

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 11 : LE TRANSPORT MARITIME

- Analyse et rédaction :** Jacques Ruel, ingénieur
Service des normes en transport
maritime, aérien et ferroviaire
- Assistance à l'analyse
et à la rédaction :** Gilles Desgagnés, agent de recherche
Claude Fleury, agent de recherche
Jacques Therrien, agent de recherche
Service des normes en transport
maritime, aérien et ferroviaire
- Collaboration :** Robert Patry, aménagiste
Service de l'économie, statistique et
encadrement des plans de transport

Version décembre 1997

Table des matières

INTRODUCTION	1
11.1 LE CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE	3
11.2 LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE	5
11.3 LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	8
11.4 LES PORTS DE LA CÔTE-NORD	10
11.4.1 LES PRINCIPAUX PORTS ET LEURS TRAFICS.....	10
11.4.2 DE NOMBREUSES INSTALLATIONS PORTUAIRES	11
11.5 DESCRIPTION DES PORTS DE LA CÔTE-NORD	17
11.5.1 LE PORT DE BAIE-COMEAU	17
11.5.2 LE PORT DE PORT-CARTIER.....	18
11.5.3 LE PORT DE SEPT-ÎLES.....	18
11.5.4 LE PORT DE HAVRE-SAINT-PIERRE	20
11.5.5 LE PORT DE BAIE-JOHAN-BEETZ	21
11.5.6 LE PORT DE NATASHQUAN.....	21
11.5.7 LE PORT DE PORT-MENIER.....	22
11.6 DESCRIPTION DES PORTS DE LA BASSE-CÔTE-NORD.....	24
11.6.1 LE PORT DE KÉGASKA	24
11.6.2 LE PORT DE LA ROMAINE.....	25
11.6.3 LE PORT DE HARRINGTON HARBOUR.....	25
11.6.4 LE PORT DE TÊTE-À-LA-BALEINE.....	26
11.6.5 LE PORT DE LA TABATIÈRE	26
11.6.6 LE PORT DE POINTE-À-LA-TRUITE (SAINT-AUGUSTIN)	27
11.6.7 LE PORT DE VIEUX-FORT.....	28
11.6.8 LE PORT DE BLANC-SABLON.....	28
11.7 LES TRAVERSES MARITIMES.....	29
11.7.1 LA TRAVERSE TADOUSSAC / BAIE-SAINTE-CATHERINE	30
11.7.2 LA TRAVERSE BAIE-COMEAU / MATANE / GODBOUT.....	33
11.7.3 LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES / LES ESCOUMINS	37
11.7.4 LA TRAVERSE FERROVIAIRE BAIE-COMEAU / MATANE	40
11.7.5 LA TRAVERSE BLANC-SABLON / SAINTE-BARBE	41
11.7.6 LA TRAVERSE GASPÉSIE / ANTICOSTI / CÔTE-NORD	43
11.7.7 TRAVERSE MARITIME FORESTVILLE / RIMOUSKI.....	45
11.7.8 PROJET DE TRAVERSIER-RAIL À SEPT-ÎLES ET PORT-CARTIER.....	46
11.8 LES DESSERTES MARITIMES	49
11.8.1 LA DESSERTE DE LA BASSE-CÔTE-NORD	49
11.8.2 LA DESSERTE CHEVERY/HARRINGTON HARBOUR/AYLMER SOUND	54
11.8.3 LA DESSERTE DE SAINT-AUGUSTIN	55

11.9 LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME	57
11.9.1 LA TRAVERSE TROIS-PISTOLES/LES ESCOUMINS	60
11.9.2 LA TRAVERSE FORESTVILLE/RIMOUSKI	60
11.9.3 LA TRAVERSE MATANE/BAIE-COMEAU/GOUBOUT	61
11.9.4 LE TRAVERSIER-RAIL BAIE-COMEAU/MATANE	62
11.9.5 LE RETOUR DE LA TRAVERSE GASPÉSIE/ANTICOSTI/CÔTE-NORD.....	63
11.9.6 UN TRAVERSIER-RAIL À SEPT-ÎLES ET PORT-CARTIER.....	63
11.9.7 UN TRAVERSIER-RAIL ENTRE BAIE-COMEAU ET POINTE-AU-PIC	64
11.9.8 UN SERVICE MARITIME ROULIER MONTRÉAL/CÔTE-NORD	66
11.9.9 UNE TRAVERSE LES ESCOUMINS/GROS-CACOUNA	66
11.9.10 COMMENTAIRE	67
11.10 RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE	71
11.11 QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES.....	73
11.12 CONCLUSION (TENDANCES ET PERSPECTIVES).....	75

LISTE DES FIGURES

CARTE 1	LES SITES ET INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA CÔTE-NORD (ET DE LA BASSE-CÔTE-NORD).....	13
----------------	--	-----------

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA CÔTE-NORD (ET DE LA BASSE-CÔTE-NORD).....	15
TABLEAU 2	DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD : EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DES PASSAGERS PAR PORT (1990-1996).....	53
TABLEAU 3	DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD : CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DE MARCHANDISES PAR PORT (1990-1996).....	54

INTRODUCTION

Historiquement, la Côte-Nord s'est développée à partir de ses installations portuaires. Cette région compte aujourd'hui quelques-uns des plus importants ports canadiens en plus de posséder de nombreuses installations portuaires.

