

Questions spécifiques – Service de traversier au départ de Rivière-du-Loup

Sur la collaboration avec la Ville

- 1. Votre gouvernement s'est maintes fois engagé à un processus transparent et à être réalisé en collaboration avec les parties prenantes. Or, seulement depuis 2024, nous n'avons eu aucun suivi de votre gouvernement aux résolutions 007-2024, 521-2024, 144-2025, 168-2025, 207-2025 et 236-2025, dont vous étiez parmi les destinataires, sauf lorsque vous avez été invitée, dernièrement, en séance extraordinaire. Pourquoi?**

Dès le début du mandat de la députée, des rencontres ont été organisées avec les acteurs du milieu et le canal de communication a toujours été ouvert pour répondre aux questions des citoyens. Les résolutions qui demandaient des actions précises ont reçu une réponse, notamment la 007-2024, à laquelle la STQ a répondu le 26 janvier 2024.

- 2. Depuis l'annonce par la STQ du démarrage d'une étude d'opportunité sur les activités de la traverse, en décembre 2020, la Ville n'a jamais été invitée à collaborer formellement au processus. La présentation faite lors du breffage technique lors de l'annonce du déménagement, en décembre dernier, mentionne cependant que la Ville a été consultée. Pouvez-vous nous indiquer ce qui vous amène à penser et à dire publiquement que la Ville de Rivière-du-Loup a bel et bien été consultée dans le processus, qu'elle a pu s'exprimer librement et que ses opinions et appréhensions ont été prises en compte?**

Plusieurs rencontres entre la prédécesseuse de M. Bastille et le prédécesseur de Madame Bédard, la STQ et la SQI ont eu lieu dont: le 27 août 2021, le 11 janvier 2022 ainsi que le 16 février 2022. Plusieurs parties prenantes ont été ajoutées à la liste des personnes rencontrées après une suggestion de bonification de la part de Rivière-du-Loup. Ces suggestions avaient été envoyées à la STQ par M. Denis Lagacé, alors DG de la Ville, à la suite de la rencontre du 11 janvier. Rappelons que le processus ne prévoyait pas cette étape, mais qu'elle a été ajoutée par la STQ.

<https://www.traversiers.com/fr/a-propos-de-la-societe/nouvelles-et-communiqués/detail/dossier-dopportunité-du-lien-fluvial-bas-saint-laurent-charlevoix-la-stq-a-rencontre-les-representants-des-regions-desservies>

De plus, des rencontres ont eu lieu dès 2022 avec l'équipe et le canal de communication a toujours été ouvert avec la Ville afin de répondre aux différentes préoccupations.

Sur l'accès aux documents

- 1. Les ministères et organismes gouvernementaux impliqués dans le processus de déménagement de la traverse refusent systématiquement toute divulgation de documents en lien avec l'étude d'opportunité, en précisant que leur divulgation contreviendrait à la *Loi sur l'accès*. Une quantité impressionnante de documents, dont une étude d'opportunité, est cependant accessible présentement pour le projet du 3^e lien, alors même qu'ils pourraient être couverts par les mêmes dispositions de la *Loi sur l'accès*. Pourquoi réserver un traitement différent aux documents dans le cadre de ce dossier?**

Le MTMD a reçu directement plusieurs demandes d'accès à l'information portant spécifiquement sur le comité d'experts indépendants mis en place pour étudier les réponses reçues dans le cadre de l'appel d'intérêt lancé par la STQ en janvier 2024.

La majorité des documents concernés n'a pu être divulguée en raison de clauses contractuelles (conditions d'engagement des membres experts), nominatives (les conditions d'engagement des experts prévoyaient la confidentialité de leur identité), ainsi qu'en raison de la présence de données sensibles d'affaires, car le travail des experts consistait à se prononcer sur la valeur de chacune des propositions d'intérêt présentées à la STQ.

Dans tous les cas, le traitement des demandes d'accès à l'information a été fait conformément aux prescriptions de la Loi.

La divulgation des documents liés à l'étude d'opportunité serait contraire à la Loi sur l'accès, notamment en raison des articles 23 et 24 sur les décisions ministérielles non rendues publiques.

