

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?
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?

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?
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?
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?

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?

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?
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.-Gauthier¹ ², lequel était déjà relevé à ce moment par le NM Apollo?
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?
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

¹ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1149403/stq-navire-releve-traverse-matane-cote-nord-fagauthier>

² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1164809/saaremaa-traversier-bateau-matane-godbout-baie-comeau>

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?

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?
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?
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 démobilitation des opérations à 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?

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?
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?
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 Wahsipekuk 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?

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 »?