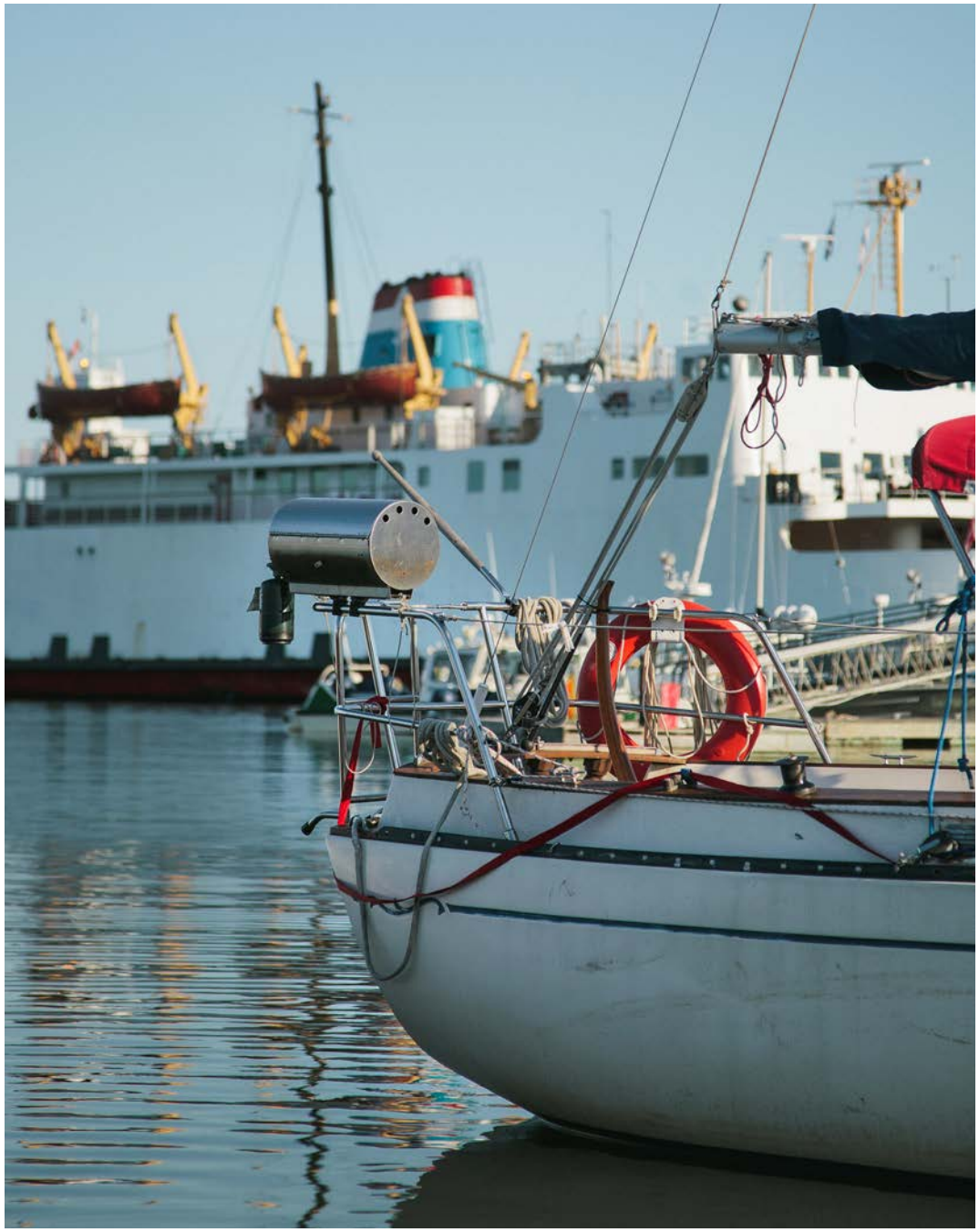
# POURQUOI LA TRAVERSE DE RIVIÈRE-DU-LOUP DOIT DEMEURER À LA POINTE DE RIVIÈRE-DU-LOUP



En marge de l'étude commandée par la Société des traversiers du Québec (STQ) pour le projet *Infrastructures portuaires – Lien fluvial entre le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix* dont le coût est estimé à 50 M$, laquelle ouvre la porte à un déménagement de la traverse à Cacouna, la Ville de Rivière-du-Loup exige du gouvernement du Québec et de la STQ le maintien sans condition du service à Rivière-du-Loup ainsi que la réalisation de travaux d'aménagement au quai pour assurer sa pérennisation, en tenant compte des paramètres du navire qui remplacera éventuellement le NM Trans-Saint-Laurent.

Recherche et rédaction :
Bruno Gagnon, conseiller en transport maritime

Crédit photo :
Patric Nadeau, Nicolas Gagnon, Mario Harton, François Provost, La Traverse de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée, Tourisme Bas-Saint-Laurent

ISBN 978-2-924095-54-6
08/2021

# TABLE DES MATIÈRES

**Le contexte** ..... 4

**Historique de la traverse à Rivière-du-Loup** ..... 6

**L'appui et la collaboration indéfectibles de la communauté** ..... 8

- Les renouvellements du contrat de service depuis 1980
- Le transfert des installations portuaires au gouvernement du Québec en 2000
- La réfection du quai du traversier et du quai brise-lames en 2010 et 2011

**La position de la Ville de Rivière-du-Loup** ..... 10

- La traverse et ses impacts sur le milieu
- Rivière-du-Loup, un carrefour touristique incontournable
- Le secteur de la Pointe, un accès unique au fleuve Saint-Laurent
- Le parc municipal de la Pointe, une valeur inestimable
- Le projet de parc maritime de la Pointe, un projet novateur et complémentaire au service de traversier

**La nouvelle vision maritime du gouvernement du Québec** ..... 14

**Les attentes de la Ville de Rivière-du-Loup quant à l'avenir de la traverse** ..... 16

**Un dossier à suivre de près** ..... 17

**Références** ..... 18

# LE CONTEXTE

Afin de bien comprendre la nécessité de maintenir à la Pointe de Rivière-du-Loup le service de traversier, il est nécessaire de présenter une brève chronologie des plus récents événements.

La Société des traversiers du Québec (STQ) entend procéder à l'analyse comparative de deux sites sur la rive sud, soit le site actuel, à la Pointe de Rivière-du-Loup, ainsi que le port de Gros-Cacouna. Cette remise en question du port d'attache sud de cet important lien maritime stratégique qui existe entre le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix depuis 1909 s'inscrit dans un contexte plus large où une multitude de facteurs sont à prendre en compte.

Cette démarche de la STQ pose des enjeux majeurs pour la Ville de Rivière-du-Loup, ses citoyens, ses commerçants et ses visiteurs. Elle a des conséquences directes sur son développement économique puisqu'un déménagement du port d'attache sud de la traverse pourrait compromettre de nombreux projets en cours ou à venir dans le secteur, ce qui entraînerait des conséquences économiques majeures pour la ville et la région. **Ce sont d'ailleurs ces enjeux qui ont motivé le conseil municipal de la Ville de Rivière-du Loup à prendre clairement position en faveur du maintien de ce lien maritime sur son site actuel à la Pointe de Rivière-du-Loup.**

- **Le 2 décembre 2020,** en conférence de presse à Rivière-du-Loup, le président-directeur général de la STQ, M. Stéphane Lafaut, confirme qu'une étude d'opportunité sera réalisée afin de déterminer la solution optimale pour assurer la pérennité et le développement du lien maritime entre le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix, un service exploité par La Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée pour le compte de la STQ.