Le transport maritime a joué et joue encore un rôle important sur la Côte-Nord en raison non seulement de la nature de l'économie régionale basée sur l'exploitation des ressources naturelles mais également des difficultés d'accès par voie terrestre à certaines parties du territoire. En plus de favoriser le commerce, le transport maritime permet de relier des régions entre elles, de désenclaver des territoires isolés dont les îles et d'assurer la continuité des réseaux de transport.

Le présent chapitre sur le transport maritime vise à dresser un portrait de la situation de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord y incluant le territoire de la Basse-Côte.

Après une présentation, à la section 11.1 de ce chapitre, du cadre institutionnel et réglementaire régissant le secteur du transport maritime, la section suivante (11.2) rappelle brièvement les grandes lignes de la nouvelle politique maritime du gouvernement fédéral, exposant les éléments majeurs de la réforme de même que le statut des ports de la Côte-Nord selon la classification établie dans cette nouvelle politique.

La section 11.3 décrit le rôle de la Garde côtière canadienne, son organisation de même que le nouveau mandat qui lui a été confié par le gouvernement fédéral dans le cadre de sa politique de recouvrement des coûts.

Dans la section 11.4, on y trouve en première partie une présentation des principaux ports de la Côte-Nord et de leurs trafics, de même que leur importance au regard du réseau portuaire canadien et québécois. La seconde partie, elle, complète le tableau par une présentation des nombreux autres sites portuaires échelonnés le long de la côte de Tadoussac à Blanc-Sablon.

Les sections suivantes (11.5 et 11.6) présentent une description détaillée des principales infrastructures ou installations portuaires de la Côte-Nord (section 11.5) et de la Basse-Côte-Nord (section 11.6), leurs principales caractéristiques techniques de même que leurs vocations ou utilisations.

La section 11.7 est consacrée spécifiquement aux services de traverses maritimes desservant la région. En plus de décrire leurs principales caractéristiques (type d'exploitant et de navire, nature et fréquence du service, durée de traversée, tarification), on y fait un bref rappel historique et on donne un aperçu de leurs trafics (passagers et véhicules) et de leur performance financière d'exploitation. On y traite également des projets de traverses fluviales en cours d'étude, en voie de réalisation ou ayant fait l'objet d'expérimentation ces dernières années.

La section 11.8 nous informe sur le rôle et les caractéristiques des différentes dessertes maritimes que le ministère des Transports du Québec supporte financièrement dans cette partie du territoire québécois.

Après une brève comparaison des avantages relatifs aux modes de transport routier et maritime, la section 11.9 examine succinctement les possibilités de croissance ou de développement du transport maritime sur le Saint-Laurent comme alternative à la traverse de Tadoussac pour le transport de personnes ou de marchandises à destination ou en provenance de la Côte-Nord.

Certains commentaires relatifs à un questionnaire d'enquête préparé à l'intention des gestionnaires des principaux ports de la Côte-Nord figurent à la section 11.10, alors que la section 11.11 soulève certains problèmes d'ordre environnemental associés au secteur maritime.

Finalement, la dernière section (11.12) de ce chapitre décrit brièvement les principales conséquences appréhendées de la nouvelle politique maritime du gouvernement fédéral et de ses programmes de transfert des ports publics et de recouvrement des coûts des services maritimes, particulièrement à l'égard de ce secteur d'activité sur la Côte-Nord.

11. Le transport maritime

11.1 Le cadre institutionnel et réglementaire

Afin d'assurer le transport de marchandises et de passagers, le système de transport maritime nécessite un réseau d'infrastructures portuaires ainsi que tous les services nécessaires au maintien d'une navigation sécuritaire. En vertu des pouvoirs constitutionnels, les gouvernements fédéral et provinciaux sont impliqués dans le maintien d'un système de transport maritime efficace.

Toutefois, la présence fédérale est prépondérante dans le domaine maritime. En effet, la politique maritime au pays est la responsabilité de Transports Canada qui réglemente à la fois le cabotage intérieur et la navigation internationale à destination ou en provenance des ports canadiens.

Plusieurs lois fédérales régissent l'industrie maritime dont la " Loi sur la marine marchande du Canada ", la " Loi sur le cabotage ", la " Loi sur l'assurance maritime ", la " Loi sur le pilotage ", la " Loi sur le transport des marchandises par eau ", la " Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent " et la " Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes ". Les ports, quant à eux, sont régis par plusieurs régimes législatifs différents parmi lesquels figurent la " Loi sur la Société canadienne des ports " et la " Loi sur les ports et installations portuaires publics ".

