (en annexe), fut complétée par une firme spécialisée pour déterminer les meilleures solutions techniques pour améliorer le service et assurer l'avenir de la Traverse Oka-Hudson.



Il va sans dire que la mise sur pied d'un projet de ce genre ne saurait se faire sans l'apport des diverses instances gouvernementales. En effet, même si la Traverse Oka-Hudson sera toujours une des traverses les plus rentables, poursuivant sa croissance de l'achalandage moyen de 8,3 % par an, il demeure que l'autosuffisance financière ne pourra être atteinte avant 2004, selon le scenario le plus réaliste, si le projet est réalisé. L'investissement prévu s'élèvent à 7,4 millions \$ CA. Ainsi, d'après les prévisions de la direction de la Traverse Oka-Hudson, la contribution gouvernementale nécessaire s'établit à 5,2 millions \$ CA répartie sur trois ans, dont 900 000 \$ pour les quais, 2 millions \$ CA pour les voies d'accès et 2,3 millions \$ CA pour 50 % des frais de construction des traversiers.

Investissement requis			
Description	Matière première	Materiel et équipement	Total
Quais	700,000.00 \$	200,000.00 \$	900,000.00 \$
Trois traversiers	1,082,352.00 \$	2,995,320.00 \$	4,077,672.00 \$
Mise en place		50,000.00 \$	50,000.00 \$
Contingence (10 %)	108,235.20 \$	304,532.00 \$	412,767.20 \$
Sous-total (traversiers seulement)	1,190,587.20 \$	3,349,852.00 \$	4,540,439.20 \$
Voies d'accès			2,000,000.00 \$
Total	1,890,587.20 \$	3,549,852.00 \$	7,440,439.20 \$

Sources : Recours de Navitech et calculs de QAI (pour les voies d'accès).



TABLE DES MATIÈRES

Description, enjeu et objectifs	1
Description du service	1
Enjeu	3
Objectifs de l'étude	3
 Développement économique régional	 7
Aperçu	7
Déplacement de personnes	7
Déplacement de biens	9
Risque de saturation du réseau de transport de la région métropolitaine	9
Conséquences sur la Traverse Oka-Hudson	10
Analyse du développement économique régional	10
Principales conclusions du développement économique régional	17
 Analyse de l'impact économique	 19
Aperçu	19
Élasticité de la demande	20
Résultat de l'analyse d'impact économique	24
Conclusion de l'impact économique	26
 Traverse Oka-Hudson - vers l'avenir	 27
Aperçu	27
Vers l'avenir	32
 Stratégie d'investissement	 33
Aperçu	27
Rapport des exigences financières	33
Disposition des actifs	33
Contribution financière	34
 Conclusion	 37
 Recommandations	 39





Annexes	A-1
Explication des résultats	A-3
Enquête sur l'importance régionale de la Traverse Oka-Hudson	A-5
Recommandations techniques - Rapport de Navtech	A-21
Notes afférentes aux tableaux financiers	A-23
Fonctionnement du service de barges	A-25



DESCRIPTION, ENJEU ET OBJECTIFS

Description du service

D'après la définition du ministère des Transports, « les traversiers constituent pour les modes de transports terrestres un moyen de franchir une étendue d'eau, en général sur une faible distance. Ils remplacent un pont dont l'usage serait intermittent, et relient des systèmes de transports plus ou moins indépendants qui se sont développés de part et d'autre d'un obstacle naturel.»

Située à l'embouchure de la rivière des Outaouais aux confins du lac des Deux-Montagnes, la Traverse Oka-Hudson sert de déversoir aux autoroutes 40 (Montérégie) et 640 (Laurentides), via les routes 342 et 344. Pour ce faire, elle dispose d'une flotte de quatre traversiers remorqués avec un départ simultané aux 15 minutes des rives de Oka et de Hudson. Ouverte de 7 h 00 à 22 h 00 en haute saison, sa capacité maximale est équivalente à 160 véhicules par heure (4 barge X 10 véhicules X 4 voyages à l'heure). Des vélos et des motos peuvent aussi être pris en charge sur les barges.

Au cœur de la région des Basses-Laurentides, le lac des Deux-Montagnes est un point de passage quotidien des usagers résidant dans la région et qui se rendent, entre autres, dans la grande région métropolitaine située à moins de 20 kilomètres. Desservant traditionnellement un marché touristique, la Traverse Oka-Hudson est progressivement devenue un moyen de transport essentiel pour des travailleurs qui se déplacent vers leurs lieux de travail ou en reviennent. Plus précisément, les automobilistes voulant se rendre de l'ouest de l'île de Montréal à la Rive-Nord de Montréal empruntent soit la Traverse Oka-Hudson, contournant ainsi Montréal, soit l'autoroute 40 qui traverse celle-ci. Grâce à la Traverse Oka-Hudson, les voyageurs peuvent se rendre directement d'une rive à l'autre du lac des Deux-Montagnes, évitant ainsi de le contourner et économisant un trajet d'une moyenne de 30 minutes. Le tableau suivant détaille les économies par usager.

Exemples de gain en temps en haute saison

Distance	Temps moyen	Gain moyen
Heures de pointe (7 h 00 à 9 h 30/15 h 30 à 18 h 00)		
Hudson	Oka	75 - 80 min
Valleyfield	St-Eustache	34 min
Ottawa	Mont-Tremblant	25 min
Heures hors-pointe (sans trafic)		
Hudson	Oka	60 min
Valleyfield	St-Eustache	25 min
Ottawa	Mont-Tremblant	15 min

Source : CAN Altimar Coordonnées Informationnelles, 2001



L'histoire de la Traverse Oka-Hudson commence en 1909, lorsque M. John Léger décide d'établir un système de traversier reliant les deux rives du lac des Deux-Montagnes. À ses débuts, la Traverse Oka-Hudson visait à améliorer les déplacements des résidents d'Oka et à leur offrir un accès rapide au chemin de fer Canadian Pacific situé sur l'autre rive. Le système de traversier eut un impact immédiat et considérable sur la région, et est demeuré rentable au cours des années.

L'impressionnante croissance de Traverse Oka inc. est due à une politique entreprenante et à la rapide croissance économique et démographique des régions limitrophes. En fait, la Traverse Oka-Hudson a connu une croissance de l'achalandage de 8,3 % par année entre 1993 et 2000. Même au cours des dernières années où le développement de l'ensemble du Québec fut plus lent, les régions des Laurentides et de la Montérégie ont connu une croissance très au-dessus de la moyenne. Le graphique suivant illustre l'évolution de l'achalandage annuel durant cette période.

Statistiques sur l'accroissement de l'achalandage			
	1993	1997	2000
Nbre de véhicules	97 872	115 346	142 212
Nbre de véhicules par jour	447	527	649
Nbre de jours à - de 100 véhicules	2	2	0
Nbre de jours à + de 1 000 véhicules	21	31	31
Nbre de jours à + de 1 600 véhicules	1	1	14

Source : CAI, *Annuaire Corporations intérieures*, 2001.

Depuis 1999, dirigée par M. Claude Desjardins, Traverse Oka inc. est propriétaire de ses équipements et des terrains sur la rive de Hudson. Cependant, elle a signé un bail pour les terrains qu'elle utilise sur la rive de Oka. Par ailleurs, de par l'importance du marché desservi, la Traverse Oka-Hudson est devenue la deuxième traverse privée en importance au Québec.

La Traverse Oka-Hudson est aujourd'hui confrontée à une augmentation du nombre quotidien de voyageurs. Néanmoins, la situation est à ce point importante que l'hypothèse d'une saturation totale ne peut être écartée. En haute saison, un temps d'attente de plus de 30 minutes est devenu la norme pour les journées les plus achalandées. Or, l'achalandage continue d'augmenter. Il est évident que cette situation ne peut perdurer.



Enjeu



L'enjeu est donc d'établir le niveau de service qui doit être donné, afin d'évaluer l'investissement afférent à consentir sans mettre en danger la rentabilité de l'entreprise.