Cette étude d'opportunité découle de la décision de faire du navire NM Saaremaa I le successeur du NM Trans-Saint-Laurent, arrivé à la fin de sa vie utile. L'étude porte à la fois sur la faisabilité technique ainsi que sur les coûts estimés des travaux d'infrastructures maritimes et terrestres à réaliser pour accueillir le NM Saaremaa I, tant au quai de la Pointe de Rivière-du-Loup qu'au port de Gros-Cacouna. L'étude doit également présenter des échéanciers préliminaires et tenir compte des impacts environnementaux propres à chacun des deux scénarios. L'étude inclut aussi une dimension socio-économique pour prendre la mesure des impacts locaux, régionaux et nationaux des scénarios envisagés ainsi que l'analyse d'un possible prolongement de la saison. La STQ ne s'est toutefois pas engagée à réaliser cette dernière option. M. Lafaut a indiqué que les conclusions de tous les volets de cette étude d'opportunité seront connues avant la fin du printemps 2022.

- **Le 5 février 2021,** la STQ procède à un appel d'offres publié au Système électronique d'appels d'offres (SEAO) du gouvernement du Québec, sous le titre Services professionnels pour l'étude du mode d'exploitation du lien fluvial Bas-Saint-Laurent – Charlevoix. Pour la STQ, cette étude est nécessaire puisque, comme elle prévoit affecter le NM Saaremaa I à cette traverse en remplacement du NM Trans-Saint-Laurent, le mode d'exploitation sera à redéfinir compte tenu du fait que la STQ est propriétaire du navire alors que le NM Trans-Saint-Laurent, lui, est la propriété d'un tiers. Il faut par ailleurs noter que le contrat de service actuel entre la STQ et l'opérateur actuel arrivera à échéance le 31 décembre 2022.

Cette analyse doit également brosser le portrait du service actuel et présenter une perspective opérationnelle et économique de l'utilisation du NM Saaremaa I selon les deux scénarios envisagés, à savoir : une traverse dans l'axe Rivière-du-Loup–Saint-Siméon ou une traverse dans l'axe Cacouna–Saint-Siméon. Enfin, cette étude comprendra différents paramètres, dont une évaluation du marché, une analyse des impacts d'un changement de site de Rivière-du-Loup vers Cacouna, des prévisions d'achalandage 2021-2022 à 2036-2037 pour Rivière-du-Loup et pour Cacouna, une analyse financière ainsi qu'une grille de prise en compte des principes de développement durable de chaque mode d'exploitation analysé.

Tel qu'il est mentionné dans l'avis d'appel d'offres, les travaux liés à cette étude doivent se terminer au plus tard le 30 septembre 2021.

- **Le 25 mars 2021,** le gouvernement a présenté son *Budget du Québec 2021-2022* ainsi que le *Plan québécois des infrastructures 2021-2031*. À l'intérieur du deuxième document, on y retrouve le projet *Infrastructures portuaires – Lien fluvial entre le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix* dont le coût est estimé à plus de 50 M$. Donc, le projet fait partie de la catégorie des grands projets et, incidemment, c'est la Société québécoise des infrastructures (SQI) qui en devient responsable en vertu des obligations gouvernementales. Cela signifie que c'est maintenant la SQI, en collaboration avec la STQ, qui doit planifier la réalisation de tous les volets de l'étude d'opportunité. Elle aura ensuite à présenter les conclusions de cette étude d'opportunité au gouvernement du Québec et à planifier la réalisation des travaux d'aménagement selon la décision qui sera prise par le Conseil des ministres.

Dans ce contexte, où la décision finale ne sera pas fondée sur la présence d'un service qui opère à la Pointe de Rivière-du-Loup depuis plus de 112 ans, le conseil municipal de la Ville de Rivière-du-Loup a élaboré un plan d'action ainsi qu'un plan de mobilisation qui tendront à démontrer que le réaménagement et la consolidation des installations au site de Rivière-du-Loup constituent la seule solution envisageable pour assurer la pérennité et le développement de ce lien maritime majeur entre les deux rives du Saint-Laurent.

CHAMAKA

# HISTORIQUE DE LA TRAVERSE À RIVIÈRE-DU-LOUP

Le 27 avril 1909, la compagnie Trans-Saint-Laurent Ltée est créée par Malcom Fraser, maire de Fraserville (devenue depuis la ville de Rivière-du-Loup), et par J.-Camille Pouliot, avocat. On compte parmi les premiers administrateurs plusieurs représentants de l'élite commerciale et professionnelle de l'époque. C'est le SS Contest qui effectue, le 24 juin 1909, la première traversée jusqu'à Tadoussac et Saint-Siméon à partir de Rivière-du-Loup. De 1909 à 1930, plusieurs navires se sont succédés pour assurer ce lien fluvial, dont le SS Contest, le Rhoda, le SS Mahone, le SS Thor, le Pilot, le Mercier et le Brandon.

En juin 1930, la Clarke Steamship Company achète le Brandon, qui devient le Rivière-du-Loup I, et fonde la compagnie La Traverse Rivière-du-Loup – Tadoussac Ltée. Un service plus régulier est alors implanté entre Rivière-du-Loup, Saint-Siméon et Tadoussac. En 1939, le Rivière-du-Loup I est remplacé par le Rivière-du-Loup II et c'est en 1940, après avoir abandonné la liaison avec Tadoussac, que la compagnie change de nom pour La Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée. De 1940 à 1960, l'achalandage annuel de ce lien fluvial passe de 8 265 à 65 098 passagers et de 3 617 à 21 446 véhicules.

Construit en 1962 au chantier maritime de Lauzon, le NM Trans-Saint-Laurent est entré en service au mois de juillet 1963. Grâce à des entretiens annuels rigoureux, à des travaux majeurs de modernisation et à une maintenance assidue, c'est ce navire qui, encore aujourd'hui, assure la desserte entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon.

Le 11 avril 1973, par l'arrêté en conseil 1287 73, le gouvernement du Québec reconnaissait la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon comme un service essentiel, en la qualifiant, avec la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout, de « liaison permanente ». L'arrêté précise « la Ville de Rivière-du-Loup au sud et les municipalités de Saint-Siméon et/ou Tadoussac sur la rive nord ». C'est à la suite de cette reconnaissance que la saison de navigation de la traverse a doublé, passant de 4,5 mois par année à 9 mois par année.

C'est aussi en 1973 qu'un contrat de service était conclu entre le ministère des Transports du Québec et la compagnie La Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée, dont le principal actionnaire est la compagnie Clarke inc. À intervalles réguliers, ce contrat de service a été actualisé et renouvelé avec le ministère des Transports du Québec et, depuis 1993, avec la STQ.

Pour ce qui est des infrastructures portuaires, soit les quais, les rampes d'accès et les débarcadères de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon, ainsi que le quai brise-lames de Rivière-du-Loup, elles sont demeurées la propriété du gouvernement du Canada et entretenues par celui-ci jusqu'en 2000. Dans le cadre de son *Programme de transfert des installations portuaires*, le gouvernement du Canada a cédé au gouvernement du Québec, en juin de la même année, les infrastructures portuaires de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon, le tout accompagné d'une compensation financière. En 2010 et 2011, la STQ a procédé à d'importants travaux de plus de 20 M$ au site de Rivière-du-Loup étant donné que les installations avaient atteint leur fin de vie utile.

L'opérateur privé a ainsi pu consolider et poursuivre le développement de son service de traversier entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon dont la moyenne annuelle d'achalandage, de 2017 à 2020, a été de 146 604 passagers et de 66 452 véhicules.