Outre Transports Canada, d'autres organismes relevant du gouvernement fédéral oeuvrent dans le domaine maritime : la Garde côtière canadienne, la Société canadienne des ports, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration du pilotage et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

La Société canadienne des ports (SCP) administre, en tant que société d'État fédérale, les ports les plus importants au pays par l'entremise de sociétés portuaires locales. Au Québec, l'on retrouve dans cette catégorie les ports de Montréal et de Québec ainsi que des ports de division comme Sept-Îles, Trois-Rivières et Port Saguenay.

La " Loi sur la Société canadienne des ports " de 1983 fixe le cadre administratif des ports. En vertu de cette loi, les ports locaux sont gérés par leurs propres conseils d'administration, jouissent d'une grande autonomie et doivent être financièrement indépendants. Les ports divisionnaires, eux, sont gérés par la SCP. Les décisions administratives pour ces ports sont prises par l'administration centrale à Ottawa.

Les revenus des ports sont tirés des mouvements des navires, du transbordement des marchandises et des frais de location de hangar ou de terrain.

Une division administrative de Transports Canada, connue sous le nom de Havres et Ports, est chargée d'administrer un ensemble de ports à caractère local ou régional. On y retrouve des ports en région éloignée, des quais de traverses ou des ports de commerce avec ou sans grande activité.

La " Loi sur les ports et installations portuaires publics " définit les grands principes administratifs de la gestion de ces ports.

Sur le territoire de la Côte-Nord y incluant la Basse-Côte, une quinzaine de ports sont administrés par Havres et Ports dont ceux de Tadoussac, Baie-Comeau, Natashquan, Havre-Saint-Pierre et Blanc-Sablon.

Le ministère fédéral des Pêches et des Océans a reçu le mandat de s'occuper des ports de pêche et ports pour petits bateaux. On retrouve sous l'autorité de cette entité administrative des ports de pêche commerciale ou de plaisance, des rampes de mise à l'eau, des marinas et même des infrastructures abandonnées.

Le gouvernement du Québec quant à lui est directement engagé dans le transport maritime intraprovincial. Ses principales actions visent à assurer aux régions isolées des services de dessertes afin de soutenir le développement économique de ces régions et à maintenir des services de traverses maritimes dans le but de désenclaver des territoires isolés et d'assurer la continuité des réseaux de transport.

Cette mission est effectuée via le ministère des Transports du Québec (MTQ) par l'élaboration de politiques visant à reconnaître les liens maritimes jugés essentiels et la mise en place de programmes d'aide destinés à supporter financièrement ces liens. La Société des traversiers du Québec (STQ) est mandatée pour opérer 6 services de traversiers et assurer la gestion de 2 autres au nom du MTQ. Le MTQ administre également certains quais dont celui de Port-Menier à l'Île d'Anticosti.

De plus, dans le cadre de sa juridiction, le gouvernement du Québec réglemente le transport maritime intraprovincial. Le MTQ oeuvre actuellement à l'élaboration d'une nouvelle réglementation sur le transport maritime visant à remplacer l'ancienne "Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau" datant de 1961. La Commission des transports du Québec (CTQ) assure l'application de la réglementation économique mise en place par le MTQ par l'émission de permis de transport et l'approbation de tarifs.

Les municipalités et les transporteurs privés sont également des partenaires dans le domaine maritime par leur implication dans la gestion de traverses privées et dans la propriété et la gestion de quais ou d'infrastructures utilisées pour des traverses locales. Leur implication demeure cependant marginale. Sur la Côte-Nord, par exemple, la Ville de Forestville possède et administre l'infrastructure portuaire située sur son territoire, alors que la Compagnie de navigation des Basques exploite un service saisonnier de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins.

En plus des organismes publics, certaines compagnies ou entreprises privées possèdent des infrastructures portuaires pour leurs propres besoins. C'est le cas notamment, sur la Côte-Nord, de la compagnie Cargill Itée, de la Société canadienne des métaux Reynolds ainsi que des compagnies minières IOC, Québec Cartier et QIT-Fer et Titane. C'est par ces infrastructures privées que passe d'ailleurs la plus grande partie des marchandises transitant par les ports de la Côte-Nord. Certains de ces quais sont situés à l'intérieur de ports publics comme Sept-Îles, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Dans ces cas, ils sont soumis aux lois et règlements portuaires. Ce n'est cependant pas le cas pour Port-Cartier, celui-ci étant un port strictement privé.

11.2 La politique maritime nationale

Le gouvernement fédéral rendait public en décembre 1995 les grandes lignes de sa nouvelle politique maritime nationale. Cette nouvelle politique qui concerne plus particulièrement les ports, la voie maritime du Saint-Laurent, les services de traversiers et le régime de pilotage, est fondée sur le principe de la commercialisation des infrastructures et des services ainsi que le transfert vers les utilisateurs de services maritimes du fardeau financier de ces services jusqu'à maintenant assumé par l'ensemble des contribuables canadiens.