Au moment de l'achat de l'entreprise en 1999, M. Desjardins a rapidement conclu que la croissance de l'entreprise passait par un réinvestissement majeur dans les infrastructures. Pour ce faire, il fallait répondre aux questions suivantes :

- L'augmentation de la demande peut-elle continuer au rythme de 8,3 % par an dans la mesure où l'offre (nn réinvestissement) est rajustée?
- De quel ordre seront les investissements à effectuer?
- Jusqu'à quel point l'entreprise peut-elle financer cette modernisation?

Objectifs de l'étude

Ainsi, l'étude qui suit a pour objectif de :

- Générer de nouvelles données quant au profil des clients fréquentant la Traverse Oka-Hudson;
- Aider à mieux comprendre l'environnement économique (en particulier touristique) des MRC avoisinantes et des grandes régions administratives;
- Évaluer l'impact économique de la Traverse Oka-Hudson sur l'économie locale et régionale;
- Évaluer les coûts de divers scénarios d'investissement.

Ces objectifs doivent également être mis en parallèle avec ceux des divers intervenants. Par exemple, il nous est apparu évident que les municipalités (principalement Oka et Hudson) ne se sont jamais réellement penchées sur l'impact économique de l'entreprise. Cet exercice, au niveau local (municipalités, MRC) mais aussi au niveau régional doit être provoqué. De même, le ministère des Transports du Québec n'a pas encore statué sur l'importance de la Traverse Oka-Hudson dans son schéma de gestion des transports locaux et régionaux.

Par ailleurs, dans la foulée des annonces entourant le prolongement de la 30 et son effet indiscutable sur le déversement du trafic sur l'autoroute 40, aucune discussion n'a eu lieu quant aux objectifs poursuivis par le Ministère à cet égard.

En effet, la réussite de la gestion de la demande est largement tributaire de la concertation entre les acteurs qui interviennent dans la gestion des déplacements, tant en ce qui a trait aux origines et aux destinations qu'aux infrastructures utilisées.





De plus, pour assurer le développement et l'entretien du réseau routier, les intervenants doivent tenir compte de distances considérables, de la présence de nombreux cours d'eau ainsi que du climat rigoureux et variable. Il s'agit ainsi d'adapter le réseau routier à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes.

Conscient qu'au cours des prochaines années il faudra favoriser le développement économique des régions, il apparaît essentiel de redéfinir l'ensemble du réseau de transports de la grande région de Montréal, en commençant par encourager la modernisation des maillons importants. Pour y parvenir, il s'agit de concevoir un système concurrentiel et abordable, tout en permettant le développement économique des régions concernées.

Ainsi, les systèmes de transport régionaux constituent un soutien indispensable à la poursuite de toute activité économique. Ils rendent possible le déplacement des travailleurs de même que l'acheminement des marchandises sur l'ensemble d'une région et au-delà de ses frontières, permettant à celle-ci de s'intégrer à l'économie nationale.

Dans un tel contexte, ces mêmes régions se doivent non seulement d'être consultées quant aux priorités et aux enjeux, 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 de leur réseau de transport.

Le principal défi des intervenants régionaux consiste donc à offrir un réseau routier répondant aux besoins d'un nombre croissant de déplacements et résistant à une augmentation significative du trafic lourd sur les plans régional et national. Il s'agit de doter Montréal et les régions avoisinantes d'un système de transport conforme à ses aspirations en matière de développement économique, tout en assurant à sa population une bonne qualité de vie et des moyens de transport efficaces.

Dans cette perspective, les opérations de la Traverse Oka-Hudson devront être remises en question afin d'être adaptées au flux croissant de déplacements. En effet, les régions avoisinantes telles que les Laurentides et la Montérégie sont en plein essor. Touchées en partie par la dynamique de la grande région de Montréal, ces deux régions ont vu leur population doubler et leur situation économique s'enrichir. Ceci a eu pour effet de congestionner les principales voies routières se dirigeant vers ou émanant de Montréal, et même les maillons moins importants du réseau routier métropolitain.

Compte tenu de l'impact négatif de cette situation sur l'activité économique et la qualité de vie de la population, des mesures concrètes devront être prises pour améliorer les conditions de circulation; c'est-à-dire diminuer le nombre de points de congestion et augmenter le flux de circulation sur les axes où il est ralenti. Les MRC de ces régions, la ville de Montréal de même que les populations actives qui utilisent ces voies de communication ont besoin d'une solution rapide.

Nous estimons que les installations de la Traverse Oka-Hudson ne peuvent actuellement soutenir le flux estival croissant et encore moins l'accroissement des déplacements prévus pour l'ensemble des régions.



En vue de présenter une solution réalisable pour la Traverse Oka-Hudson, ce document présentera : l'impact économique de la région en fonction des enjeux touristiques, la situation actuelle de la Traverse Oka-Hudson par le biais d'un sondage réalisé durant la saison 2000, ainsi qu'une étude technique dévoilant de possibles solutions pour augmenter la capacité actuelle. Enfin, le document se terminera par la présentation de recommandations visant à renforcer le rôle de la Traverse Oka-Hudson dans le réseau routier métropolitain.



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Aperçu

L'importance d'un réseau routier étendu et moderne dans le développement économique d'une région n'est plus à démontrer. Ceci est particulièrement vrai pour la grande région de Montréal, cœur économique du Québec. Ainsi, il est essentiel de maintenir et même d'améliorer le réseau existant afin d'être toujours en mesure de répondre aux besoins créés par le développement démographique, commercial, industriel et touristique de la région.

D'une part, la croissance démographique, l'expansion de la banlieue ainsi que les changements dans la nature des emplois et des endroits où ils sont concentrés exercent des pressions sur les réseaux de transport.

D'autre part, le ministère des Transports prévoit que l'utilisation de camions poursuivra sa croissance dans les prochaines années. En effet, ce mode de transport est le plus souple et le plus efficace du point de vue des coûts. L'utilisation accrue de camions créera ainsi de plus en plus de pression sur les réseaux routiers québécois et canadien.

La Traverse Oka-Hudson s'inscrit dans cet enjeu de développement régional et représente un maillon essentiel du vaste réseau de transport qui sillonne la région de Montréal. En ce sens, ce projet, visant à augmenter la capacité de transport quotidien de la Traverse Oka-Hudson, doit être considéré sérieusement.

La section qui suit retrace le déplacement des personnes et des biens dans la région de Montréal ainsi que les risques de saturation du réseau de transport métropolitain. Il s'ensuit un aperçu des conséquences sur la Traverse Oka-Hudson et une analyse plus détaillée du développement économique des régions avoisinantes, notamment, les Laurentides et la Montérégie. La section se termine en rappelant les principales conséquences du développement économique.

Déplacement de personnes

Montréal : une croissance continue des besoins en transport

Le territoire de la région métropolitaine de Montréal couvre plus de 4 000 km² de superficie et englobe l'île de Montréal, Laval, Longueuil ainsi que les municipalités situées dans la couronne Nord et sur la rive-sud du Saint-Laurent. La grande région de Montréal est située à 72 kilomètres (45 milles) de la frontière américaine. Ainsi, les postes frontaliers les plus proches des États de New York et du Vermont sont à une heure du centre-ville de Montréal. Enfin, Montréal est située à deux heures de route d'Ottawa, à deux heures et demie de la ville de Québec et à cinq heures de Toronto.

La population montréalaise était estimée à 3 326 510 au recensement de 1996. Elle constitue la deuxième région métropolitaine en importance au Canada après Toronto. Elle regroupe 46 % de la population québécoise et plus de 37 % des emplois disponibles au Québec. Montréal compte aussi plus de 3 800 établissements manufacturiers, dont environ les deux tiers sont des petites et moyennes entreprises (PME).





Dans ce contexte, les problèmes de déplacement dans l'agglomération de Montréal deviennent de plus en plus aigus et touchent quotidiennement toute la population qui effectue chaque jour plus de huit millions de déplacements pour le travail, les études, les loisirs, etc.