**À titre indicatif, voici un tableau comparatif des principales caractéristiques du NM Trans-Saint-Laurent et du NM Saaremaa I :**

| Caractéristiques | NM Trans-Saint-Laurent | NM Saaremaa I |
|---|---|---|
| Année de construction | 1963 | 2010 |
| Longueur | 79 mètres | 97,9 mètres |
| Largeur | 18 mètres | 18,2 mètres |
| Tirant d'eau en charge | 4,2 mètres | 4 mètres |
| Hauteur de dégagement | 4,2 mètres | 5 mètres |
| Vitesse de croisière | 12 noeuds | 16 noeuds |
| Capacités véhicules | 100 | 110 |
| Capacité passagers | 400 | 600 |

*Source : Marine Traffic*

# L'APPUI ET LA COLLABORATION INDÉFECTIBLES DE LA COMMUNAUTÉ

Ce service de traversier, initié par des gens du milieu, a toujours été opéré par des entreprises du secteur privé. Le dynamisme et la volonté de ces entreprises, et plus particulièrement du propriétaire actuel, font que la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon compte parmi les plus performantes au chapitre de l'autofinancement et de la qualité du service à la clientèle.

Au fil du temps, ce service a toujours pu compter sur l'appui et la collaboration des acteurs locaux et régionaux, non seulement la Ville de Rivière-du-Loup, mais aussi tous les intervenants et gens d'affaires des deux rives. D'ailleurs, la Ville de Rivière-du-Loup a toujours collaboré avec les représentants de la STQ dans les dossiers liés à la traverse et aux infrastructures portuaires.

Les exemples d'appui et de collaboration sont nombreux. À ce chapitre, on peut mentionner :

- les appuis reçus lors des renouvellements quinquennaux du contrat de service entre le gouvernement du Québec et le propriétaire de la traverse;
- les appuis demandant le transfert des installations portuaires de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon au gouvernement du Québec par le fédéral;
- les appuis demandant au gouvernement du Québec, à la suite du transfert des installations portuaires, de procéder à leur réaménagement en raison de leur état de vétusté.

## LES RENOUVELLEMENTS DU CONTRAT DE SERVICE DEPUIS 1980

Depuis le début des années 1980, l'opérateur de la traverse a obtenu l'appui de la Ville de Rivière-du-Loup et des acteurs concernés par **ce service essentiel** lors de chacune des négociations avec le gouvernement du Québec entourant les renouvellements du contrat de service. Cet appui unanime prenait la forme de mémoires et de résolutions en provenance autant de la rive nord que de la rive sud du Saint-Laurent et étaient acheminés au gouvernement du Québec.

## LE TRANSFERT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN 2000

En 1996, devant l'incertitude créée par le *Programme de transfert des installations portuaires* et l'état de désuétude du quai du traversier à Rivière-du-Loup, la Ville de Rivière-du-Loup et les organismes de développement locaux et régionaux ont créé le Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon. Composé de 19 représentants de municipalités et d'organismes en provenance des deux rives, ce comité avait pour but d'assurer le maintien du service actuel dans l'axe Rivière-du-Loup–Saint-Siméon, de prioriser une prise en charge des installations portuaires de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon par le gouvernement du Québec et, enfin, de favoriser le développement de ce service dans une optique d'équité régionale.

Après cinq ans de démarches et de représentations, ce comité émet un communiqué de presse, le 19 juin 2000, où il est écrit ceci :

> « Le Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon considère avec satisfaction, après plusieurs années de discussions et de rencontres avec les autorités concernées, le règlement du transfert des quais de traversiers par le gouvernement fédéral au gouvernement du Québec dans le cadre de la politique de dessaisissement ».

Étant donné que ce transfert était accompagné d'une compensation financière, on ajoute dans le communiqué :

> « Dans ce sens, les membres du comité veulent également s'assurer que le gouvernement québécois a réellement l'intention d'investir les montants d'argent requis pour assurer la pérennité d'un lien de qualité selon les besoins identifiés par le milieu. »

## LA RÉFECTION DU QUAI DU TRAVERSIER ET DU QUAI BRISE-LAMES EN 2010 ET 2011

En 2001, la STQ entame un important projet de réfection des quais de la Pointe de Rivière-du-Loup. Afin d'optimiser la conception et la réalisation du projet pour répondre aux besoins des opérations de la traverse et pouvant permettre d'améliorer les opérations des autres utilisateurs du site que sont la Société Duvetnor, les Croisières AML et le Club nautique, la STQ crée alors un comité consultatif regroupant des représentants de la Ville de Rivière-du-Loup et de l'opérateur La Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée. Le rôle de ce comité était de faire ressortir les préoccupations des utilisateurs du terminal et de représenter les intérêts du milieu. Ce comité a assuré un suivi et a été consulté par la STQ tout au long des étapes de préparation et de planification.

À cette même époque, une coentreprise formée par Tecsult, le Groupe-Conseil La Salle et Robert Hamelin et associés a été mandatée par la STQ pour imaginer diverses options de reconstruction du quai du traversier visant une réduction de l'envasement qui affecte les installations portuaires existantes. Après analyse des différentes options, la Ville de Rivière-du-Loup, l'opérateur de la traverse et les différents intervenants du milieu ont été unanimes à privilégier et à prioriser le scénario le plus apte à assurer la pérennité du service de traversier et à régulariser les opérations des locataires, lequel consistait à :

- Construire un nouveau terminal de traversier à l'extrémité de l'ancien quai commercial avec enrochement placé du côté nord du quai;

- Construire un brise-lames au nord-ouest de l'ancien quai du traversier avec ouverture du côté est permettant une circulation des courants marins dans la marina;

- Enrocher l'ancien quai du traversier en prévoyant l'installation nécessaire pour accueillir les bateaux des croisiéristes;

- Aménager une aire de stationnement et d'attente pour les usagers du traversier.

Pour les acteurs politiques et économiques, cette option correspondait le plus adéquatement à l'objectif du projet. D'ailleurs, dans un document intitulé Reconstruction du quai du traversier à Rivière-du-Loup et présenté à la ministre déléguée aux Transports le 6 novembre 2003, les membres du Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon réclamaient l'intervention du ministère des Transports du Québec en ces termes :

> « Étant donné les impératifs que commandent la sécurité des manœuvres du traversier, les exigences des institutions touchant l'environnement et l'efficacité des opérations des différents utilisateurs du havre pour les quarante prochaines années, les représentants du milieu demandent unanimement que Transports Québec investisse les argents nécessaires pour relocaliser les installations de la traverse au sud-ouest du quai actuel. »

**Toutefois, la STQ ne retient pas cette option.** Elle opte plutôt pour la réfection du quai actuel du traversier en sachant pertinemment que le NM Trans-Saint-Laurent serait à remplacer à moyen terme et que l'option retenue n'incluait pas de véritable solution au problème d'envasement. À cette époque, selon la STQ, c'était la seule option envisageable en raison du budget disponible de 20,8 M$, soit la totalité de la compensation financière reçue du gouvernement du Canada lors du transfert de l'infrastructure.