Le rôle de Transports Canada dans le domaine maritime sera grandement modifié, se retirant complètement du secteur des opérations pour se concentrer dorénavant sur l'élaboration des politiques et sur la formulation et le respect de normes de sûreté et de sécurité. Le Ministère continuera cependant d'assurer le maintien des services essentiels et des services aux collectivités isolées, ainsi que le respect des obligations constitutionnelles du gouvernement fédéral en matière de transport maritime.

Un des éléments importants de la nouvelle réforme consiste en la commercialisation de la majorité des ports publics. Ainsi, le gouvernement fédéral se retirera des opérations courantes et de l'exploitation directe d'un grand nombre de ces ports (soit au moins 80 % des 572 ports que compte le réseau actuel relevant de Transports Canada). À cette fin, la nouvelle politique classe les ports canadiens selon 4 grandes catégories.

Tout d'abord, elle prévoit l'établissement d'un réseau portuaire national formé de ports financièrement autonomes et indispensables au commerce intérieur et international. La gestion de ces ports sera dévolue à des Administrations portuaires canadiennes (APC), sociétés à but non lucratif composées de représentants nommés par des groupes d'utilisateurs du port et divers paliers de gouvernement. Au Québec, les ports de Montréal et de Québec ont déjà été désignés comme devant faire partie du réseau portuaire national. Les ports de Trois-Rivières, Sept-Îles et Port Saguenay pourraient également être reconnus à titre d'APC.

Une seconde catégorie de ports - les ports régionaux et locaux - seront transférés, avec l'appui d'un Fonds d'aide fédérale de 125 millions \$, à des gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des organismes communautaires, des intérêts privés et d'autres groupes sur une période de 6 ans. Au Québec, une quarantaine de ports appartient à cette catégorie. Les installations qui ne trouveront pas preneur au terme de cette période seront démolies ou abandonnées.

Une troisième catégorie de ports (au nombre de 60) désignés ports éloignés continuera de relever de Transports Canada. Ces ports ont été déterminés selon des critères qui reflètent l'isolement de la collectivité et sa dépendance à la fois du transport maritime et d'une structure de quai appartenant à Transports Canada. Au Québec, 9 ports appartiennent à cette catégorie, tous situés sur la Basse-Côte-Nord.

Enfin, plusieurs sites portuaires publics (200 au Canada) dont une vingtaine au Québec seront déclassés. Il s'agit d'emplacements n'ayant jamais été dotés

Le transport maritime

d'installations portuaires ou de ports n'ayant enregistré que peu ou pas de trafic commercial depuis au moins 5 ans.

Le tableau suivant identifie les ports de la Côte-Nord et leur statut selon la classification établie dans la nouvelle politique maritime.

LA CLASSIFICATION PORTUAIRE DE LA POLITIQUE MARITIME POUR LES PORTS DE LA CÔTE-NORD			
ADMINISTRATION PORTUAIRE CANADIENNE	PORTS RÉGONAUX ET LOCAUX	PORTS ÉLOIGNÉS	EMPLACEMENTS DEVANT ÊTRE DÉCLASSÉS
Sept-Îles	Baie-Comeau	Baie-Johan-Beetz	Bersimis
	Escoumins (Les Escoumins)	Blanc-Sablon	Sault-au-Mouton
	Havre-Saint-Pierre	Harrington Harbour	
	Tadoussac	Kégaska	
	Vieux-Fort	La Tabatière	
		Natashquan	
		La Romaine	
		Saint-Augustin (Pointe-à-la-Truite)	
		Tête-à-la-Baleine	

Outre cette importante réforme du système portuaire canadien, la nouvelle politique maritime prévoit :

- la commercialisation des opérations du Réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent ;
- une réduction de l'aide financière fédérale versée aux services de traversiers du Canada atlantique et de l'Ouest canadien, le transfert possible de certains de ces services aux provinces, une rationalisation des services de la société Marine Atlantique et la commercialisation de ses opérations ;
- le recouvrement à 100 % des coûts des services de pilotage, les Administrations de pilotage devant dorénavant être autonomes financièrement ; et
- le recouvrement au moins en partie des coûts des services de la Garde côtière canadienne.

Afin de matérialiser plusieurs des changements proposés dans sa nouvelle politique maritime nationale, le gouvernement fédéral déposait à la Chambre des communes, en juin 1996, le Projet de loi C-44 intitulé " Loi maritime du Canada ". La sanction de ce Projet de loi qui était prévue pour le printemps de 1997, en vue de son application en juillet 1997, a toutefois été reportée en raison du déclenchement des élections fédérales.

La nouvelle législation permettra au gouvernement d'abroger plusieurs lois parmi lesquelles la " Loi sur la Société canadienne des ports ", la " Loi sur les ports et installations portuaires publics " et la " Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ". D'autres lois seront modifiées dont la " Loi sur le pilotage " et la " Loi sur les transports au Canada ".