Toutefois, la STQ diffuse sur son site Web, tel que l'exige la loi, l'ensemble des documents transmis dans le cadre d'une demande d'accès à l'information. Nous désirons porter l'attention sur l'hyperlien suivant : [2025-2026 - Documents transmis dans le cadre d'une demande d'accès à l'information - Société des traversiers du Québec](#)

Ce document explique les motifs de refus de divulgation de la part de STQ et comprend plusieurs informations contenues au dossier d'opportunités.

- 2. L'adoption de notre projet de loi d'intérêt privé aurait permis à la Ville d'obtenir les documents lui permettant d'objectiver la décision de votre gouvernement. Nous n'avons aucun enjeu à appuyer la décision gouvernementale si elle est basée sur des critères objectifs et réalistes, et qu'elle constitue réellement la meilleure décision pour les finances publiques du Québec. Pourquoi avoir ignoré les démarches de la Ville pour plus de transparence? Pourquoi ne pas avoir saisi l'occasion d'étudier notre projet de loi d'intérêt privé en commission parlementaire et de dévoiler les raisons qui ont influencé votre décision?**

La décision du Conseil des ministres est appuyée par des analyses techniques, des études rigoureuses et sur des recommandations impartiales et fondées d'un comité d'experts. Elle vise à assurer la pérennité et la viabilité de la traverse dans la région pour les décennies à venir.

- 3. À la lecture de la réponse à une demande d'accès, nous avons constaté que le ministère du Tourisme confirme n'avoir eu aucune communication en lien avec le déménagement de la traverse de Rivière-du-Loup vers le port de Gros-Cacouna ni aucune étude réalisée sur le même sujet. Sachant que le traversier génère des retombées économiques touristiques importantes pour la région de Rivière-du-Loup, comment peut-on rassurer le milieu touristique quant aux impacts anticipés et sur les moyens pris par votre gouvernement pour les minimiser?**

Évidemment, comme plusieurs autres éléments, l'environnement socioéconomique a été évalué dans le cadre du dossier d'opportunité. L'évaluation des enjeux socioéconomiques a permis d'affirmer que la relocalisation de la traverse vers Cacouna aura un impact économique restreint aux environs du secteur de la Pointe de Rivière-du-Loup. Certaines parties prenantes ont même mentionné qu'à la suite du départ de la traverse, un redéploiement du secteur de la Pointe pourrait bénéficier grandement à la création d'un espace touristique et social.

La décision repose avant tout sur des considérations rationnelles de nature techniques, de sécurité, financières et réglementaires. La relocalisation de la traverse à Gros-Cacouna permettra d'offrir un service bonifié, notamment par une prolongation des opérations, un plus grand nombre de traversées par jour ainsi que la mise en place d'un système de réservation en ligne. Ces améliorations bénéficieront à l'ensemble des clientèles desservies, y compris la clientèle touristique.

Sur l'opportunité d'un déménagement

1. À la suite de l'appel d'intérêt lancé en janvier 2024, au moins un armateur s'est affiché publiquement comme intéressé, précisant avoir répondu, selon lui, à 100 % des critères requis par la STQ. Bien que lourdement caviardé, on apprend, dans le sommaire exécutif du MTMD sur l'avis d'appel d'intérêt dont nous avons obtenu copie à la suite d'une demande d'accès, les éléments suivants : a. On peut inférer que l'un des critères était une absence complète de modification au quai (point G);

b. On comprend que les solutions de dragage proposées ont été jugées comme globalement conformes (point J);

c. On peut inférer que l'un des critères était une réduction des coûts totaux (point M).

Ainsi, la Ville estime que certains critères immuables avaient été imposés par la STQ, et que le comité d'experts a fait son analyse sur la base de ces critères imposés, sans possibilité d'y déroger. Pouvez-vous nous dire quels étaient les critères établis par la STQ pour l'appel d'intérêt? Par ailleurs, compte tenu du fait qu'au moins une proposition complète ait été déposée, pourquoi ne pas avoir permis à la Ville de travailler de concert avec les proposants pour trouver une solution techniquement et commercialement viable au site de Rivière-du-Loup?

À la demande de la députée, plusieurs options ont été évaluées, notamment des alternatives au dragage ainsi que la possibilité de construire un navire spécifiquement conçu pour la traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon. Un appel d'intérêt privé a également été lancé afin de vérifier si un promoteur privé serait en mesure d'opérer la traverse à Rivière-du-Loup dans les conditions actuelles et d'assurer sa pérennité.