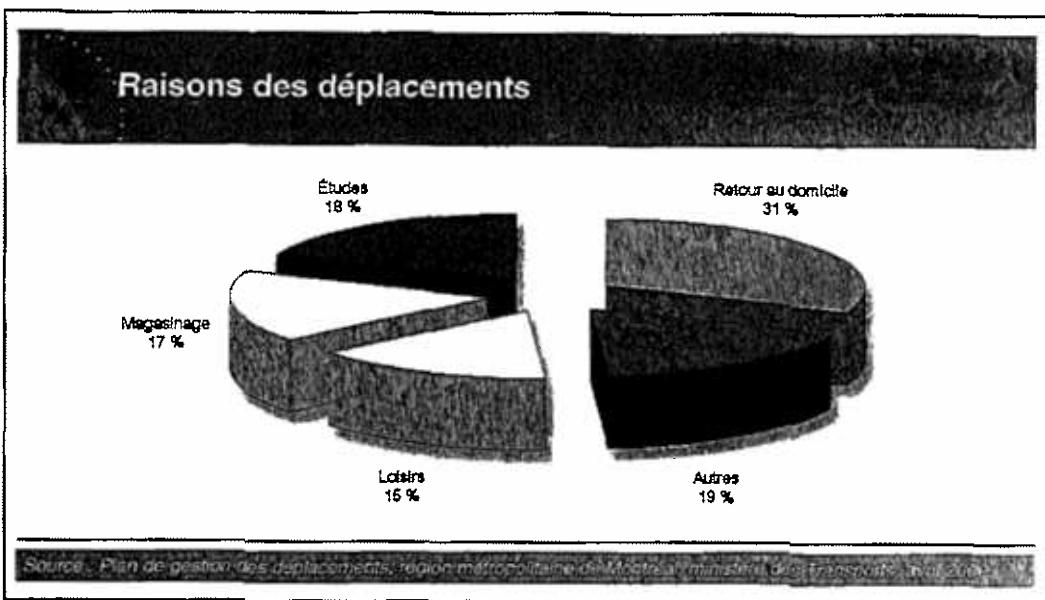
En 1998, selon le *Centre d'information métropolitain sur le transport urbain*, les résidents de la grande région métropolitaine effectuaient quotidiennement plus de 7 031 000 déplacements, soit 25 % de tous les déplacements, durant l'heure de pointe matinale. Par rapport à 1987, ces déplacements motorisés affichent une croissance de 21 % pour une journée complète et de 17 % pour l'heure de pointe matinale. Au niveau individuel, la mobilité des personnes était de 2,5 déplacements quotidiens en 1998 contre 2,3 en 1987, soit une hausse de 8 %.

Le tableau suivant fait état de cette augmentation des déplacements depuis 1987 par localité. Le taux d'augmentation dans les couronnes Nord et Sud (62 %) est près du double de celui observé à Laval (35 %) ou sur la Rive-Sud (31 %), et près du triple de celui observé auprès des résidents de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) (22 %).

Augmentation des déplacements par localité	
Localité	Taux d'augmentation des déplacements
Couronnes Nord et Sud	62 %
Laval	35 %
Rive-Sud	31 %
CUM	22 %

Source: Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, ministère des Transports, 1998

Comme le dévoile le graphique ci-dessous, sous l'appellation *retour au domicile*, le travail demeure le principal motif de déplacement et cumule 31 % des déplacements quotidiens.





Les autres motifs se répartissent comme suit : 18 % des déplacements ont pour but les études, 15 % les loisirs, 17 % le magasinage et 19 % tout autre motif. De 1987 à 1998, les déplacements effectués en raison du travail ont augmenté d'environ 9 % contre 2 % pour ceux dont les études est le motif, et ce, sur l'ensemble de la grande région métropolitaine.

Déplacement de biens

En ce qui a trait au transport des biens et marchandises, le camionnage est le principal mode de transport utilisé au Québec et son utilisation ne cessera de croître au cours des années à venir. En effet, les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis sont effectués par camion. D'ailleurs, selon l'alliance canadienne des camionneurs, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis doubleront dans les cinq prochaines années et se chiffreront à 600 milliards de dollars canadiens. Les camions transporteront plus de 70 % de ces biens échangés, soit une valeur de 420 millions de dollars.

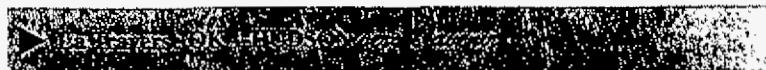
Les coûts occasionnés par la congestion routière dans la région de Montréal s'élèveraient à près d'un demi-milliard de dollars canadiens par année. L'augmentation du commerce associé au développement des nouvelles technologies de communication et l'intégration poussée des économies nord-américaines provoqueront une croissance soutenue des échanges nord-sud, principalement par camion; phénomène observé depuis l'entrée en vigueur du libre-échange.

Risque de saturation du réseau de transport de la région métropolitaine

Selon le ministère des Transports, si le réseau demeure tel quel, la situation prévue pour 2016 aura des répercussions négatives sur la croissance économique ainsi que sur la qualité de vie de la population. L'augmentation du volume de circulation sur l'ensemble du réseau routier et la congestion qui en résultera provoqueront un accroissement de la consommation d'énergie. Dans la mesure où les débits de circulation continuent d'augmenter, il y aura une hausse de la congestion et de la pollution, facteurs significatifs de détérioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Les analyses réalisées par le ministère des Transports estiment qu'il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une poussée de 25 %. Ceci signifie que le réseau devra être en mesure de gérer d'ici là 10,2 millions de déplacements par jour.

Selon ces mêmes rapports, si les choses sont laissées à elles-mêmes, les conséquences sur le transport des personnes et des biens seraient catastrophiques. Pour les citoyens, les plages horaires du matin s'étalerait de 5 h 00 à 9 h 30 d'ici cinq à dix ans et la congestion pourrait s'étendre aux heures de la nuit. Celles-ci deviendraient les seules disponibles pour l'entretien des routes. Quant au temps d'attente, on prévoit que 30 à 90 minutes de plus qu'à l'heure actuelle seront nécessaires. Le tableau à la page suivante résume les prévisions du ministère des Transports pour l'an 2016.





Prévisions pour 2016

- Deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 25 % de plus;
- Des périodes de pointe de plus en plus chargées et plus longues;
- Quatre fois plus de voies-km congestionnées sur le réseau routier;
- Une circulation qui va augmenter progressivement en dehors des heures de pointe;
- Une forte proportion des déplacements supplémentaires en automobile;
- Une importance accrue du camionnage dans le transport des marchandises;
- Des échanges commerciaux en croissance qui résulteront en une augmentation du nombre de camions sur les réseaux de transport de l'agglomération de Montréal.

Source : Ministère des Transports, 1999.

Conséquences sur la Traverse Oka-Hudson

Dans le cadre du plan visant à la modernisation de la Traverse Oka-Hudson, il a été convenu de démontrer l'importance du service de traversier comme outil de développement économique pour les régions concernées. Il s'agit de faire ressortir les impacts économiques et touristiques de cette infrastructure, ainsi que ses retombées sur les régions avoisinantes : les Laurentides et la Montérégie.

L'incidence économique de la Traverse Oka-Hudson 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 la région du grand Montréal.

Il sera question dans cette section de quantifier les impacts de la présence de la Traverse Oka-Hudson à tous les niveaux. Il s'agit, en d'autres termes, de regrouper et de faire ressortir les éléments économiques qui serviront à la confirmation de la nécessité d'investir dans le développement des infrastructures de la Traverse Oka-Hudson. La partie suivante va positionner les régions concernées par les activités de la Traverse Oka-Hudson en matière de développement démographique, urbain et économique. Ainsi, il sera possible d'appréhender toute l'importance que revêt cette navette fluviale dans le maintien et l'essor de ces régions.