Transports Canada lançait via un avis publié le 26 octobre 1996 son programme de dessaisissement destiné à transférer ses installations portuaires à des intérêts locaux et régionaux. Parmi les quelques 250 sites portuaires impliqués dans ce programme on retrouve, pour la région de la Côte-Nord, ceux de Tadoussac, Escoumins (Les Escoumins), Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre et Vieux-Fort.

11.3 La Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) a pour mission d'assurer le déplacement sûr et efficace des navires en plus d'exercer un rôle de surveillance de l'espace maritime canadien.

Cette responsabilité implique l'exploitation et l'entretien du système de navigation maritime (aides à la navigation et régulation du trafic), des activités de déglacage et de dragage¹ des chenaux et des ports, l'application de la réglementation maritime, l'assistance et l'escorte de navires, en plus d'effectuer les opérations de surveillance des glaces et des pêches, de recherche et de sauvetage en mer ainsi que des missions scientifiques (cueillette de données hydrographiques et météorologiques).

Depuis le 1^e avril 1995, la GCC relève non plus de Transports Canada mais du ministère des Pêches et des Océans. Elle est maintenant responsable de l'ensemble de la flotte de Pêches et Océans Canada. La nouvelle flotte comprend plus de 150 navires et embarcations de toutes tailles (brise-glace, baliseurs, patrouilleurs des pêches, navires scientifiques, unités de recherche et de sauvetage).

Les navires sont affectés à 7 bases opérationnelles majeures dont celles situées à Québec, Halifax et St-John's (Terre-Neuve). Vingt-cinq autres bases plus petites sont situées au Québec et dans les Maritimes. Deux brise-glace lourds sont basés à Québec, deux autres à Halifax (pour desservir le golfe du Saint-Laurent en hiver et l'Arctique en été) et un autre à Terre-Neuve.

Au Québec, cinq centres de services de communications et de trafic maritimes gèrent la circulation des navires jusqu'à Montréal. Deux de ces centres sont situés sur la Côte-Nord, soit à Sept-Îles et aux Escoumins. La fermeture de la station de radio-navigation de Sept-Îles étant prévue pour le 31 mars 1998, le service sera alors télécommandé à partir du centre de Rivière-au-Renard, en Gaspésie. La Côte-Nord dispose également d'une base de sauvetage et d'intervention environnementale de la GCC à Tadoussac. Pour ce qui est de la gestion des pêches, le ministère des Pêches et des Océans possède sur la Côte-Nord un bureau de secteur à Sept-Îles ainsi qu'un bureau de district à Baie-Comeau et à Blanc-Sablon.

Au moment de son transfert à Pêches et Océans Canada, le coût des services fournis par la GCC s'élevait à environ 721 millions \$ (services à la navigation maritime, opérations de déglacage, recherche et sauvetage, réglementation et urgences - exercice 1995-96)². Il s'agit du coût total des services fournis à différents groupes d'utilisateurs dont l'industrie de la pêche, les plaisanciers et la navigation commerciale.

Le coût attribué à la navigation commerciale a été évalué à près de 181 millions \$, soit 98 millions \$ pour les aides à la navigation (y compris les services

¹ La GCC doit se retirer de cette activité à compter de 1997.

² GCC - "Évaluation des répercussions sur la navigation commerciale des diverses options en matière de frais pour services maritimes", IBI Group, Rapport final, décembre 1995.

du trafic maritime) et 83 millions \$ pour les services de déglacement. Ce coût ne tient pas compte des activités de la GCC dans le Nord.

Dans un contexte de réduction des dépenses du gouvernement fédéral, la GCC a été ciblée pour participer à la réduction des coûts et mettre en œuvre un système de frais d'utilisation de ses services. Elle s'est donc dotée d'un programme de recouvrement des coûts prévoyant l'imposition de droits à l'industrie du transport maritime commercial pour compenser une partie de ses frais reliés aux aides à la navigation et aux opérations de déglacement. Les objectifs de recettes pour la portion navigation commerciale ont été fixés à 20 millions \$ en 1996, 40 millions \$ en 1997 et 1998, et 60 millions \$ en 1999.

Pour le recouvrement des coûts, un règlement a été adopté le 28 mai 1996 en vertu de la " Loi sur la gestion des finances publiques ". Il s'agit du " Règlement sur les prix des services à la navigation maritime. "

En vertu de ce règlement, la GCC impose aux transporteurs maritimes une tarification de ses services d'aides à la navigation depuis le 1^{er} juin 1996. Ce droit de services maritimes imposé aux navires canadiens et étrangers est établi selon la jauge brute du navire ou le tonnage de cargaison embarquée ou débarquée dans les ports. Les paquebots de croisière eux sont assujettis à un droit forfaitaire par escale effectuée dans un port canadien.