Les critères d'évaluation ont été rendus publics. Le sondage de marché pour le projet de traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon, soit l'Avis d'appel d'intérêt STQ AI-2024-01, visait à identifier un opérateur privé intéressé à offrir le service de traversier entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon:

- En utilisant les infrastructures existantes, sans modifications;
- En intégrant au service du fournisseur les opérations de dragage;
- En offrant un navire de remplacement au NM Trans Saint-Laurent;
- En offrant au minimum le même niveau de service que le service actuel.

Afin que le processus soit indépendant du dossier d'opportunités, un comité d'experts multidisciplinaire et indépendant de la STQ, formé par le MTMD, a été chargé d'analyser les réponses au sondage de marché. Le comité regroupait, entre autres des experts en navigation, en architecture navale, en dragage, en économie et en service à la clientèle.

L'appel d'intérêt visait un objectif : tester le marché pour savoir si un armateur ou un consortium privé serait en mesure d'opérer un service de traversier à partir de Rivière-du-Loup, dans les conditions actuelles d'exercice qui sont celles de la STQ. C'est-à-dire sans prolonger le quai de Rivière-du-Loup et en tenant compte du dragage requis et des conditions très strictes émises par le gouvernement fédéral pour mener les opérations de dragage et pour disposer des sédiments.

L'ensemble des participants (experts et employés du MTMD et de la STQ) a signé des engagements de confidentialité.

La STQ n'a pas imposé de critères « immuables », mais a établi des exigences minimales liées à la faisabilité, à la sécurité, aux impacts environnementaux et aux coûts. Une proposition peut apparaître complète du point de vue du promoteur, sans pour autant satisfaire aux exigences techniques et opérationnelles des membres du comité.

2. Puisque l'une des prémisses au déménagement de la traverse à Cacouna est le fait que le NM Saaremaa I est incompatible avec les installations portuaires de Rivière-du-Loup sans investissement majeur, pourquoi ne pas simplement considérer la vente dudit navire et considérer l'achat d'un navire compatible? Est-ce qu'une étude a été réalisée à cet effet?

Comme mentionné en décembre 2023, la STQ, à la demande de la députée, a fait produire une étude complémentaire impliquant un modèle de navire spécifiquement conçu pour le site actuel de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon. Une firme d'architecture navale a donc développé un navire à fond plat, afin de limiter les activités de dragages. Au niveau de ses caractéristiques, c'est un navire qui a une charge utile similaire à celle du Trans-Saint-Laurent, qui a une longueur et une largeur comparable au Trans-Saint-Laurent et au Saaremaa I.

Les principaux constats de l'utilisation de ce navire sont que :

- Si les opérations de dragage étaient suspendues, près de 100 % des traversées seraient affectées. Il ne serait pas possible d'opérer au quai de Rivière-du-Loup.
- Si les opérations de dragages sont maintenues : entre 20 % et 30 % des voyages pourraient être affectés
- Une diminution de service serait engendrée considérant le type de navire et les conditions de navigation du secteur;
- Aucune exploitation lors de la période des glaces ne serait possible

La firme a donc confirmé que l'utilisation de ce navire sur mesure aurait un impact négatif et une diminution notable :

- Du nombre de traversées possibles
- De la période d'opération annuelle
- De la capacité de chargement
- Du confort passager

Aller de l'avant avec la construction d'un tel navire irait en contradiction avec les objectifs de pérennité et d'efficacité du service dans la région.

Ensuite, les résultats du rapport du comité d'experts concluent que le marché n'est pas apte à fournir un navire adéquat et convenable aux contraintes et aux exigences du site, y compris, la compatibilité avec les infrastructures terrestres. Les réponses ont plutôt confirmé la difficulté de trouver un tel navire sur le marché international.

Il a souvent été question que le Saaremaa I n'était pas le bon navire pour le lien fluvial Bas-Saint-Laurent – Charlevoix. L'étude du navire hypothétique ainsi que le rapport du comité d'experts sortent complètement le Saaremaa I du débat, car cela démontre que dans un avenir rapproché, aucun navire moderne ayant la même capacité que le Trans-Saint-Laurent ne sera en mesure d'opérer dans les conditions actuelles du site. Même avec un modèle clé en main, on ne serait pas en mesure de maintenir le même niveau de service. Cela irait en contradiction avec les objectifs de pérennité du lien.