Analyse du développement économique régional

Cette partie du document donnera donc en premier lieu un aperçu géographique, démographique et économique des grandes régions des Laurentides et de la Montérégie afin de situer le projet dans un contexte régional. L'approche se concentrera par la suite sur les sous-régions directement au centre de la problématique de la Traverse Oka-Hudson. Étant donné que l'entreprise se trouve au centre des municipalités régionales de comté (MRC) des Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Soulanges, et est proche de celles de Mirabel



et de Thérèse-de-Blainville, nous mettrons particulièrement l'emphase sur l'examen de ces dernières puisque leurs résidents sont les principaux usagers de la Traverse Oka-Hudson. La section démontrera que l'évolution démographique et économique de ces quatre sous-régions milite en faveur du projet visant à augmenter la capacité d'accueil de la flotte de traversiers d'Oka-Hudson.

Caractéristiques de la région des Laurentides

La région des Laurentides s'étend vers le nord-ouest jusqu'à la forêt boréale. Cette région de 21,573 km² s'articule autour de la route 117, voie de pénétration principale du plateau Laurentien. Elle compte 456 347 habitants (1998), ce qui correspond à environ 6 % de la population totale du Québec.

Du sud au nord, la région des Laurentides se divise en trois zones bien distinctes. La première est formée par les MRC limitrophes à la rivière des Mille-Îles : Thérèse-de-Blainville, Deux-Montagnes et Mirabel qui, sur plusieurs plans, font aussi partie de l'agglomération métropolitaine de Montréal. Cette zone est généralement appelée les Basses-Laurentides.

Les MRC traversées par la Rivière-du-Nord constituent le cœur de la région des Laurentides. Cette zone regroupe les MRC des Pays-d'en-Haut, de La Rivière-du-Nord, d'Argenteuil et des Laurentides et est connue sous le nom de Hautes-Laurentides. La troisième et dernière zone est un vaste territoire drainé par les cours supérieurs des rivières du Lièvre et Rouge et sa vocation est essentiellement forestière. La MRC d'Antoine-Labellé compose à elle seule ce vaste territoire qui occupe les trois quarts de la superficie régionale totale.

Selon Statistique Canada, entre 1986 et 1996, la région a fait un bond démographique de 30 %, soit trois fois plus grand que pour l'ensemble du Québec. Seule la région voisine de Lanaudière a dépassé les Laurentides à ce chapitre avec une hausse de 33 %. En 1994, la région des Laurentides regroupait 5,8 % du total de la population québécoise. Même si la majeure partie de cette hausse s'est fait sentir dans la partie urbanisée, c'est-à-dire les Basses-Laurentides (218 000 personnes en 1994), où une forte pression s'exerce sur les équipements publics : écoles, routes, hôpitaux, aucune des MRC de la région ne présente de bilan démographique négatif.

La structure des activités économiques régionales se distingue par sa diversité tant aux niveaux secondaire que primaire et tertiaire. La région est caractérisée par une économie tournée vers l'extérieur, c'est-à-dire vers l'exportation. Une des forces de l'économie des Laurentides réside dans l'existence d'un fort secteur d'activités de pointe.

Au plan manufacturier, outre la spécialisation dans la fabrication de matériel de transport, les industries relevant du bois comptent quelque 3 000 emplois, les aliments et boissons 2 000, les industries chimiques 1 200, le papier 1 130, etc. Le tableau à la page suivante expose le rapport emploi/population ainsi que le revenu moyen par région des Laurentides et de l'ensemble du Québec.



Aperçu de la région

Région	Rapport emploi/population %	Revenu moyen/PIB par capita \$
Laurentides	54,6	18 649 \$
Ensemble du Québec	54,7	18 636 \$

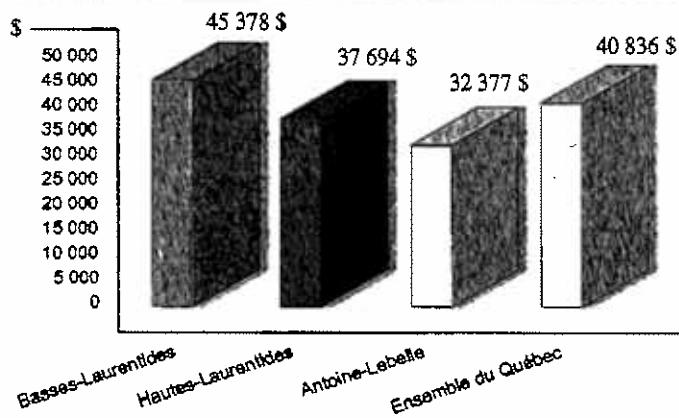
Source : Emploi-Québec, annuels socio-économiques, 1990.

Caractéristiques de la sous-région des Basses-Laurentides

Les Basses-Laurentides présentent une solide infrastructure manufacturière et ses parcs industriels se remplissent rapidement. Le matériel de transport, avec quelques grandes entreprises, donne à tout le domaine manufacturier régional une teinte très particulière : General Motors, les camions lourds Paccar, Bell Helicopters, Nova Bus, les trains d'atterrissement Messier/Dowty, pour n'en citer que quelques-uns. Cette industrie emploie au total 6 000 personnes; de plus, l'Aéroport international de Mirabel, avec 4 000 autres emplois (Bombardier/Canadair), vient renforcer cette vocation dans les transports. Par ailleurs, près de la moitié des travailleurs habitant les Basses-Laurentides est employée dans des entreprises de Montréal et de Laval.

En fait, les forces de l'économie de la région, décrites plus haut, se manifestent principalement dans les MRC de la frange Sud du territoire, soit les MRC Thérèse-de-Blainville, Deux-Montagnes et Mirabel. Ces trois MRC présentent des rapports emploi/population plus élevés que ceux de la moyenne des Laurentides et que la moyenne du Québec, de même que des revenus moyens plus élevés. Le graphique suivant présente les revenus moyens des ménages pour les trois sous-régions des Laurentides.

Revenu moyen des ménages par région



Source : Emploi-Québec, profil socio-économique, 1990.



Les Basses-Laurentides, où est située la Traverse Oka-Hudson, est la sous-région qui affiche les meilleurs résultats économiques au sein de la grande région des Laurentides. En termes de revenu moyen par ménage, les Basses-Laurentides sont favorisées par rapport à l'ensemble du Québec.

Si, comme précisé précédemment, cette région est fertile en infrastructures manufacturières, le secteur touristique demeure néanmoins un des éléments clés du développement économique de la région. Les projets d'investissements liés à ce secteur s'intensifient. Le développement du potentiel touristique favorise la diversification de la structure économique de la région. Dans l'ensemble, la croissance démographique et l'apport significatif du tourisme sont de nature à alimenter la demande en biens et services. Par ailleurs, cela laisse envisager un accroissement considérable des déplacements de toute nature.

Afin de bien saisir le développement économique qui bourgeonne dans la région des Basses-Laurentides, les paragraphes qui suivent dressent un portrait plus détaillé des déplacements des populations des MRC de Deux Montagnes, de Mirabel et de Thérèse-de Blainville.

Caractéristiques de la MRC de Deux-Montagnes

C'est dans la MRC de Deux-Montagnes que la Traverse Oka-Hudson exerce ses activités. Cette MRC compte pour 18 % de la population de la région des Laurentides, ce qui la place au troisième rang des huit MRC les plus peuplées de la région. La population de cette MRC a connu une croissance fulgurante de 33 % entre 1986 et 1996, et s'établit à 83 397 habitants (1998).

La MRC de Deux-Montagnes présente un taux de chômage moins élevé que celui de l'ensemble du Québec. Néanmoins, le marché du travail de cette MRC est fortement intégré à celui de la région métropolitaine de Montréal. En fait, d'après Statistique Canada, près de 52 % de la population active de la MRC de Deux-Montagnes exercent un emploi dans la grande région de Montréal ou de Laval. Tel qu'indiqué ci-dessous, le salaire moyen (ou PIB par capita) est également représentatif de la bonne performance économique de cette MRC.

Aperçu de la région		
Région	Proportion de la population ayant un revenu moyen PIB par capita	Revenu moyen PIB par capita
Laurentides	54, 6	18 649 \$
Deux-Montagnes	57, 9	19 825 \$
Ensemble du Québec	54, 7	18 636 \$

Source : Emploi Québec, sondage socio-économique, 1998.