Les traversiers, incluant les traversiers fluviaux sous responsabilité provinciale, sont également visés par ce règlement ; un forfait annuel est établi en fonction de la jauge brute du navire. Le règlement ne s'applique pas cependant aux traversiers utilisés par le gouvernement de Terre-Neuve.

Une seconde série de tarifs pour les services de brise-glace ou de déglacement dans le Saint-Laurent devant être instaurée à partir de la saison hivernale 1997-1998 a été reportée à la saison 1998-1999.

Les ports, même ceux situés en régions éloignées, seront soumis aux exigences du programme de recouvrement des coûts de la GCC. Ceux-ci devront de plus assumer la totalité de leurs frais de dragage suite au retrait de la GCC de ce secteur d'activité.

Le " Règlement sur les prix des services à la navigation maritime " a été abrogé le 1^{er} juillet 1997, le pouvoir du ministère des Pêches et des Océans d'imposer des droits de services à la navigation maritime en vertu de la " Loi sur la gestion des finances publiques " ayant été contesté par voie judiciaire. Dorénavant, ce pouvoir sera exercé en vertu de la " Loi sur les océans ".

11.4 Les ports de la Côte-Nord

11.4.1 Les principaux ports et leurs trafics

La Côte-Nord possède 4 centres portuaires majeurs. Il s'agit des ports de Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Ces 4 ports se classent parmi les 10 plus importants ports au Québec en termes de tonnage de marchandises manutentionnées alors que les 3 premiers figurent au rang des 15 principaux ports canadiens à ce chapitre.

En 1994, le trafic de fret manutentionné dans l'ensemble des ports canadiens s'élevait à 351,7 millions de tonnes (Mt), alors que les ports du Québec recevaient et expédiaient près de 30 % de ce trafic, soit 104,1 Mt.

Les principaux ports de la Côte-Nord ont généré plus de 51 % en moyenne du trafic total manipulé dans l'ensemble des ports québécois pendant les années 1991 à 1994, comme le montre le tableau suivant.

Tonnage manutentionné dans les principaux ports de la Côte-Nord (en millions de tonnes)						
<i>Ports</i>	<i>Années</i>				Moyenne	
	1991 Mt	1992 Mt	1993 Mt	1994 Mt	Mt	%
Sept-Îles/Pointe-Noire	21,4	19,2	21,0	22,6	21,1	40,8
Port-Cartier	22,9	21,3	19,3	21,7	21,3	41,2
Baie-Comeau	8,4	6,8	6,2	5,9	6,8	13,2
Havre-Saint-Pierre	2,5	2,9	2,0	2,5	2,5	4,8
TOTAL	55,1	50,2	48,4	52,6	51,6	51,5
TRAFFIC TOTAL AU QUÉBEC	105,7	99,1	91,8	104,1	100,2	100

Source : Statistique Canada, Catalogue 54-205.

Les expéditions de minerai de fer dominant l'activité liée au transport des marchandises dans les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier. Ces expéditions ont atteint 37,1 millions de tonnes (Mt) en 1994, soit 20,7 Mt au port de Sept-Îles/Pointe-Noire et 16,4 Mt à Port-Cartier. Le volume de minerai de fer chargé et déchargé dans les ports canadiens a été de 51,5 Mt en 1994 ; cela signifie que 72 % de la quantité manutentionnée l'a été sur la Côte-Nord.

Des chargements effectués dans ces 2 ports, 10,2 Mt ont été transportées sur la Voie maritime du Saint-Laurent à destination des ports canadiens ou américains des Grands-Lacs, le reste étant exporté surtout vers les marchés d'Europe et d'Asie.

La Côte-Nord est également une base importante de transbordement des céréales. En 1994, les ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier ont expédié 4 Mt de céréales en provenance des ports des Grands-Lacs, alors que le total des expéditions pour tous les ports du Québec a été de 5,5 Mt.

La Société canadienne des Métaux Reynolds (Baie-Comeau) et l'Aluminerie Alouette (Sept-Îles) reçoivent de l'alumine ou bauxite et expédient de l'aluminium. Ces produits sont en quantité moindre que le fer, mais leurs retombées économiques pour la région sont plus grandes étant donné leur transformation. Les ports de Baie-Comeau et de Sept-Îles ont reçu près de 1,2 Mt de minerai d'aluminium (773 000 et 414 000 tonnes respectivement) en 1994, les principales sources d'approvisionnement étant le Brésil et l'Australie. Ces 2 ports ont expédié 497 000 tonnes d'aluminium, soit 168 000 t pour le port de Sept-Îles et 329 000 t pour le port de Baie-Comeau. Dans ce dernier cas, 305 000 t ont été acheminées par le traversier-rail.

Les expéditions annuelles d'ilménite ou de minerai de titane au port de Havre-Saint-Pierre ont oscillé entre 1,5 et 2,6 Mt ces dernières années. En 1994, un peu plus de 2 Mt ont été acheminées vers les installations de la compagnie Québec Fer et Titane à Sorel (Tracy), alors que 171 000 tonnes ont été expédiées à destination de l'Europe, de la Chine et des États-Unis.