3. À quel moment précisément le NM Saaremaa I est-il devenu le navire qui devrait prendre le relais du NM Trans-Saint-Laurent dans la liaison vers Charlevoix, sachant qu'il a été acquis en 2019 pour assurer une relève au NM F.-A.-Gauthier, lequel était déjà relevé à ce moment par le NM Apollo?

L'acquisition du NM Saaremaa I a toujours eu deux objectifs :

- 1) Assurer la relève du NM FA Gauthier
- 2) Remplacer le NM Trans-Saint-Laurent assurant la traverse Rivière-du-Loup – Saint- Siméon.

4. Avez-vous fait expertiser le NM Trans-Saint-Laurent en évaluant s'il ne serait pas possible, à des frais raisonnables, de prolonger ses opérations jusqu'à la fin de l'autorisation de dragage qui est en vigueur au port de Rivière-du-Loup, soit jusqu'en 2031?

La STQ accorde déjà des sommes au maintien de l'état du NM Trans-Saint-Laurent, tel que convenu dans le contrat avec le Groupe Clark. Le navire, construit en 1963, est en fin de vie utile. Il vient tout juste de sortir de cale sèche. La STQ a déjà prolongé son service par le biais d'un avenant.

La STQ a mené plusieurs analyses à cet effet, mais les risques techniques ainsi que l'incertitude entourant la fiabilité du navire au cours des prochaines années sont présents et importants.

La question n'est donc pas de savoir si le NM Trans-Saint-Laurent peut continuer à opérer jusqu'en 2031, mais plutôt de planifier un service fiable et durable, compte tenu de l'âge avancé du navire et des enjeux récurrents d'ensablement au quai de Rivière-du-Loup.

5. L'option analysée pour le site de Rivière-du-Loup (construction d'un nouveau terminal de traversier au sud du quai du traversier actuel à l'extrémité de l'ancien quai commercial) avait déjà fait l'objet d'une analyse par la firme Tecsalt pour le compte de Transport Canada au milieu des années 2000 et à l'époque, les coûts estimés de construction de cette option (en dollars de 2005) étaient de 40 M\$, incluant un brise-lames. Faute de budget, à une époque d'austérité dans les dépenses publiques imposée par le gouvernement en place, la STQ n'a pas retenu cette option. Elle a plutôt procédé à la réfection du quai actuel vers 2010 au coût de 20,2 M\$ en utilisant l'enveloppe de 148,8 M\$ que le fédéral venait de mettre à la disposition du gouvernement du

Québec pour la rétrocession de 4 ports, dont celui de Gros-Cacouna. Georges Farrah, alors PDG de la STQ, soulignait d'ailleurs, en mai 2010, « Il ne s'agit pas d'une réparation ponctuelle, mais bien une réfection majeure des quais afin que cette infrastructure demeure pour les générations présentes et futures un lieu de transit, de rassemblement et d'échange ». Quinze ans plus tard, cet engagement de la STQ pour les générations présentes et futures ne tient plus, et les coûts estimés de construction de cette option en dollars 2022 sont de 665 M\$, sans brise-lames. Comment un tel écart peut-il s'expliquer?

Depuis 2017, la période permise pour réaliser les opérations de dragage s'est rétrécie pour donner suite à l'adoption d'un arrêté ministériel fédéral visant la protection de l'habitat essentiel du béluga, ce qui signifie que la période du 1er avril au 30 septembre doit être évitée.

Cela fait en sorte que :

- On doit draguer en automne et on ne peut plus faire les ajustements des sols nécessaires aux opérations en début de saison;
- Nous avons une très courte fenêtre pour effectuer les opérations de dragage;
- Nous sommes tributaires des conditions météorologiques automnales qui sont loin d'être optimales.

Tel qu'expliqué dans le breffage technique, c'est la principale problématique au quai de Rivière-du-Loup, car le taux d'ensablement du site est très rapide et cela nécessite un dragage annuel afin de conserver la profondeur d'eau requise pour assurer la navigation lors des manœuvres à quai et ainsi conserver l'offre de service actuel. Les options viables pour une installation qui permettraient un service à long terme au site de Rivière-du-Loup ont été évaluées au dossier d'opportunité. L'écart de coût s'explique donc du fait que, comparativement à 2010, l'enjeu d'ensablement est de plus en plus important et rien n'indique qu'il se résorbera. De plus, il est normal qu'entre 2010 et 2025, les coûts de construction aient considérablement augmenté.