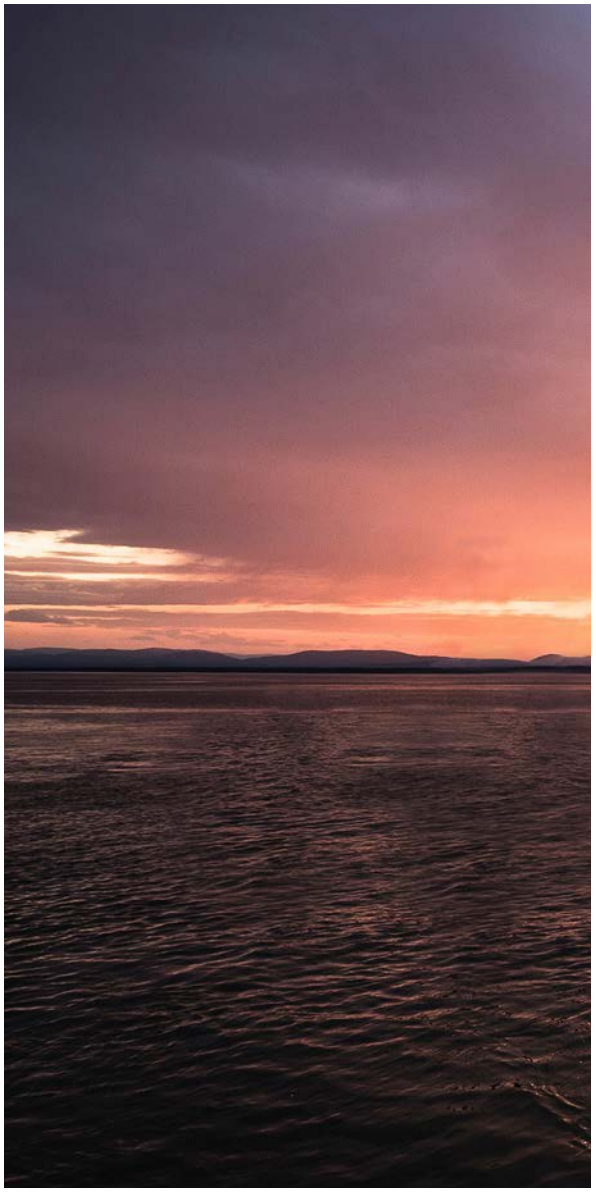
Le 29 mai 2010, on procède au lancement des travaux de réfection des quais et, à cette occasion, le président-directeur général de la STQ à ce moment, M. Georges Farrah, confirme un investissement de 28,3 M$ en précisant que la soumission acceptée pour la réfection du quai du traversier et du quai brise-lames s'élève à 20,2 M$, auquel est ajouté un montant d'un peu plus de 8 M$ pour la gare fluviale, les stationnements et les aménagements extérieurs. Il conclut sa présentation en déclarant :

> « Il ne s'agit pas d'une réparation ponctuelle, mais bien d'une réfection majeure des quais afin que cette infrastructure demeure pour les générations présentes et futures un lieu de transit, de rassemblement et d'échanges. »

Les travaux de réfection des quais ont été réalisés en 2010 et 2011. Pour ce qui est des travaux prévus à la gare fluviale, aux stationnements et aux aménagements extérieurs, lesquels devaient être achevés en 2012, ils n'ont pas été réalisés. Il faut mentionner qu'à cette époque, la Corporation du carrefour maritime venait d'être mise sur pied avec le mandat de planifier un vaste projet d'aménagement terrestre et maritime dans ce secteur.

En fonction de ce qui précède, on retient que, pour des raisons budgétaires, **la STQ a préféré opter, en 2010, pour la réfection du quai du traversier actuel et du quai brise-lames, et ce, malgré les avis des principaux acteurs concernés par la traverse.**

Dix ans plus tard, la STQ reprend l'exercice, cette-fois en remettant en question le port d'attache de la traverse au sud du fleuve et en y incluant un scénario de déplacement au port de Gros-Cacouna. À la suite des conclusions de l'étude d'opportunité qui sera réalisée, le gouvernement du Québec aura à prendre une décision pour que des travaux d'aménagements soit réalisés à Rivière-du-Loup ou à Cacouna, et ce, dans un cadre budgétaire de plus de 50 M$.



# LA POSITION DE LA VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP

La position de la Ville de Rivière-du-Loup en faveur du maintien du service de traversier à Rivière-du-Loup n'est pas nouvelle en soi. Elle s'inscrit dans la continuité et est en concordance avec les positions et les actions posées antérieurement. En fonction des nombreux défis relevés depuis 112 ans, on peut affirmer que le maintien, le développement et la reconnaissance de la traverse à la Pointe de Rivière-du-Loup a toujours fait l'unanimité.

Dans le cadre de l'étude d'opportunité commandée par la STQ, la Ville de Rivière-du-Loup a pris une position sans équivoque qui va au-delà des aspects techniques et physiques des deux sites. En effet, dans le préambule de la résolution adoptée en séance ordinaire du conseil municipal de Rivière-du-Loup le 8 février 2021, on y affirme que le site de Rivière-du-Loup possède un caractère unique et intégré qui correspond aux attentes du service de traversier et de sa clientèle.

## LA TRAVERSE ET SES IMPACTS SUR LE MILIEU

Le service du traversier dans le secteur de la Pointe a toujours tenu un rôle majeur dans l'économie de Rivière-du-Loup et de la communauté maritime dans une approche « gagnant-gagnant ». En ce sens, la Ville de Rivière-du-Loup a toujours reconnu et apprécié l'impact majeur que le service de traversier a eu et qu'il continue d'avoir sur l'activité économique locale et sur la création d'emplois directs et indirects en périphérie. Dans une vaste étude d'impact économique réalisée en 1997 par le Bureau de la Statistique du Québec pour le compte de la Corporation régionale de développement économique de Rivière-du-Loup, les impacts économiques totaux (dépenses d'exploitation, d'immobilisations et touristiques) générés par le traversier étaient estimés à 25,4 M$ annuellement.

En plus des retombées directes pour les commerçants et les entreprises d'ici, la Ville de Rivière-du-Loup est consciente qu'elle bénéficie d'une visibilité de premier plan grâce à l'identification de ce service. En effet, l'utilisation du terme « Rivière-du-Loup » dans l'appellation « traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon » permet de faire rayonner la ville à l'échelle nationale et internationale.

## RIVIÈRE-DU-LOUP, UN CARREFOUR TOURISTIQUE INCONTOURNABLE

Rivière-du-Loup constitue le carrefour touristique du Bas-Saint-Laurent. En plus d'être un milieu d'accueil connu et reconnu depuis longtemps, doté d'une situation géographique enviable, Rivière-du-Loup est traversée par des axes routiers majeurs, soit la route 132, l'autoroute 20 et l'autoroute 85 qui la relient à l'est et à l'ouest du Québec ainsi qu'aux provinces maritimes. Elle propose également un axe de transport maritime reliant la rive sud à la rive nord ainsi qu'un aéroport régional qui permet une desserte aérienne. Enfin, Rivière-du-Loup est une destination prisée des amateurs de VTT et de VHR (motoneige, quads, etc.) très bien desservie par un réseau de sentiers fédérés.

On y retrouve une offre de services variée qui a été développée grâce au dynamisme incomparable de ses gens d'affaires. De façon plus particulière, la capacité d'accueil en hébergement et en restauration ainsi que la présence de commerces et de services variés à proximité du traversier permettent de desservir adéquatement la clientèle actuelle et future. Enfin, les nombreux sites et attraits touristiques que l'on retrouve à Rivière-du-Loup, et mis en valeur dans l'industrie touristique par Tourisme Rivière-du-Loup, sont tous des éléments favorables à l'attractivité et à la rétention des touristes et des voyageurs qui utilisent le service de traversier.

Le déménagement de la traverse à Cacouna aurait inévitablement des conséquences néfastes pour bon nombre de ces entreprises comme la perte de clientèle, la diminution du chiffre d'affaires, la perte d'emplois et la réduction des investissements. En 2020, à partir d'un échantillonnage partiel de 23 entreprises sélectionnées dans un rayon de 4 km du quai de la traverse, l'Institut de recherche sur les PME, dans une perspective exploratoire, a mesuré les effets appréhendés du départ de la clientèle du service du traversier sur ces entreprises. L'impact négatif total (impacts directs + impacts indirects et induits), pour ces entreprises, pourrait s'élever jusqu'à une fourchette se situant entre 7,78 et 8,34 M$ par année, en plus d'une réduction des investissements dans une fourchette se situant entre 940 000 $ et 1,69 M$ sur cinq ans, ainsi qu'une perte de 28 emplois directs.

Même à partir d'un échantillonnage partiel, on obtient des résultats significatifs sur le plan des impacts négatifs que pourrait entraîner le départ de la traverse au profit de Cacouna. Compte-tenu de l'importance des enjeux économiques soulevés, la Ville de Rivière-du-Loup prendra les dispositions nécessaires pour compléter, en 2021, cette étude d'impact auprès des entreprises.