La Côte-Nord possède deux papeteries sur son territoire, soit l'usine de la Corporation Quno à Baie-Comeau (acquise par Donohue au début de 1996) et celle d'Uniforêt à Port-Cartier. Pour la papetière de Baie-Comeau, les volumes de papier journal expédiés en 1994 ont été de 205 410 tonnes par bateau et 230 160 tonnes par le traversier-rail vers Matane.

11.4.2 De nombreuses installations portuaires

Outre les centres portuaires de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre, le littoral de la Côte-Nord compte toute une série de petits ports échelonnés entre l'embouchure de la rivière Saguenay et la frontière orientale du Québec/Labrador à l'est de Blanc-Sablon.

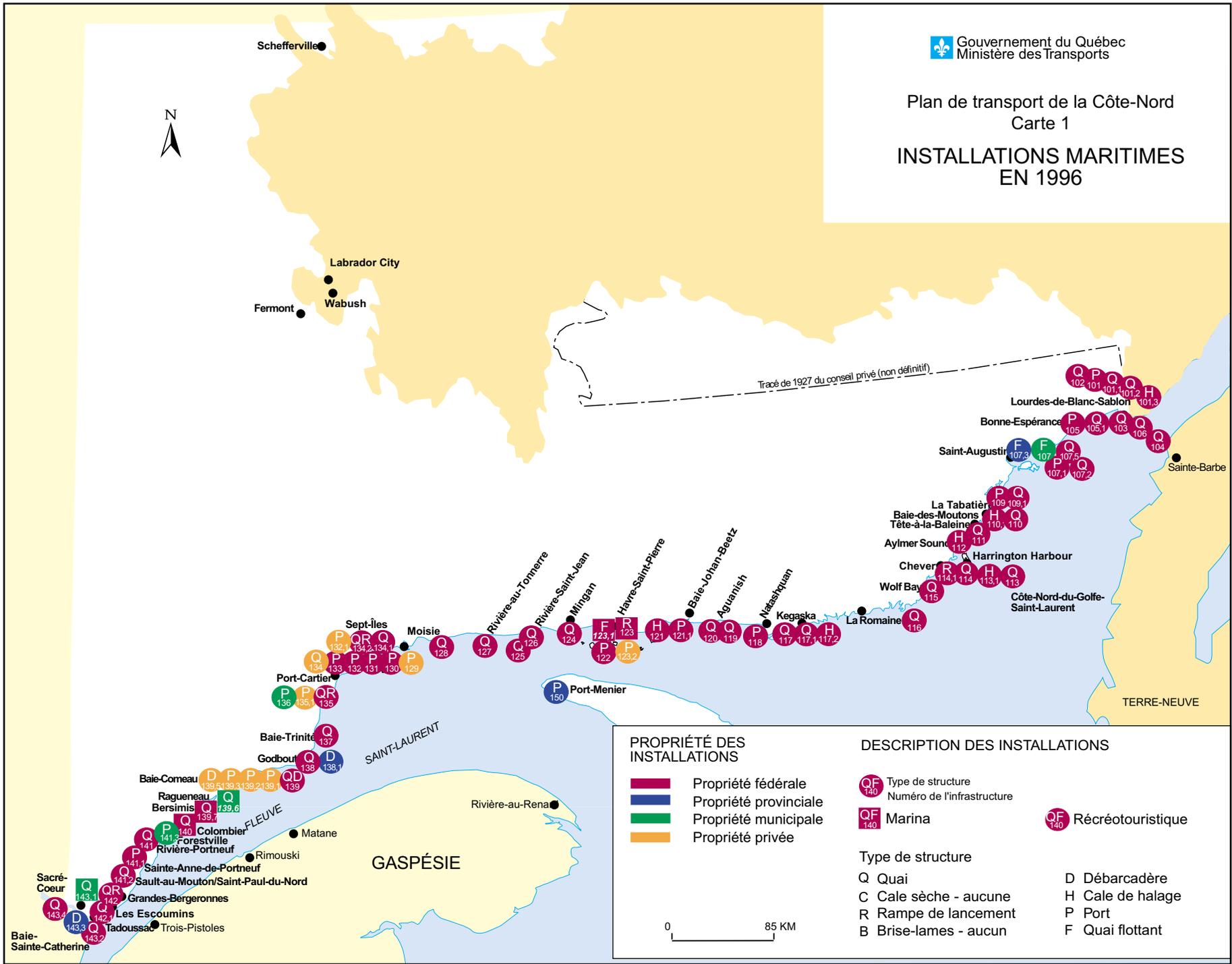
On dénombre en effet le long de ce littoral qui s'étend sur une distance d'environ 1 200 km, plus d'une trentaine d'autres sites portuaires (31) comprenant plus d'une cinquantaine d'infrastructures maritimes diverses (quais, quais flottants, débarcadères, rampes de lancement,...).

