

Traverse de Rivière-du-Loup

Questions (toujours) sans réponse...

- Un nouveau terminal doit être aménagé au port voisin, ce qui coûterait beaucoup moins cher, selon la STQ, que de réaménager les installations portuaires de la Pointe de Rivière-du-Loup, pourtant rénovées en 2009-2010, une opération évaluée à 665 M\$. **Quelle est la ventilation de ce montant? Combien de tonnes de béton? Combien de pieux sur le fond marin? Combien en frais d'ingénierie, d'architecture et autres services professionnels? Combien pour le remblai du quai? Combien pour l'enrochement? Combien pour la construction d'un nouveau terminal? Combien pour la construction d'un chemin d'accès et une nouvelle aire d'attente asphaltée?**
- Nous savons maintenant que l'ancien député Denis Tardif a mis son siège en jeu pour annuler une annonce imminente du déménagement du service de traversier en 2020. **Cette annonce en préparation était-elle appuyée sur des études et des analyses sérieuses? Si oui, ont-elles été considérées dans les analyses des cinq dernières années? Sinon, comment se justifiait alors cette décision déconnectée du milieu?**
- La STQ a procédé à un appel public pour valider l'intérêt d'armateurs à opérer la traverse à partir de site de Rivière-du-Loup. Au moins deux dossiers ont été soumis mais aucun n'a été jugée conforme. **Pourquoi au moins une entreprise crédible et établie assure être en mesure d'opérer à partir du site de Rivière-du-Loup (et de Saint-Siméon) sans investissement majeur alors que le gouvernement dit le contraire?** Sans explication valable, il est permis de penser que l'appel d'intérêt était potentiellement dirigé, avec l'objectif d'écartier le site de la Pointe de Rivière-du-Loup des options envisageables.

- Dans la première mouture du projet, le déménagement s'effectuait dès 2028 en utilisant des infrastructures temporaires au quai de Gros-Cacouna. Selon les documents déposés par la Société québécoise des infrastructures, ces installations temporaires étaient essentielles sans quoi une rupture de service était à prévoir, le NM Trans Saint-Laurent étant alors condamné : continuer de l'opérer était vraisemblablement dangereux pour les Québécois. Or, ces infrastructures temporaires de 34 millions de dollars ont finalement été jugées non nécessaires, du jour au lendemain, prolongeant ainsi de façon un peu mystique la durée de vie du Trans-Saint-Laurent. Aucun expert consulté n'est en mesure d'expliquer objectivement la planification de ces infrastructures temporaires. **La STQ a-t-elle voulu éviter une étude d'impact environnemental en considérant l'aménagement d'installations temporaires? A-t-elle simplement abandonné l'idée lorsqu'elle a finalement appris qu'elle devrait en subir une peu importe l'option retenue?**
- Une quantité impressionnante de documents est disponible pour consultation sur Internet dans le cadre du dossier du 3e lien reliant Québec à Lévis, incluant des études d'opportunité, un projet pourtant gigantesque. **Pourquoi réserver un traitement différent aux études réalisées pour le déménagement de la traverse?**
- Avec un déménagement, il est prévu d'allonger la saison d'opération. Il serait toutefois faux de dire que le bateau opérera 12 mois par année sachant qu'il doit faire l'objet de travaux d'entretien chaque année. De plus, on sait que la traversée sera plus longue de 20 minutes de chaque côté, donc 40 minutes de plus pour un aller-retour. **Est-ce que la réduction du nombre de traversées quotidiennes est envisagée, notamment en période estivale? Cette option est-elle exclue d'emblée ou est-elle envisageable? Si l'option est envisageable, est-ce que les impacts sur l'industrie du tourisme de cette réduction de l'offre en haute saison touristique ont été évalués?**

- Il est permis de croire que, sans traverse et sans dragage annuel, les installations portuaires de la Pointe de Rivière-du-Loup, pourtant renovées à grands frais en 2009-20210, vont dépérir rapidement, sans compter l'accès à la marina qui risque de s'envaser tragiquement. **Est-ce que l'impact de la délocalisation de la traverse sur les plaisanciers de la marina et les entreprises vivant du tourisme fluvial et insulaire a été évalué? Une solution/compensation financière est-elle envisagée pour cette industrie?**

- Après 2031, plus aucun bateau n'accostera au terminal de la Pointe de Rivière-du-Loup. **Qu'advient-il des infrastructures existantes ? Les coûts de démantèlement et de remise en état sont-ils pris en compte dans les coûts associés à l'option de déménager la traverse?**

- On peut imaginer que la construction d'un terminal portuaire tout neuf aura son lot d'impacts sur l'environnement. Alors qu'on s'inquiète mondialement du réchauffement climatique global, tous les experts s'entendent pour dire qu'il faut diminuer notre émission collective de gaz à effet de serre (GES). **Est-ce que l'impact des travaux de construction par rapport au maintien des infrastructures actuelles a été évalué en tonnes équivalentes de CO²?**

- On entend souvent dire de la part des gens en faveur du déménagement de la traverse que le port de Gros-Cacouna ne nécessite pas de dragage. Or, on sait que c'est totalement faux puisque le phénomène de sédimentation du fond marin est également présent sur le site, bien qu'il soit moins problématique pour un traversier dont le tirant d'eau est beaucoup plus faible qu'un cargo commercial. Cependant, un dragage d'entretien périodique est nécessaire pour l'ensemble du havre qui souffre déjà d'un déficit de dragage. **Sur 30, 40 ou 50 ans, combien de tonnes de sédiments devront avoir été soutirées dans l'ensemble du havre de Gros-Cacouna, tant pour la construction du nouveau terminal que pour l'entretien lié à la présence du service de traversier?**