## RIVIÈRE-DU-LOUP, UN ACCÈS UNIQUE AU FLEUVE SAINT-LAURENT

En 1998, lors de la création du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, on reconnaissait la vocation fluviale et maritime de Rivière-du-Loup en faisant d'elle l'un des cinq pôles thématiques et l'un des six carrefours d'accueil et d'orientation du parc. Située dans un secteur névralgique, la Pointe de Rivière-du-Loup est considérée comme une porte ouverte sur le fleuve Saint-Laurent et constitue de ce fait une des principales richesses de la région. D'ailleurs, la présence et les opérations de la Société Duvetnor et de Croisières AML au quai de Rivière-du-Loup contribuent activement à la consolidation de ce site en tant que pôle thématique et carrefour d'accueil. L'offre diversifiée de ces entreprises permet également un renforcement de l'attractivité de Rivière-du-Loup. Pour sa part, malgré un faible tirant d'eau

TRANS-ST-LAURENT

à l'intérieur du bassin de la marina, le Club nautique a également contribué à ce développement en ouvrant une porte sur le fleuve aux amateurs de voile et autres plaisanciers.

Ce point d'accès au fleuve doit être consolidé et pérennisé afin d'y poursuivre des activités de mise en valeur de l'écosystème marin, des côtes et des îles, des phares patrimoniaux et de l'exploration marine. L'ensemble de ces activités ont un effet de rayonnement qui va bien au-delà de la ville et de la MRC : elles ont un impact réel sur tout le Bas-Saint-Laurent et même sur le Québec en entier en raison de la qualité et du caractère unique des produits offerts qui constituent des expériences en soi.

La logique impose que, dans le cadre de l'étude d'opportunité commandée par la STQ, une solution d'aménagement optimal du site de Rivière-du-Loup doit être développée et proposée pour conserver le service de traversier à la Pointe de Rivière-du-Loup. Il est également essentiel que ce projet d'aménagement optimal se réalise en concordance avec la vocation touristique du secteur, avec les besoins des entreprises qui dépendent en tout ou en partie de la présence de la traverse ainsi qu'avec les aménagements proposés dans le projet de parc maritime.

Le gouvernement du Québec doit s'assurer que ce projet sera conçu pour permettre aux utilisateurs du site d'améliorer les conditions de leurs opérations maritimes.

## LE PARC MUNICIPAL DE LA POINTE, UNE VALEUR INESTIMABLE

Les installations et les aménagements du parc de la Pointe, situé à proximité du site du traversier, complètent on ne peut mieux la vocation de ce secteur en plus d'exercer un impact majeur sur l'attractivité et la rétention des touristes. Sans aucun frais, les citoyens et les visiteurs ont accès à des points de vue époustouflants sur le fleuve en empruntant un sentier pédestre doublé d'une piste cyclable de cinq kilomètres. Ils peuvent également y trouver des modules de jeux pour enfants, des tables à pique-nique et de nombreuses aires de repos. Depuis peu, le chalet de la Côte-des-Bains offre aux gens qui fréquentent le parc un espace de détente incomparable où les arts et la culture sont mis en valeur, en plus de proposer des repas rapides et des breuvages mettant en valeur le savoir-faire des producteurs de la région. On trouve également dans ce secteur le camping municipal de la Pointe, offrant un point de vue unique sur les célèbres couchers de soleil. D'ailleurs, le parc de la Pointe occupe la première position des recommandations du site web de référence Tripadvisor sur 18 activités à faire à Rivière-du-Loup.

## LE PARC MARITIME DE LA POINTE : UN PROJET NOVATEUR ET COMPLÉMENTAIRE

Le parc maritime de la Pointe, aussi connu sous le nom de Carrefour maritime, est un important projet intégrateur de réaménagement du secteur du quai afin d'en consolider la vocation de porte d'entrée maritime et d'en faire un lieu significatif à haute valeur touristique où une offre de services et d'activités récréatives sera proposée aux visiteurs et aux citoyens de façon cohérente et attrayante. Ce projet permettra également la rétention d'une plus grande proportion des utilisateurs du service de traversier.

Le projet consiste à construire un bâtiment multiservices à l'intérieur duquel on y trouvera une salle multifonctionnelle et des locaux pouvant accueillir la STQ, AML, Duvetnor, le Club nautique et la Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk, en plus d'inclure des espaces communs au service de la population. Ces aménagements viendront se marier aux aires de services des croisiéristes, de la marina et de la STQ. D'ailleurs, il est pertinent de rappeler que cette dernière a confirmé son engagement à prendre part à ce projet et à occuper une partie des lieux de l'édifice projeté dans un document signé le 18 avril 2019, conformément à la résolution de son conseil d'administration adoptée le 15 mars 2019.

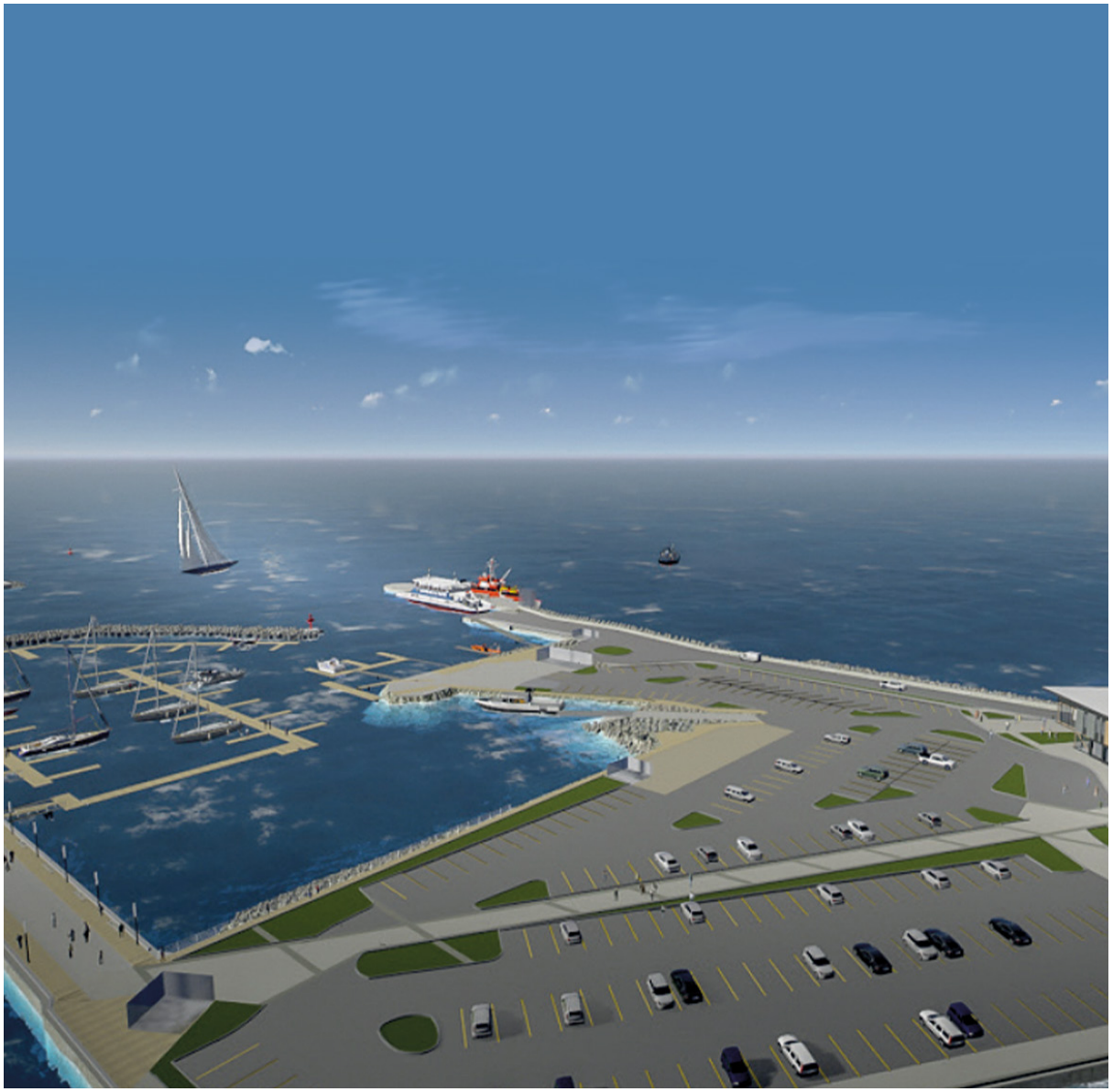
La conception des lieux sera orientée vers la thématique maritime, en mettant à profit l'expertise du Réseau d'observation des mammifères marins (ROMM). Les aménagements terrestres prévoient des modules de jeux, des aires de pique-nique, des chemins de promenade et des cases de stationnement. Pour ce qui est de l'aménagement maritime, une réorganisation du bassin doit être réalisée afin d'optimiser l'utilisation de la superficie.