Sur le projet à Cacouna

1. Les documents d'appel d'offres rendus publics confirment qu'il en coûtera plus de 34 millions pour des infrastructures temporaires qui seront démantelées après moins de 3 ans. Il s'agit d'une dépense qui, annualisée, représente plus de 11 millions de dollars. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi de telles infrastructures temporaires sont requises alors que les opérations pourraient aisément continuer à Rivière-du-Loup le temps de la construction des infrastructures permanentes à Cacouna?

Les installations temporaires sont nécessaires pour éviter une interruption de service.

- Les installations temporaires seraient en service de 3 à 4 ans.
- La continuité du service exige une solution temporaire, car, selon les analyses réalisées par la STQ, le maintien du NM Trans-St-Laurent pour cette période comporte des risques jugés importants.
- Le montant de 34 M\$, déjà inclus dans les prévisions budgétaires de 172 M\$ liées à la relocalisation, permet de combler l'intervalle jusqu'à la mise en place des installations permanentes, sans interruption du service.

2. Pour quelle raison est-ce que l'appel d'offres en services professionnels a été devancé de 6 mois versus le calendrier préliminaire présenté lors de la conférence de presse du 19 décembre dernier?

En aucun cas l'appel d'offre pour les services professionnels n'a été devancé. Il est normal que l'échéancier présenté en décembre dernier mentionne « octobre 2025 » pour l'étape des plans et devis préliminaires, car pour que l'étape débute en octobre 2025, les appels d'offres doivent être lancés dès maintenant afin que le fournisseur choisi puisse commencer ses travaux à l'automne comme prévu au calendrier.

3. Dans le calendrier présenté lors du briefing technique aux journalistes en décembre dernier, les études environnementales – dont la tenue d'un BAPE, sont prévues de manière concomitante à la réalisation et à l'opération des infrastructures portuaires temporaires. Il nous semble qu'il serait préférable de réaliser le BAPE en continuant les opérations à Rivière-du-Loup, tout en économisant plus de 34 millions de dollars en infrastructures temporaires. Pourquoi ne pas devancer le BAPE et engager le gouvernement à sa réalisation AVANT toute démobilisation des opérations à Rivière-du-Loup?

Le projet prévoit des installations temporaires afin d'éviter toute interruption de service étant donné la fin de vie utile du Trans-Saint-Laurent et les enjeux d'ensablement au quai de Rivière-du-Loup.

4. On apprenait récemment que « devant l'incertitude qui continue de planer sur l'éventuel déménagement de la traverse de Rivière-du-Loup vers Cacouna, Soucy industriel n'a eu d'autre choix que de poursuivre ses activités liées au secteur maritime à Ste-Flavie ». Est-ce que des études sur la cohabitation entre la traverse et les activités économiques liées au secteur maritime existent? On peut lire sur le site Internet du gouvernement que le port de Gros-Cacouna joue un rôle stratégique dans le développement commercial et économique régional. Est-ce que vous êtes en mesure d'affirmer que les activités du port commercial ne seront pas compromises par l'arrivée de la traverse dans le secteur?

Le MTMD a des échanges réguliers avec **Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie** qui gère le port de Gros-Cacouna, la STQ et les instances de gestion du projet SQI-STQ-MTMD. Il veille à ce que le projet de relocalisation de la traverse assure une cohabitation harmonieuse des usages. La cohabitation entre usages commerciaux et publics est fréquente dans les ports.

Le terminal de la STQ serait situé à l'opposé du quai commercial de Cacouna, loin de l'entrepôt et du site d'opération de Soucy Industriel. Aucun élément technique ne laisse croire à une incompatibilité d'usages.

Cela dit, la décision d'affaires de Soucy Industriel relève d'une entreprise privée et ce n'est pas le rôle du Gouvernement de s'immiscer dans cette décision.