Par ailleurs, l'examen des déplacements de cette MRC nous dévoile que la majeure partie (47 %) des déplacements ayant pour motif le travail se font vers l'île de Montréal. De plus, les statistiques démontrent que plus de 60 % des déplacements se font à l'intérieur des Laurentides. Enfin, un grand nombre d'habitants de la région empruntent les autoroutes pour se rendre à



leur travail à Montréal. Le réseau de transport doit donc s'adapter rapidement à cette réalité. Le tableau suivant retrace les lieux de travail et les déplacements des habitants de la MRC de Deux-Montagnes.

Déplacement de la population active des municipalités de la MRC de Deux-Montagnes

Municipalité/Destination	Île de Montréal	Montérégie	Laval	Laurentides	Lanaudière
Deux-Montagnes	3 100	140	805	2 530	65
Oka	330	30	145	815	10
	24,81 %	22,6 %	10,9 %	61,28 %	0,75 %
Pointe-Calumet	850	50	280	795	20
Saint-Eustache	6 560	360	2 525	7 975	275
Saint-Joseph-du-Lac	650	125	335	1 210	10
Saint-Placide	185	15	45	320	0
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	1 315	85	350	1 485	20

Sources : Emploi-Québec, profils socio-économiques, 1996.

Caractéristiques de la MRC de Mirabel

La MRC de Mirabel est localisée au nord de celle de Deux-Montagnes. Sa population est de 25 186 habitants (1998). Comme les deux précédentes MRC, les habitants de celle-ci travaillent à Montréal. Ces derniers empruntent de façon quotidienne le réseau de transport de la grande région métropolitaine. Par ailleurs, la population de Mirabel a aussi connu une croissance élevée (27 %) entre les années 1991 et 1996. Par conséquent, des améliorations au niveau du réseau routier doivent être effectuées afin de desservir convenablement ce nombre croissant d'habitants.

Lieu de travail de la population active dans la MRC de Mirabel

	Québec	Mirabel
Lieu de travail dans la municipalité de résidence	1 058 990	34 % 2 145 20,20 %
Lieu de travail dans une autre municipalité :		
dans la MRC de résidence	845 460	27,10 % 0 0,00 %
dans une autre MRC	829 030	26,60 % 6 755 63,5 %
Lieu de travail à domicile	203 750	6,50 % 1 085 10,20 %
Lieu de travail en dehors du Canada	6 655	0,20 % 0 0,00 %
Sans lieu de travail fixe	175 245	5,60 % 645 6,10 %

Sources : Emploi-Québec, profils socio-économiques, 1996.



Les déplacements de cette MRC sont un autre point à examiner. La population active est aussi très mobile et conséquemment prédisposée à franchir de grandes distances pour aller travailler à l'extérieur de leur MRC. Ces faits peuvent être vérifiés à l'aide de différentes statistiques. Comme l'illustre le tableau à la page précédente, selon Statistique Canada, en 1996, près de 64 % des personnes occupent un emploi à l'extérieur de la MRC de Mirabel. De ces dernières, près de 19 % étaient employées à Montréal, alors que 10 % travaillaient à Laval.

Caractéristiques de la MRC de Thérèse-de-Blainville

Enfin, la MRC de Thérèse-de-Blainville se trouve au nord-est de celle de Deux-Montagnes. L'une des plus petites MRC de la région, sa population n'a cessé de croître depuis les 10 à 15 dernières années. Entre 1991 et 1996, son taux de croissance se chiffrait à 19 %. En 1998, sa population était de 126 676 habitants en 1998. Cette MRC est d'ailleurs la plus populeuse des Laurentides, regroupant à elle seule près de 28 % de la population.

Au niveau des déplacements de la population active selon leur lieu de travail, la MRC de Thérèse-de-Blainville est confrontée à la même situation que les autres MRC. Ceci signifie que les travailleurs de Thérèse-de-Blainville doivent parcourir des distances assez considérables. En effet, plus de 62 % de la population active de cette MRC travaillent dans d'autres MRC. Comme le démontre le tableau suivant, cette proportion diminue à 27 % pour l'ensemble du Québec. La mobilité de la population demande la modernisation de certains axes et infrastructures du réseau routier.

Lieu de travail de la population active dans la MRC de Thérèse-de-Blainville				
	Québec	Thérèse-de-Blainville		
Lieu de travail dans la municipalité de résidence	1 058 990	34 %	7 255	12,60 %
Lieu de travail dans une autre municipalité :				
dans la MRC de résidence	845 460	27,10 %	7 625	13,20 %
dans une autre MRC	829 030	26,60 %	35 650	62,1 %
Lieu de travail à domicile	203 750	6,50 %	3 660	6,30 %
Lieu de travail en dehors du Canada	6 655	0,20 %	95	0,20 %
Sans lieu de travail fixe	75 245	5,60 %	0	5,60 %

Source : Emploi Québec, profils socio-économiques, 1996

Caractéristiques de la région de la Montérégie

La Montérégie est délimitée au nord par le fleuve Saint-Laurent et l'île de Montréal, à l'est par les régions touristiques de l'Estrie et du Cœur-du-Québec, au sud par les États-Unis et à l'ouest par l'Ontario et la région touristique de l'Outaouais. Cinq ponts et un tunnel relient la Montérégie à l'île de Montréal. Étant donné la dimension du territoire, la Montérégie se subdivise en six sous-régions touristiques, soit le Haut-Richelieu, le Bas-Richelieu, le Richelieu, la Rive-Sud, le Suroît et Yamaska.



La population totale de la région de la Montérégie en 1998 était estimée à 1 303 341 personnes, soit 17,8 % de la population du Québec. Selon le MICST, pendant la période 1991-1998, la population a augmenté de 5,4 % dans la région, comparativement à une hausse de 3,6 % pour l'ensemble du Québec. En 1998, le taux d'activité de cette population se situait à 66,5 %, soit une population active d'environ 708 800 personnes. Par ailleurs, le revenu personnel par habitant en 1998 se situait à 23 300 \$ dans la région, comparativement à 22 000 \$ pour l'ensemble du Québec.

L'économie régionale repose surtout sur l'exploitation et la transformation des ressources. Les mines, les forêts, l'énergie hydraulique et la pêche sont les principales activités économiques. L'importance des industries primaires, secondaires et tertiaires dans la structure du marché du travail est significative. D'après Statistique Canada, en 1996, l'emploi dans ces trois secteurs représentait plus de 40 % du nombre total des emplois régionaux, comparativement à 26 % pour l'ensemble du Québec.

Comme la région des Laurentides, la Montérégie profite largement du succès de son industrie touristique. En effet, sur ce plan, la région est considérablement développée, en partie grâce à son réseau routier. D'après un sondage effectué par une firme privée de consultation, près de 81 % des visiteurs de la région s'y rendent en été et 75 % des visiteurs y passent une journée ou moins.

La région de la Montérégie, tout comme les Laurentides, bénéficie de la proximité et de l'accessibilité des grands centres dont la grande région de Montréal, l'Ontario à l'ouest et les États-Unis au sud. Cet emplacement géographique idéal jumelé à un grand dynamisme envers la promotion de la région font de la Montérégie une des régions dénombrant la plus importante augmentation des déplacements. En Montérégie, la MRC la plus concernée par l'activité de la Traverse Oka-Hudson est celle de Vaudreuil-Soulanges.

Caractéristiques de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

La MRC de Vaudreuil-Soulanges (99 903 habitants en 1998) inclut la municipalité de Hudson, situé sur l'une des deux rives de la Traverse Oka-Hudson. Ainsi, tout comme ceux de l'autre rive, les habitants de cette MRC utilisent le système de traversier pour éviter les problèmes de circulation et même gagner du temps par rapport à la circulation sur l'autoroute 13. La population de cette MRC s'est accrue de 37 % entre 1986 et 1996 et de 13 % entre 1991 et 1996. Ces taux de croissance sont eux aussi supérieurs à la moyenne québécoise. De plus, d'après Statistique Canada, l'étalement urbain en provenance de Montréal a eu pour effet de rajeunir la population.