Le projet de parc maritime de la Pointe est issu d'une concertation du milieu et a été développé grâce à l'excellente collaboration des partenaires, à une écoute active et à un accès à des compétences ouvertes à l'innovation. Le projet a nécessité jusqu'à maintenant un travail colossal de la part des intervenants impliqués ainsi qu'une série d'analyses et d'études reliées aux aménagements terrestres et maritimes et à la construction d'un bâtiment multiservices. À ce chapitre, la Ville de Rivière-du-Loup a investi, entre 2008 et 2019, la somme de 242 482 $ en honoraires professionnels et en travaux afin de planifier la réalisation du projet qui est appuyé par l'ensemble du milieu des affaires, par les partenaires économiques et touristiques du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup et par la Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk. Il a toutefois dû être mis sur pause compte tenu de l'incertitude quant à l'avenir de la traverse.

Évalué à 11,3 M$, le projet a reçu, à ce jour, un appui financier de 5,3 M$ du Fonds Chantiers Canada-Québec; de 500 000 $ du Fonds d'appui au rayonnement des régions; de 500 000 $ du Fonds de développement des régions Desjardins et de 231 000 $ d'engagements confirmés en provenance du milieu. Puisque **tous les terrains à l'ouest des restaurants Le Zodiac et Au Boucaneux sont la propriété du gouvernement du Québec,** incluant les quais, l'aire d'attente de la

traverse et le stationnement qui mène à la plage, la Ville de Rivière-du-Loup a demandé un permis d'occupation du terrain qui lui a été accordé en 2019. La Ville entendait réaliser, dans un premier temps, les aménagements de la partie terrestre du projet et finaliser la préparation du dossier pour les aménagements marins. Toutefois, en raison de l'annonce de la STQ de procéder à une étude d'opportunité, il est évident que le projet de parc maritime a dû être mis en veilleuse, retardant ainsi sa réalisation. La Ville de Rivière-du-Loup utilise donc, pour le moment, ce permis d'occupation pour effectuer l'entretien minimal du secteur et l'ajout de chaises, de tables et de poubelles, réclamées depuis longtemps par les citoyens et les utilisateurs de la traverse, qui sont nombreux à considérer lamentable l'état de ce site pourtant prisé.

On peut affirmer qu'une fois réalisé, ce projet consolidera la vocation récréotouristique de la Pointe en plus de maximiser son rayonnement jusqu'à l'international. Les aménagements terrestres et marins prévus dans le projet du parc maritime pourront être définis et planifiés en tenant compte des paramètres et des besoins de chacun des utilisateurs, incluant la STQ. Toutefois, le projet prendra tout son sens seulement si le gouvernement du Québec décide de maintenir le service de traversier à la Pointe de Rivière-du-Loup et autorise la mise aux normes des installations portuaires, autrement sa réalisation est mise en péril.



# LA NOUVELLE VISION MARITIME DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Le 17 juin 2021, le gouvernement du Québec faisait connaitre sa vision du développement maritime dans un document intitulé *Avantage Saint-Laurent*. Cette nouvelle approche vise à faire du fleuve un corridor économique performant mais respectueux des écosystèmes existants et des communautés riveraines. Trois orientations guideront les actions du gouvernement du Québec en ce sens, dont celle d'offrir aux communautés riveraines des possibilités de développement prometteuses et durables. Cette nouvelle vision maritime s'appuie sur des consultations qui ont eu lieu auprès de représentants d'organismes publics et institutionnels, d'entreprises touristiques, d'entreprises liées ou non au secteur maritime, d'organismes environnementaux et de communautés autochtones.

Dans le même document, le premier ministre du Québec, M. François Legault, mentionne :

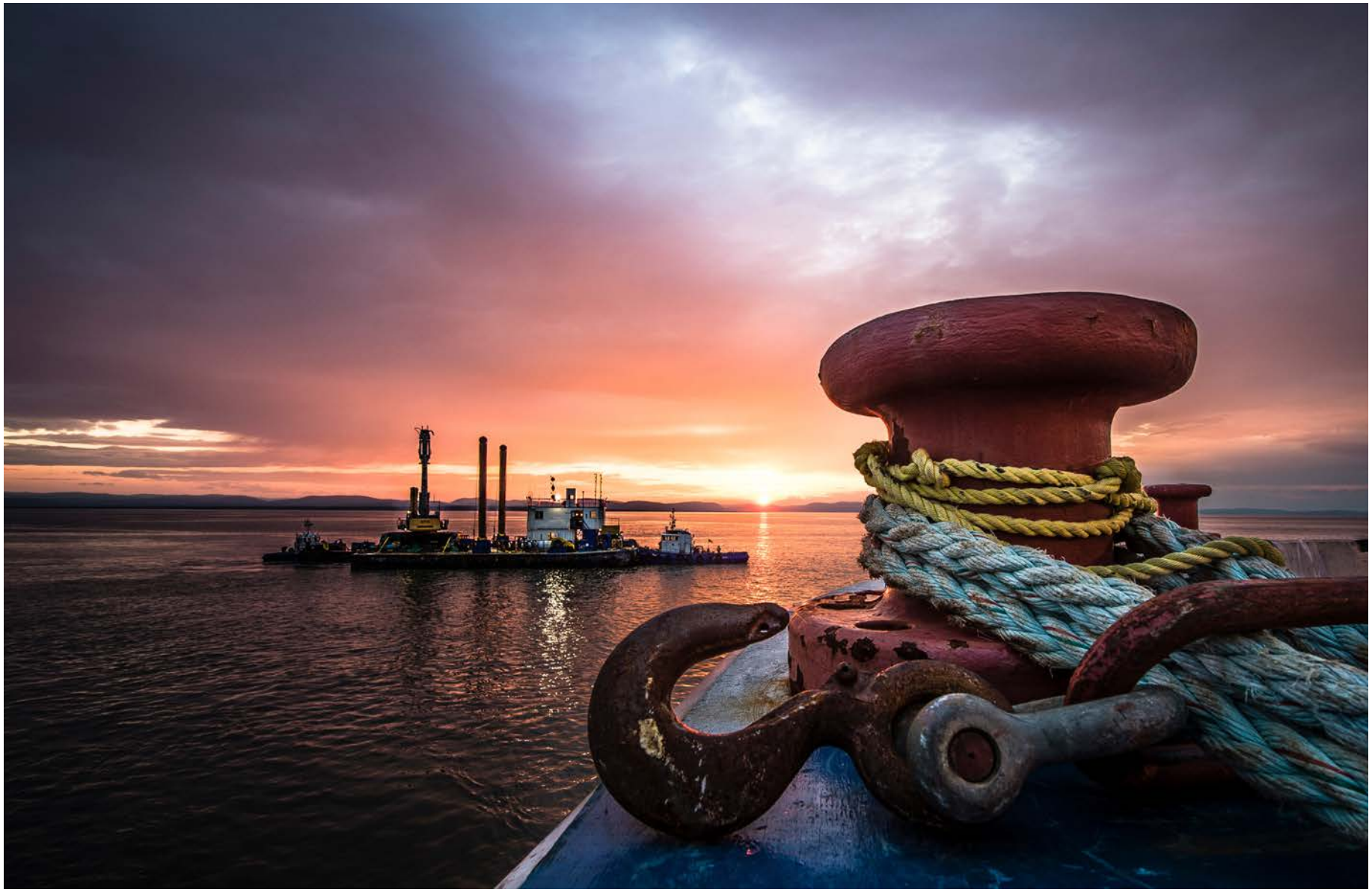
> « Notre histoire et notre identité se sont construites autour de notre majestueux fleuve. Il s'agit non seulement d'une voie de navigation stratégique, mais aussi un point d'ancrage de nombreux villages et villes du Québec. »

