

# Étude sur les bénéfices économiques et structurants d'une navette fluviale reliant la Côte-Nord, l'île d'Anticosti et la Gaspésie

Rapport final

18 février 2025



*Cette page est volontairement laissée vide*

# Un projet qui relie les régions les plus à l'est du Québec



Mise en contexte et objectif de l'étude

Le Port de Havre-Saint-Pierre (PHSTP) est à la fois une entreprise privée et un OBNL qui réalise de nombreuses activités portuaires à Havre-Saint-Pierre. Le PHSTP se positionne comme un des porteurs du projet de navette fluviale reliant la Côte-Nord et la Gaspésie en passant par l'île d'Anticosti. C'est dans ce contexte, que le Port a mandaté Aviséo Conseil à l'été 2024 pour estimer les retombées économiques et fiscales du projet de navette pour le Québec, mais également pour les deux régions concernées, soit la Côte-Nord et la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.



Une occasion de désenclaver Anticosti et de connecter la Côte-Nord et la Gaspésie via un lien direct et abordable entre les deux régions

Le projet de navette fluviale

Le projet d'une navette fluviale reliant la Côte-Nord et la Gaspésie en passant par l'île d'Anticosti est discuté depuis une trentaine d'années dans l'est du Québec.

- Ce projet a connu de nombreux revirements depuis un premier essai en 1994 qui s'est soldé par un abandon en 1996.
- Actuellement, c'est le navire cargo-passagers Bella Desgagnés qui assure le lien, deux fois par semaine, entre Anticosti et le continent.
- La pertinence du projet est encore plus d'actualité depuis que l'île d'Anticosti a reçu, en septembre 2023, sa désignation à titre de site de patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le projet actuel est un traversier ayant une capacité de 350 passagers, 65 voitures et 15 camions de marchandises.

- Celui-ci assurera le transport 160 jours par année, pour un total de 56 000 passagers, principalement pendant la période estivale.
- La traversée sera d'une durée totale de 16 heures, avec une escale de quatre heures sur l'île d'Anticosti, permettant aux passagers de découvrir Port-Menier pendant l'arrêt, ou d'y rester quelques jours.

En plus d'offrir plus de liberté pour les citoyens d'Anticosti et les touristes de l'île, la navette reliera les deux régions les plus à l'est du Québec.

- Cette boucle touristique plaira grandement aux amateurs de plein air, alors qu'elle facilitera l'accès à cinq pôles majeurs de plein air québécois.

≈ 56 000  
Capacité annuelle de la navette

160  
Nombre de jours où la navette sera en service, annuellement

≈ 10 000  
Nombre de voitures qui pourront emprunter la navette, annuellement

≈ 2 500  
Nombre de camions de marchandises qui pourront emprunter la navette, annuellement

Un processus de consultation pour documenter les effets structurants

La documentation des effets structurants est basée sur des recherches documentaires ainsi que sur plus d'une dizaine d'entretiens réalisés entre les mois de juillet et août avec des parties prenantes des régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie. Les organismes rencontrés sont situés<sup>1</sup> :

- sur la Côte-Nord (île d'Anticosti, MRC de la Minganie, Port de Havre-Saint-Pierre, Sépaq Anticosti, Tourisme Côte-Nord, Ville de Havre-Saint-Pierre);
- en Gaspésie (Destination Gaspé, MRC de la Côte-de-Gaspé, Tourisme Gaspésie, Ville de Gaspé);
- autres (Québec Maritime, Tourisme Autochtone).

Des effets structurants pour l'économie québécoise et les régions concernées découleraient d'une navette fluviale



Désenclavement

- La navette contribuera à désenclaver Anticosti, à réduire la pénurie de logements et de main-d'œuvre sur l'île et à augmenter la sécurité.
- Elle diminuera les coûts de transport de marchandises et de personnes.



Développement touristique

- Le projet permettra de nouveaux projets touristiques sur la Côte-Nord et est complémentaire aux initiatives touristiques lancées à Rivière-au-Renard.
- La navette est un élément clé permettant de transformer la désignation de l'UNESCO d'Anticosti en hausse d'achalandage touristique.
- Elle permettra, par ailleurs, une hausse d'achalandage touristique en Gaspésie et sur la Côte-Nord.



Développement économique

- La navette fluviale permettra de réduire les écarts d'offre de main-d'œuvre entre la Gaspésie et la Côte-Nord.
- Elle bonifiera les dépenses que le gouvernement du Québec fait actuellement pour la mise en œuvre du site de l'UNESCO.



Communauté locale

- Le lien entre la Côte-Nord et la Gaspésie favorisera le déplacement entre les deux communautés autochtones les plus à l'est du Québec.
- Celles-ci pourront par ailleurs profiter de l'afflux touristique pour faire connaître davantage leur culture et leur histoire.
- La navette pourra accroître leur visibilité, améliorer le circuit touristique et mettre en valeur leur culture.