De façon globale, la MRC de Vaudreuil-Soulanges est celle qui compte la plus grande proportion de personnes qui travaillent à l'extérieur de leur municipalité. Par conséquent, tel que l'indique le tableau à la page suivante, seulement 13 % des personnes qui ont un emploi l'occupent dans leur MRC de résidence, comparativement à 34 % pour le reste du Québec. Parmi la population active de la MRC, près de 60 % travaille dans une autre MRC que celle où elles résident, ce qui représente le double de la moyenne québécoise.



Lieu de travail de la population active dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

	Québec	Vaudreuil-Soulanges
Lieu de travail dans la municipalité de résidence	1 058 990	34 %
Lieu de travail dans une autre municipalité :		
dans la MRC de résidence	845 460	27,10 %
dans une autre MRC	829 030	26,80 %
Lieu de travail à domicile	203 750	6,50 %
Lieu de travail en dehors du Canada	6 655	0,20 %
Sans lieu de travail fixe	175 245	5,60 %
	5 925	12,60 %
	7 125	15,20 %
	27 570	58,7 %
	3 675	7,80 %
	65	0,10 %
	2 590	5,50 %

Source : Emplois-Québec, recensements socio-économiques, 1996.

Principales conclusions du développement économique régional

- L'augmentation du trafic des véhicules comme des véhicules lourds sera très significative au cours des prochaines années;
- L'augmentation des populations des principales MRC entourant le site de la Traverse Oka-Hudson est, de loin, supérieure à celle de la moyenne québécoise;
- Les populations des MRC étudiées se déplacent davantage que les autres populations entourant Montréal et continueront à le faire;
- L'ouverture de l'autoroute 30 viendra augmenter l'achalandage de la Traverse Oka-Hudson.



ANALYSE DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Aperçu

Afin d'analyser l'impact économique de la Traverse Oka-Hudson dans ce contexte, il faut considérer qu'il existe deux marchés bien distincts : un marché touristique et un marché d'affaires. L'étude qui suit démontre l'impact économique des opérations de la Traverse Oka-Hudson et des retombées touristiques, à l'aide du modèle d'étude d'impact économique du Bureau de la statistique du Québec (BSQ). De plus, il dévoile l'importance du lien d'affaires entre les deux rives, par une enquête réalisée auprès d'utilisateurs de la Traverse Oka-Hudson durant la saison 2000.

L'analyse d'impact est utilisée depuis une vingtaine d'années au Québec et presque tous les projets majeurs d'investissement ont fait l'objet d'études de retombées économiques à partir de ce modèle. Il prend en compte les données les plus récentes disponibles sur la fiscalité et l'emploi au Québec.

Il est important de bien saisir la notion d'intermittence. Entre Oka et Hudson, l'obstacle que constitue le lac des Deux-Montagnes a favorisé le développement économique indépendant de chaque rive. Un lien épisodique ou saisonnier est dès lors suffisant pour joindre les deux rives. La vitalité économique des deux villages ne dépend pas de leur proximité l'un de l'autre ou de leurs échanges. Ces villages sont plutôt tributaires de leur proximité respective à l'ensemble de l'économie montréalaise.

Par ailleurs, Oka comme Hudson bénéficient indéniablement du lien estival qu'est la Traverse Oka-Hudson. Or, ce bénéfice s'accroît d'année en année; l'augmentation de la population immédiate, de l'achalandage du réseau routier et des échanges économiques entre la Montérégie et les Laurentides font en sorte que la Traverse Oka-Hudson connaît déjà des difficultés à gérer son trafic. L'intermittence devient en soi un problème que mettront en lumière les scénarios de croissance que nous verrons dans une section ultérieure. Si l'utilisation actuelle est saisonnière, nous savons que cela est davantage en raison de facteurs d'ordre historique, voire environnemental, que pour des raisons économiques.

On peut en effet poser l'hypothèse que l'ouverture annuelle de la Traverse Oka-Hudson entraînerait une utilisation presque aussi importante durant l'hiver que l'été. Peu de statistiques sont disponibles à cet égard. Néanmoins, l'importance du trafic des autoroutes entourant le site (40, 20, 640), la congestion régulière aux heures de pointe ainsi que le nombre de voitures utilisant la Traverse Oka-Hudson en saison (exprimé en pourcentage par rapport au trafic global) démontrent que la demande pour la Traverse Oka-Hudson serait élevée peu importe la saison.



En effet, nous verrons plus loin que le pourcentage de rétention (pourcentage de véhicules qui utilisent la Traverse Oka-Hudson en rapport avec le nombre de véhicules passant à un point donné) est très faible sur la plupart des points étudiés. Cela nous amène donc à inférer que la demande est très élastique.

C'est pourquoi, dans la section suivante, nous nous attarderons à déterminer l'élasticité de la demande pour la Traverse Oka-Hudson, dans la mesure où cette élasticité établie la pertinence d'un investissement dans de nouveaux équipements.

Élasticité de la demande

L'élasticité entre le nombre de traversées quotidiennes et le débit journalier moyen annuel est un facteur d'analyse extrêmement important à considérer. On entend par élasticité de la demande la possibilité de variation relative de l'augmentation du nombre de traversées par rapport à l'augmentation de la densité du trafic sur les routes et autoroutes adjacentes.

Ainsi, pour la saison 2000 qui s'étendait du 15 avril au 15 novembre, la Traverse Oka-Hudson a traversé l'équivalent de 142 212 véhicules pour une moyenne de 589 véhicules par jour. Or, sur la 342, le débit journalier moyen annuel (DJMA) est de 9 500 voitures (1999) à la hauteur de l'entrée de la Traverse Oka-Hudson. Sur la 344, le même débit est de 5 100 voitures. Par ailleurs, à la jonction de la 640 et de la 344, le DJMA est de 7 100 mais monte rapidement à 24 700 à la hauteur de la 148 (1999).

Sur l'autre rive, 59 000 véhicules passent chaque jour à la jonction entre l'autoroute 40 (direction Ottawa = 30 000) et l'autoroute 20 (direction Toronto = 24 500). À la hauteur de la sortie pour la Traverse Oka-Hudson, il passe 26 000 véhicules dans les deux directions. La carte à la page suivante présente les débits journaliers de véhicules par tronçons de route.