Pour la Ville de Rivière-du-Loup et pour les entreprises et les intervenants du secteur touristique, il est indéniable que le site de la Pointe de Rivière-du-Loup correspond à un réel point d'ancrage tel qu'énoncé par le premier ministre du Québec. Ce point d'ancrage s'est développé pendant plus d'un siècle pour en faire un lien maritime efficace avec la rive nord, un haut lieu pour le secteur récréotouristique et une porte d'accueil unique pour le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent. En ce sens, le gouvernement du Québec a l'obligation morale de considérer prioritairement le site de Rivière-du-Loup et de tout mettre en œuvre pour développer un projet d'aménagement qui permettra au service de traversier d'opérer efficacement tout en assurant la consolidation et le développement des croisiéristes et des adeptes de la navigation de plaisance.

Cette nouvelle vision maritime du gouvernement du Québec s'est également inspirée du livre *Cap sur un Québec gagnant : Le projet Saint-Laurent* écrit par M. François Legault et publié en 2013, avant son arrivée au pouvoir à titre de premier ministre. Dans cet ouvrage, plus précisément au chapitre 11 intitulé *Une icône à partager*, il écrit :

> « En fait, nous devons faire découvrir aux voyageurs et aux touristes du monde entier la majesté de ce joyau qu'est le Saint-Laurent. Son potentiel d'attrait touristique est immense et sous-exploité. Il nous appartient de prendre les moyens pour en faire profiter le reste du monde. Car l'industrie touristique jouerait un rôle bien plus important qu'il ne le fait actuellement dans notre économie si l'on apprenait à rendre la destination incontournable aux yeux du monde, et aux nôtres. »
>
> « Mais pour y arriver, les initiatives locales sont indispensables. Chaque ville, chaque village est à même d'imaginer des projets qui lui ressemblent. Le fleuve est suffisamment enraciné dans notre imaginaire collectif pour devenir la source de projets distincts et complémentaires. »

À ce chapitre, on peut affirmer que tous les intervenants locaux partagent la vision du premier ministre puisque c'est précisément en ce sens qu'ils œuvrent depuis des décennies, soit de faire de la Pointe de Rivière-du-Loup une zone portuaire de grande affluence et un lieu naturellement dédié à de nombreuses interrelations entre la rive et le fleuve Saint-Laurent.



# LES ATTENTES DE LA VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP QUANT À L'AVENIR DE LA TRAVERSE

En raison de l'importance que revêt l'étude d'opportunité et des impacts appréhendés de ses conclusions, la Ville de Rivière-du-Loup a fait connaitre sa position en faveur du maintien de la traverse au site actuel de la Pointe de Rivière-du-Loup. Aussi, dans le cadre de cette démarche, la Ville a également des attentes spécifiques envers la STQ, la SQI et le gouvernement du Québec :

- Prioriser le site actuel en y développant la solution la plus optimale pour le service de traversier et la plus adaptée aux opérations des autres utilisateurs maritimes de ce site que sont les croisiéristes et les plaisanciers;

- Respecter les schémas d'aménagement du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup en considérant que le déménagement de la traverse aurait pour conséquence de compromettre et de déstructurer la planification et le développement territorial reliés à cette infrastructure majeure;

- Réaliser, dans le cadre de l'étude d'opportunité, une étude complémentaire spécifique portant sur le développement d'une solution durable au phénomène de l'envasement au site de Rivière-du-Loup, et ce, en collaboration avec les utilisateurs du site et les différents ministères concernés, incluant la participation du gouvernement fédéral. À ce chapitre, il est proposé que cette étude tienne compte des résultats des analyses déjà réalisées dans le secteur par différentes firmes telles que Groupe-Conseil LaSalle (2008), Innovation Maritime (2017), Hydrosoft (2017) et Marc Pelletier (2017-2018);

- Offrir l'engagement et la garantie que tous les impacts économiques et sociaux que provoquerait un éventuel déplacement de la traverse seront, sans exception, analysés, quantifiés, publiés et considérés lors de la prise de décision;

- Reconnaitre la Ville de Rivière-du-Loup comme interlocuteur privilégié en raison de son expertise et de ses connaissances du site actuel et en raison de sa situation de carrefour routier et maritime;

- Établir un canal officiel de communication entre la Ville de Rivière-du-Loup, la STQ et la SQI en distinguant le rôle de la STQ de celui de la SQI dans le cadre de l'étude d'opportunité;

- Donner accès, tout au long du processus, aux différents rapports d'étapes et aux études qui seront réalisés afin de permettre à la Ville de Rivière-du-Loup d'en faire l'analyse et d'adresser ses commentaires et ses avis à la STQ ou à la SQI, selon le cas;

- Faire connaître la position du ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs (MFFP) concernant l'impact que pourraient entraîner les nombreux mouvements d'entrée et de sortie d'un traversier au port de Gros-Cacouna sur le béluga, une espèce sensible au trafic maritime et bien présente dans ce secteur. Cet avis devra prendre en compte le fait que le gouvernement du Québec a abandonné, en 2017, son projet d'établir une zone industrialo-portuaire (ZIP) à Gros-Cacouna pour cette raison précise. En effet, le but poursuivi par cette décision était de limiter l'utilisation de ces infrastructures portuaires pour éviter une augmentation du trafic maritime dans le secteur de Gros-Cacouna et ainsi assurer la protection du béluga. Cette décision gouvernementale a été prise dans un contexte où le trafic maritime au port de Gros-Cacouna était déjà peu significatif, et ce depuis plusieurs années;

- Réaliser une analyse de cohabitation des usages, des installations et des opérations au port de Gros-Cacouna et une analyse d'impact sur la continuité des services et des opérations portuaires, dont l'entreposage de marchandises, le chargement et déchargement des navires notamment pour l'exportation et l'importation outre-mer.

Pour la Ville de Rivière-du-Loup, ces attentes sont tout à fait légitimes et justifiées en raison des impacts que les conclusions de l'étude d'opportunité pourraient avoir sur l'économie et le développement économique de la ville et de la région toute entière.

# UN DOSSIER À SUIVRE DE PRÈS

Après plus de 112 ans d'histoire, des nombreux engagements pris depuis toutes ses années et des sommes colossales qui ont été investies au quai de la Pointe de Rivière-du-Loup, il apparait inconcevable, pour la Ville de Rivière-du-Loup, qu'une décision favorable à la délocalisation de la traverse soit prise par le gouvernement du Québec.

La présente démonstration du bien-fondé de maintenir ce lien maritime au site actuel confirme la volonté qu'a toujours eu la Ville de Rivière-du-Loup, avec la complicité des intervenants du milieu, de maintenir et de développer ce service de traversier au site actuel puisqu'il est partie prenante de la communauté louperivoise et de son économie. En d'autres termes, bien que les installations portuaires et que le navire devant prendre la relève du NM Trans-Saint-Laurent soient la propriété de la STQ, la « traverse de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon » appartient à l'ensemble des Québécois, qui ont assumé le coût des infrastructures portuaires de Rivière-du-Loup, notamment en 2010 et 2011, ainsi que le coût d'achat du NM Saaremaa I. La traverse occupe par ailleurs une place bien particulière dans le cœur des gens d'ici, spécifiquement pour les gens d'affaires qui souhaitent conserver à Rivière-du-Loup un service mis sur pied par leurs prédécesseurs.