<sup>1</sup> Une liste des intervenants rencontrés se trouve à l'annexe 1.

# Une navette qui bénéficierait à l'économie des régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Annuellement, la navette coûtera près de 12 M\$ en dépenses de fonctionnement, en plus de dépenses uniques de plus de 20 M\$ pour l'acquisition du bateau et de la mise aux normes canadiennes.

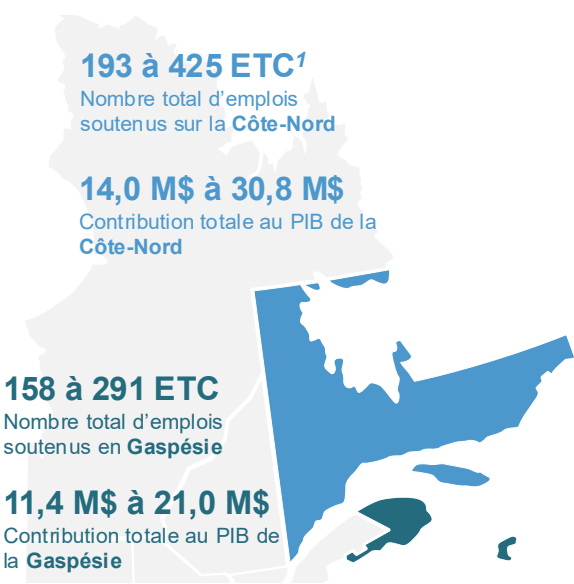
- Ces dépenses se traduiront par une valeur ajoutée directe et indirecte de 8,0 M\$ la première année et dont les deux tiers des retombées proviendront des dépenses de fonctionnement, qui seront récurrentes.
- Ces dépenses soutiendront 52 emplois directs et indirects, dont 20 emplois directs pour le fonctionnement du navire.
- Enfin, les revenus fiscaux pour les gouvernements du Québec et du Canada sont de 1,8 M\$ spécifiquement pour les dépenses associées à la navette, avec la moitié attribuable aux dépenses de fonctionnement.
  - Celles-ci pourront servir à combler le déficit ou à investir à Anticosti afin de développer des infrastructures.

Les touristes dépenseront entre 42,1 M\$ et 85,8 M\$, selon les scénarios d'achalandage de la navette.

- Ces dépenses se concentreront sur la Côte-Nord (entre 23 M\$ et 51 M\$) et en Gaspésie (entre 19 M\$ et 35 M\$), puisque les ports accueillant la navette se trouvent dans ces régions.
- Similairement, les retombées économiques et fiscales se retrouvent dans ces régions, avec 22,5 M\$ sur la Côte-Nord et 16,3 M\$ en Gaspésie, selon l'achalandage du scénario de référence.
- Les dépenses touristiques produisent des revenus fiscaux et parafiscaux importants. Ils se chiffrent à 11,4 M\$ pour le gouvernement du Québec.



Les revenus fiscaux et de parafiscalité du gouvernement du Québec sont estimés à un total de 12,5 M\$, soit près du double du déficit d'exploitation prévue pour les cinq premières années d'exploitation de la navette.



Retombées économiques des dépenses de fonctionnement et d'investissement de la navette  
Québec et ses régions, en millions \$ et en emplois ETC

|   | Dépenses d'investissement<br>(retombées totales) |     | Dépenses de fonctionnement<br>(retombées annuelles) |  | Dépenses touristiques – scénario de référence<br>(retombées annuelles) |          |      |
|---|--|-----|---|--|--|----------|------|
|   | Qc   |     | Qc  |  | C.-N.  | G.-Î.-M. | Qc   |
| Valeur ajoutée (M\$)                      | 2,7  |     | 5,3   |  | 22,5   | 16,3     | 38,8 |
| Emplois (ETC)                             | 24   |     | 45  |  | 311  | 227      | 537  |
| Revenus fiscaux et de parafiscalité (M\$) | Qc   | 0,4 | 0,6   |  | s. o.  | s. o.    | 11,4 |
|   | Can.   | 0,5 | 0,3   |  | s. o.  | s. o.    | 4,6  |

Avec un déficit estimé à 6,7 M\$ en moyenne pour les cinq premières années, la navette fluviale serait parmi les traversiers payants les moins déficitaires au Québec.

<sup>1</sup> Emplois en équivalent temps complet.  
Sources : Société des traversiers du Québec, Analyse Aviseo Conseil sur la base des estimations d'EcoTec et de l'Institut de la statistique du Québec, 2024



**Montréal**

451 rue Sainte-  
Catherine O. #301  
514-667-0023



**Québec**

125 boul. Charest E,  
#401  
418-476-0185