5. Vous prévoyez que le déplacement de la traverse vers le port de Gros-Cacouna augmentera le temps de chaque traversée de 20 minutes.

a. Sachant qu'actuellement, lorsqu'il y a 8 traversées par jour l'horaire s'étend de 7 h 45 (départ de Rivière-du-Loup) à 20 h 35 (retour à Rivière-du-Loup), est-ce qu'une analyse de l'impact de cette augmentation de temps sur l'horaire des traversées a été effectuée?

b. Avez-vous quantifié les effets de cette augmentation de temps de traversée sur la génération de gaz à effet de serre (GES) et l'ajout de polluants à l'environnement et avez-vous calculé ces impacts environnementaux en termes économiques?

c. Avez-vous calculé la consommation de carburant anticipée du NM Saaremaa I à partir du port de Gros-Cacouna en prenant en compte, notamment :

i. Le poids du navire

ii. Le type de carburant utilisé

iii. Sa capacité de chargement

iv. Les courants marins dans le nouveau parcours

v. Le profil du NM Saaremaa I par rapport aux vents

vi. La distance à parcourir aller-retour (+ 40 minutes)

vii. Le nombre de traversées effectuées par jour

viii. Le prolongement de la saison d'opération

ix. Tout autre facteur qui pourrait avoir un impact sur la consommation de carburant

d. Avez-vous comparé ces prévisions avec les données actuelles sur la consommation de carburant du NM Trans-Saint-Laurent? Autrement dit, en coûtera-t-il moins ou plus cher d'opérer le NM Saaremaa I à partir du port de Gros-Cacouna en comparaison avec le NM Trans-Saint-Laurent à partir du quai de Rivière-du-Loup?

Oui, ces éléments ont été pris en compte dans l'analyse et considérés dans la décision.

Rappelons que le NM Saaremaa I offre une capacité supérieure à celle du NM Trans-Saint-Laurent. La durée plus longue du trajet de la traverse (env. 20 minutes) serait compensée par une réduction des périodes d'interruption, une meilleure planification du service, une capacité supérieure du traversier et une prolongation du service de traverse.

Le nouveau parcours permet également d'éviter des manœuvres complexes liées à l'ensablement et aux courants, ce qui pourrait atténuer les effets de la plus longue trajectoire.

6. En l'absence d'information claire sur les intentions du gouvernement, des rumeurs nous parviennent constamment. La plus récente et la plus persistante jusqu'ici rapporte que votre gouvernement aurait l'intention, d'ici quelques années, de fermer ses installations portuaires de Saint-Siméon, de Baie-Sainte-Catherine et de Godbout, puis de revenir à la charge pour supprimer le lien privé entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, à la faveur d'une liaison Cacouna – Tadoussac et Matane – Baie-Comeau et d'un pont sur la rivière Saguenay. Pouvez-vous nous présenter votre vision long terme des services de traversiers entre les rives nord et sud du Saint-Laurent?

Ce n'est pas la volonté ni la vision de notre Gouvernement.

7. La décision prise par le gouvernement a-t-elle été influencée de quelque façon que ce soit par la volonté d'impliquer la Première Nation Wolastoqiyik Wamsipekuk dans le processus? Est-il

prévu qu'elle joue un rôle quelconque au regard de l'exploitation de la traverse au site de Gros-Cacouna?

La PNWW n'est intervenue d'aucune façon dans le processus et n'a pas été impliquée dans la décision. Il n'est aucunement prévu qu'elle intervienne dans l'exploitation du traversier.

Encore une fois, la décision est basée sur les conditions d'opération n'offrant aucune perspective à moyen et long terme à Rivière-du-Loup en raison de l'ensablement sévère et continu du secteur et représentant des dépenses excessives.

Le choix de Gros-Cacouna s'avère rationnel et permettra une bonification du service en plus d'assurer le service de traverse pour des décennies.

8. Le gouvernement, ses ministères ou ses sociétés d'État, dont la STQ, ont-ils expressément demandé, exigé ou forcé la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie à retirer de son site Web sa *Planification stratégique 2021 – 2026* datée du 10 mars 2022, dans lequel était identifié, en page 38, le « projet de traversier de la Société des traversiers du Québec au port de Gros-Cacouna » dans la liste des menaces au développement de la Société, en précisant que ce projet « laisse entrevoir des conflits d'usages qui pourraient nuire au développement du port »?

Il s'agit de la propre initiative de la **Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie**.