Le nom de la traverse lorsqu'on le prononce, l'image bienveillante que le navire offre lorsqu'il quitte le quai ou apparait à la pointe ouest de l'Île-aux-Lièvres à son retour de Charlevoix, les rencontres impromptues qui se produisent pendant l'attente de l'embarquement et les sourires des enfants lorsqu'ils voient arriver ce géant des mers sont des exemples de valeurs non quantifiables en termes financiers, mais qui valent leur pesant d'or pour ceux et celles qui connaissent le secteur de la Pointe ou qui s'y intéressent. C'est pourquoi la Ville ne peut tolérer de voir partir une facette majeure de son identité, de son histoire, de son tissu social.

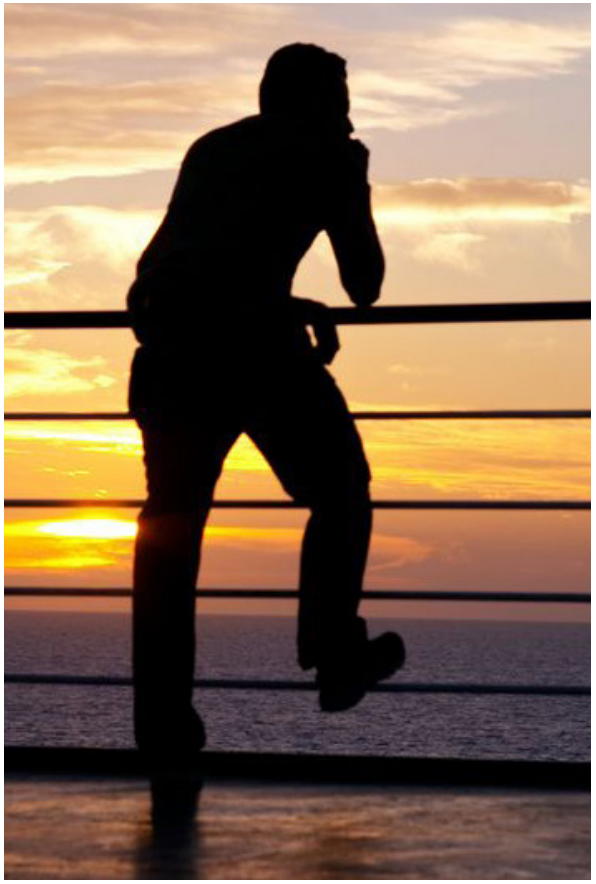
En ce sens, la Ville de Rivière-du-Loup considère qu'il est du devoir du gouvernement du Québec d'adopter une approche concertée avec les intervenants concernés en reconnaissant leur dynamisme, leur expertise et leur esprit innovant. Cette approche, dont la Ville de Rivière-du-Loup fait sienne, est également partagée par le premier ministre :

> « Mon rêve, c'est de faire de la vallée du Saint-Laurent une vallée de l'innovation, un endroit où l'imagination et la créativité deviendront le moteur de notre relance économique ».

La Ville de Rivière-du-Loup est consciente que le site actuel de la Pointe de Rivière-du-Loup pose, à certains égards, des défis sur le plan de la conception et de la réalisation des travaux d'aménagement du terminal pour le futur navire de desserte. Toutefois, on peut compter sur l'expertise et le savoir-faire de nos professionnels et de nos entreprises québécoises pour développer des solutions novatrices qui, d'une part, intègreront les paramètres du NM Saaremaa I et qui, d'autre part, pourront atténuer substantiellement, voire éliminer complètement et durablement le phénomène de l'envasement dans cette zone.

À ce sujet, la Ville de Rivière-du-Loup est convaincue qu'il est possible de développer une solution pérenne pouvant répondre tant aux besoins du traversier que des autres utilisateurs du site. Ce phénomène est connu et documenté puisqu'il a déjà fait l'objet de plusieurs analyses. Des solutions ont d'ailleurs déjà été développées à partir de celles-ci et proposées à la STQ. Il est primordial que le gouvernement du Québec, dans le cadre de l'étude d'opportunité, participe et collabore à l'élaboration d'une solution durable avec tous les intervenants impliqués. Il faudra également considérer qu'au cours des dernières années, les normes et les exigences environnementales ont eu pour conséquence d'augmenter de façon exponentielle les coûts du dragage, une opération cruciale et nécessaire à l'exploitation du site actuel.

En raison de l'importance de ce dossier, la Ville de Rivière-du-Loup poursuivra ses démarches en faveur du maintien du service de Traversier à Rivière-du-Loup et initiera, dans les semaines et les mois à venir, une série d'actions en appui à sa position pour mobiliser la population et faire connaître les enjeux en cause.



# DOCUMENTS CONSULTÉS


- Compte-rendu de la conférence de presse du président-directeur général de la STQ à Rivière-du-Loup. 2 décembre 2020.
- Appel d'offres *Services professionnels pour l'étude du mode d'exploitation du lien fluvial Bas-St-Laurent – Charlevoix*. STQ-SEAO. 5 février 2021.
- Article *Cent ans de navigation entre Rivière-du-Loup et la rive nord*. Érudit, volume 16, numéro 2. Jeannine Ouellet. 2010.
- *Traverser le fleuve, les cent ans de la Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon/Tadoussac*. Pierre Landry. 2009.
- *Étude d'impact économique du service de traversier entre Rivière-du-Loup et St-Siméon*. CRDE et BSQ. Mars 1997.
- Mémoire et résolutions d'appuis en faveur du renouvellement du contrat de service. 2000.
- Communiqué de presse. Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon. Juin 2000.
- Appel d'offres *Réalisation des études préparatoires pour la reconstruction du quai de Rivière-du-Loup et l'analyse de reconstruction au site de Rivière-du-Loup*. STQ. 2001.
- Scénarios et esquisses développées dans le cadre du projet de réaménagement des installations portuaires à Rivière-du-Loup. Tecsult, Lasalle & Lemelin. 2002 -2003.
- *Reconstruction du quai du traversier - Rivière-du-Loup*. STQ. 2003 et 2004.
- Document d'intervention auprès du gouvernement du Québec. Comité de consolidation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon. Novembre 2003.
- Lancement des travaux pour la revitalisation des quais. InfoDimanche. Mai 2010.
- Fiche technique du projet réalisé au quai de Rivière-du-Loup. Cima. 2010.
- Inauguration du quai et de l'embarcadère de Rivière-du-Loup. Info Dimanche. Juin 2011.
- Revue de presse. Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup. 2010-2019.
- *Évaluations des solutions, secteur marina de Rivière-du-Loup*. Marc Pelletier. Avril 2017.
- Plan d'affaires. Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup. Septembre 2018.
- *Rapport annuel de gestion 2019-2020*. STQ. Septembre 2020.
- *Analyse exploratoire des impacts économiques relatifs au déplacement de la traverse*. Institut de recherche sur les PME. Janvier 2021.
- Résolution de la MRC de Rivière-du-Loup. 2021-05-174-C. Mai 2021
- *Cap sur un Québec gagnant : Le projet Saint-Laurent*. François Legault. Octobre 2013.
- *Avantage Saint-Laurent*. Gouvernement du Québec. Juin 2021.


À RIVIÈRE-DU-LOUP

NOTRE TRAVERSE,
ON Y TIENT!

Signez la pétition ici

VilleRDL.ca/traverse

65, rue de l'Hôtel-de-Ville
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 3Y7

418 867-6700

Rivière-du-Loup