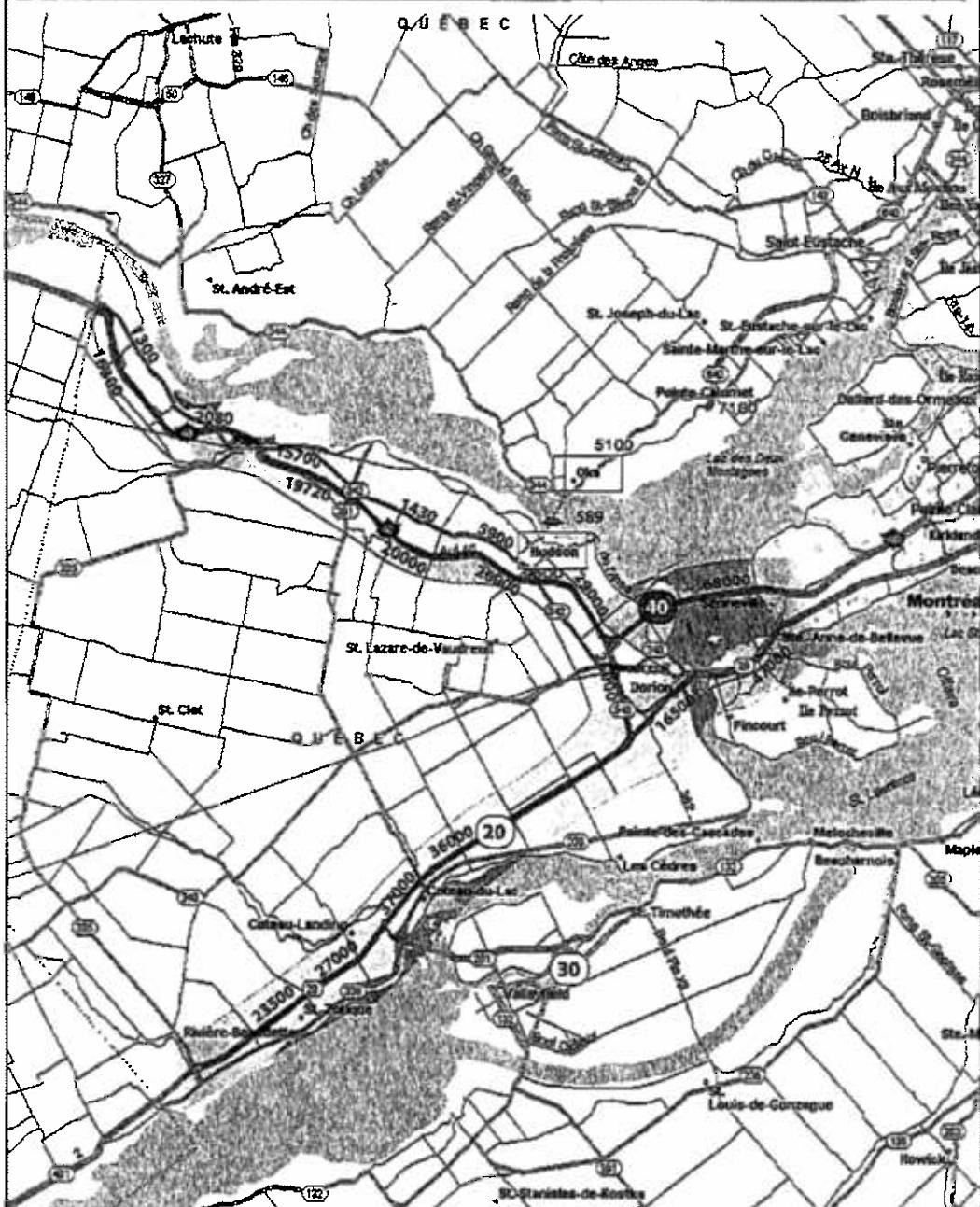
La relation entre ces divers chiffres reflète l'impact réel de la Traverse Oka-Hudson sur le réseau routier environnant, mais l'élasticité est aussi une mesure très efficace de l'impact de l'augmentation potentielle du service, le cas échéant. En effet, une portion congrue du trafic routier alliée à une augmentation régulière et importante de la clientèle de la Traverse Oka-Hudson (comme c'est précisément le cas) nous indique que l'offre ne répond pas à la demande potentielle.

Par exemple, si sur cent véhicules, trois seulement utilisent la Traverse Oka-Hudson, c'est donc dire que la demande théorique potentielle de cent ne pourrait jamais être satisfaite puisque déjà on démontre qu'à trois sur cent le service de la Traverse Oka-Hudson est proche de la saturation. Si, par ailleurs, nous doublons cette offre à six véhicules sur cent, on reste très loin de la demande théorique potentielle. Ainsi, la probabilité que ce doublement de l'offre soit rentable est, dès lors, très grande puisque seulement une portion minime de la demande théorique potentielle est affectée. Ceci suggère donc que la demande conditionne l'offre, ce qui représente une situation avantageuse puisque « *les clients se bousculent aux portes* ».

Ainsi, s'il est démontré que cette relation entre la demande et l'offre est élastique (soit, entre le nombre de traversées quotidiennes et le DJMA), on démontre que l'offre peut être augmentée sans atteindre les limites de la demande.



Le débit journalier moyen annuel (DJMA estimé, 1999)



N.B. Variation du débit journalier moyen annuel de 1996 et de 1999 entre 1 % et 3 %.

Source : Ministère des Transports, 1990-1991.



C'est pourquoi nous vous présentons le tableau ci-dessous, où la relation entre le nombre de traversées et le DJMA est exprimée en pourcentage. Il est également divisé par deux afin de tenir compte des débits journaliers sur chaque rive.

Pourcentage de rétention en saison de la Traverse Oka-Hudson

[Hypothèse : les débits de 2000 ont augmenté de 3% depuis 1996]

Débit journalier moyen annuel (1996)	Débit journalier moyen annuel (2000)	Rétention (%)
342/entrée de traverse	9 500	9 785
344/entrée de traverse	5 100	5 562
40 jonction 20	59 000	60 770
640 jonction 344	7 100	7 313

Le pourcentage de rétention est calculé ainsi :

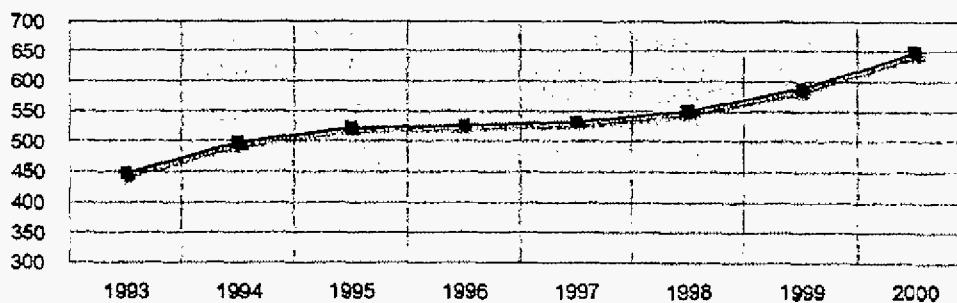
$$\frac{\text{Moyenne journalière de véhicules traversés}}{\text{Débit journalier moyen annuel}} \times 100$$

Source : Ministère des Transports, 1996 et calculs par CAV/Ateliers Corporatifs Interdisciplinaires

Il est aisément de constater que la rétention des véhicules par la Traverse Oka-Hudson est très faible et ne dépasse pas 6,5 % (dans le cas de la 344). À ces taux, la demande peut être accrue presque de façon exponentielle et n'est limitée, comme nous le disions, que par l'offre.

Par conséquent, par simple calcul, nous pouvons déduire qu'une augmentation annuelle de 8,3 % (moyenne de l'augmentation des sept dernières années) pour les cinq prochaines années amènerait la moyenne de véhicules traversés à 852 par jour, sans affecter les pourcentages de rétention d'une manière significative. Par contre, si le marché permet d'envisager cette hypothèse, les équipements actuels ne le permettent pas. Le tableau suivant montre l'évolution de l'achalandage depuis 1993.

Évolution de l'achalandage quotidien : 1993 - 2000

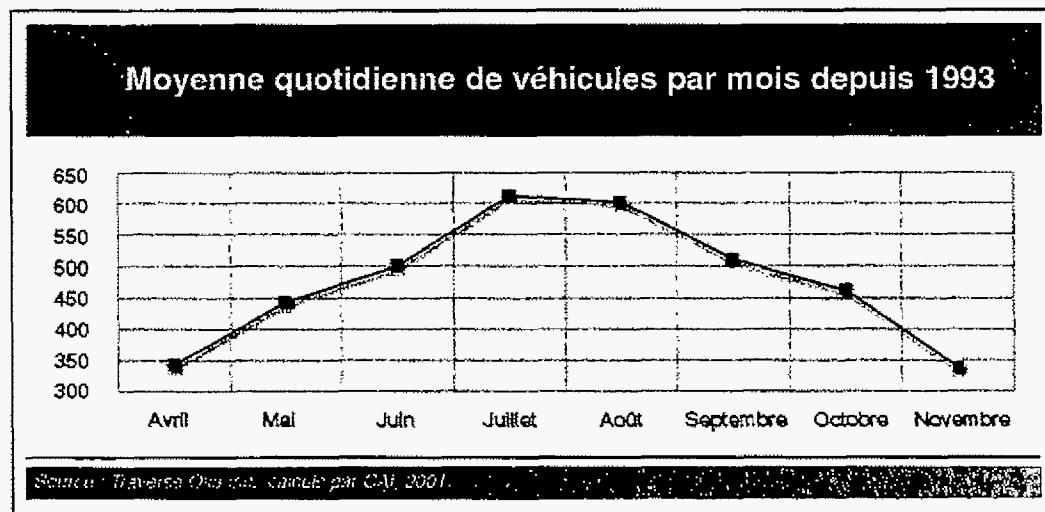


Source : Traverse Oka inc., calculs par CAV, 2001.



En effet, en 2000, la Traverse Oka-Hudson a pris en charge une moyenne de 649 véhicules par jour. Ce chiffre varie selon les mois. Aux mois d'avril, mai et juin, le nombre de véhicules par jour oscille entre 400 et 500. En haute saison, le nombre d'utilisateurs journaliers atteint 700. En saison creuse, c'est à dire en automne, il décline jusqu'à 400. La direction opère deux, trois ou quatre barges selon l'achalandage. Malgré cela, la direction de Traverse Oka inc. estime ses pertes en revenus potentiels à près de 2 000 dollars canadiens par jour. En effet, selon les constations des employés de la Traverse Oka-Hudson, la file d'attente qui s'allonge sur les deux rives entre 12 h 00 et 18 h 00 en période de haute saison, décourage beaucoup de clients potentiels qui décident de faire le tour, et ce, en mode opérationnel maximal, soit à quatre barges. Ce phénomène de congestion est encore plus remarquable lorsqu'un accident grave ou des travaux ralentissent le trafic sur le réseau routier avoisinant. C'est dans ces moments que les quatre traversiers se doivent de traverser plus du triple du nombre de voitures par heure. Ainsi, entre 13 h 00 et 21 h 00, il est arrivé que les clients aient attendu jusqu'à deux heures avant d'embarquer.

Par ailleurs, avec l'achèvement de l'autoroute 30, le marché potentiel d'usagers de la Traverse Oka-Hudson devrait augmenter considérablement. D'après les plans du ministère des Transports, l'autoroute 30 devrait éventuellement être complétée depuis Valleyfield jusqu'à Saint-Constant (au niveau de l'autoroute 15) sur toute sa longueur. De plus, un raccordement entre les autoroutes 30 et 20 à la hauteur de l'autoroute 540 ainsi qu'un nouveau pont sur le fleuve seront construits afin de doter la région de Montréal d'une voie de contournement pour le camionnage. Ce prolongement de l'autoroute 30 éviterait chaque année à deux millions de poids lourds d'emprunter les ponts conduisant à Montréal, selon une firme spécialisée. Le graphique suivant représente la moyenne de véhicules depuis 1993, suivant les mois d'opération.



D'après le tableau ci-dessus, il est évident que malgré tout, la Traverse Oka-Hudson n'a pas encore atteint une saturation totale. En effet, d'avril à juin et de septembre à novembre, les quatre barges sont utilisées à plein rendement de manière discontinue. Cependant, pour augmenter l'achalandage de ces périodes, il faudrait attirer davantage de travailleurs. Or, ceux-ci ne viendront que dans la mesure où on peut leur assurer un service fiable et surtout rapide en tout temps et techniquement accessible aux véhicules commerciaux.



Actuellement, cela est impossible puisqu'en saison les temps d'attente sont tels que la Traverse Oka-Hudson n'est guère utilisée par des utilisateurs réguliers se rendant au travail. Cette interprétation est étudiée et confirmée par les résultats du sondage effectué, présenté dans une prochaine section.

On en conclut donc que l'augmentation de la capacité aura un double effet :

- 1) Elle augmentera la demande en saison;
- 2) Elle augmentera la demande hors-saison en permettant à plus de travailleurs l'accès au service, et ce, pour toute la saison (dans la mesure où l'augmentation de la demande en saison ne résulte pas en d'autres lignes d'attente).

Résultat de l'analyse d'impact économique

Les paragraphes suivants présentent l'apport, pour l'économie régionale québécoise, des dépenses liées à l'exploitation de la Traverse Oka-Hudson. Ils détaillent des résultats d'impact économique calculés par CAI Affaires Corporatives Internationales à partir des données sur les dépenses d'exploitation et à l'aide d'une simulation élaborée à partir du modèle intersectoriel de la BSQ. Il s'agit de dépenses annuelles moyennes, calculées à partir des dépenses réelles au cours de la dernière année d'opération.

Les dépenses touristiques correspondent à une saison s'étendant sur sept mois, soit d'avril à novembre, totalisant 32 040 244 dollars canadiens. Ce montant correspond à un nombre de 190 100 touristes pour un séjour d'une durée moyenne en Montérégie de 0,76 jour et à 100 dollars de dépenses touristiques quotidiennes.

Pour l'évaluation du nombre de touristes transitant par la Traverse Oka-Hudson, nous avons retenu le nombre moyen de passagers par jour (dernière année d'opération) soit 1 584 et tenu compte du nombre de jours d'ouverture au cours de cette période. Nous avons ensuite tenu compte de la raison du voyage pour déterminer le nombre de touristes.



D'après le sondage effectué (en annexe), 54,8 % des personnes voyagent pour le plaisir, soit 190 100 touristes par saison (1584 X 219 X 54,8 %). Le tableau ci-dessous résume ces données. De plus, vous trouverez en annexe les explications relatives aux indicatifs et autre données choisies.



En somme, nous pouvons déduire de cette analyse les deux points suivants :

- 1) la demande est très élastique et le marché peut absorber une augmentation significative de l'offre (plusieurs scénarios peuvent être étudiés à ce titre);
- 2) la Traverse Oka-Hudson génère un impact économique touristique de plus de 32 millions de dollars annuellement; chaque partenaire public de la Traverse Oka-Hudson en bénéficie largement.

Conclusion de l'impact économique

La Traverse Oka-Hudson est devenue un acteur principal dans le développement économique de la région, dans la mesure où elle représente une importante porte d'entrée pour les Laurentides. D'après les résultats de l'étude, il est évident que la Traverse Oka-Hudson est un service dont le est très important pour les régions desservies, économiquement et socialement, a été dévoilé. De plus, l'étude nous aura démontré que les gouvernements perçoivent des revenus substantiels par voie de taxation directe et indirecte.

Clairement, la Traverse Oka-Hudson connaît une croissance régulière de son achalandage. Cette croissance rend la traversée en saison de plus en plus problématique alors que le nombre de journées où les files d'attente sont de une heure ou plus augmente. La qualité du service n'est pas mise en doute, mais le nombre d'usagers en période creuse qui traversent pour des raisons autres que touristiques augmente. Cela tend à indiquer que ce type d'usagers serait probablement plus nombreux en période de pointe si la Traverse avait une plus grande capacité. Afin de résoudre les problèmes d'achalandage observés, nous avons étudié les deux moyens les plus pratiques, soit l'augmentation de la capacité des barges ou l'ajout d'une barge à la flotte existante. La deuxième solution a été abandonnée car il serait impossible d'effectuer les manœuvres d'accostage et d'assurer la traversée dans le même laps de temps. Par ailleurs, techniquement, la direction se verrait obliger d'élargir le quai d'embarquement et le temps de traversée serait allongé de plusieurs minutes.

D'après les recherches, la première solution semble la plus pratique. Par ailleurs, selon la direction de Traverse Oka inc, si les usagers utilisaient davantage la Traverse Oka-Hudson pour se rendre sur la Rive-Nord de Montréal, les gains économiques pour eux comme pour l'ensemble de la région seraient plus qu'importants. Dans la mesure où la capacité de la Traverse Oka-Hudson est améliorée en ce qui a trait au nombre de véhicules pouvant être transportés, l'impact sur le réseau routier - particulièrement sur les autoroutes 40, 15 et 13 sur l'île et les autoroutes 440 et 640 en banlieue - pourrait être significatif.

Afin de conceptualiser la solution de modernisation du service offert, nous avons tenu à inclure une section technique à ce document, afin d'étudier la faisabilité technique de cette option. Intitulée *Avant-projet de remplacement des bacs* et datée de janvier 2001. Cette annexe présente les recommandations techniques de la firme Navtech, spécialisée dans le domaine maritime.