La Carte 1 montre l'emplacement de ces nombreux sites portuaires disséminés le long de la côte, en plus d'indiquer les divers types de structures ou d'installations maritimes qu'on y retrouve de même que leur appartenance selon qu'il s'agisse d'une propriété privée ou publique (fédérale, provinciale ou municipale).

Le Tableau 1 présente une liste détaillée des sites portuaires et de leurs différentes installations, la vocation de celles-ci, une appréciation de l'état général de l'ouvrage ainsi que le nom des organismes gestionnaires correspondants.

Carte 1 à être insérée ici

Plan de transport de la Côte-Nord
Carte 1
INSTALLATIONS MARITIMES
EN 1996



PROPRIÉTÉ DES INSTALLATIONS		DESCRIPTION DES INSTALLATIONS	
	Propriété fédérale	 Type de structure	
	Propriété provinciale	 Numéro de l'infrastructure	
	Propriété municipale	 Marina	 Récréotouristique
	Propriété privée		
		Type de structure	
		Q Quai	D Débarcadère
		C Cale sèche - aucune	H Cale de halage
		R Rampe de lancement	P Port
		B Brise-lames - aucun	F Quai flottant

**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 1 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Sacré-Cœur	Quai (143.1)	Très bon	Récréotouristique	Municipalité de Sacré-Cœur
Tadoussac	Quai (143.2)	Très bon	Croisières-excursions	Havres et Ports
Anse-à-l'Eau/Tadoussac	Débarcadère (143.3)	Très bon	Traverse	STQ
Grandes-Bergeronnes	Quai et rampe de lancement (142)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Les Escoumins	Débarcadère (142.1)	Passable	Traverse	Havres et Ports
Escoumins (Basques) / Les Escoumins	Quai (142.2)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Portneuf/ Sainte-Anne-de-Portneuf	Quai et rampe de lancement (141)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Portneuf/ Sainte-Anne-de-Portneuf	Port (141.1)	Indéterminé	Pêche	Municipalité de Sainte-Anne-de-Portneuf
Sault-au-Mouton	Quai (141.2)	Indéterminé	Aucune activité	Havres et Ports
Forestville	Quai (141.3)	Indéterminé	Port commercial	Municipalité de Forestville
Rivière-Colombier/ Colombier	Rampe de lancement (140)	Indéterminé	Nautisme / Pêche	Pêches et Océans
Baie-Comeau	Quai et débarcadère (139)	Excellent	Port commercial / Traverse routière	Havres et Ports
Baie-Comeau	Quai QUNO (139.1)	Très bon	Port commercial	Cie de papier QUNO - Donohue
Baie-Comeau	Quai Reynolds (139.2)	Très bon	Port commercial	Société canadienne des Métaux Reynolds
Baie-Comeau	Quai Cargill (139.3)	Très bon	Port commercial	Cie Cargill
Baie-Comeau	Marina (139.4)	Excellent	Nautisme/ Récréotouristique	Club nautique de Baie-Comeau
Baie-Comeau	Débarcadère (139.5)	Très bon	Traverse ferroviaire	SOPOR
Ragueneau	Quai (139.6)	Très bon	Récréotouristique	Municipalité de Ragueneau
Betsiamites / Bersimis	Quai (139.7)	Indéterminé	Nautisme / Pêche	Havres et Ports
Godbout	Quai (138)	Passable	Pêche	Municipalité de Godbout
Godbout	Débarcadère (138.1)	Très bon	Traverse routière	STQ
Baie-Trinité	Quai (137)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Cartier	Quai (136)	Très bon	Port commercial	Ville de Port-Cartier
Port-Cartier	Quai et rampe de lancement (135)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Cartier	Quai (135.1)	Très bon	Port commercial	Cie minière Québec Cartier
Sept-Îles	Quai des remorqueurs (134)	Indéterminé	Havre	Cie minière IOC

**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 2 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Sept-Îles	Quai de la Ville (134.1)	Bon	Pêche / Récréotouristique	Pêches et Océans
Sept-Îles (Parc Bunge)	Quai et rampe de lancement (134.2)	Excellent	Pêche	Pêches et Océans
Sept-Îles	Quai des pétroliers (133)	Passable	Port commercial/ Vrac liquide	Ports Canada
Sept-Îles	Quai Pointe-aux-Basques (132)	Indéterminé	Port commercial	Ports Canada
Sept-Îles	Quai IOC (132.1)	Excellent	Port commercial	Cie minière IOC
Sept-Îles	Quai Monseigneur Blanche (131)	Indéterminé (barricadé en 1992)	Port commercial	Ports Canada
Pointe-Noire / Sept-Îles	Quai de La Relance (130)	Excellent	Port commercial	Ports Canada (Alouette inc.)
Sept-Îles	Marina (130.1)	Très bon	Nautisme	Club nautique de Sept-Îles
Pointe-Noire / Sept-Îles	Quai Wabush (129)	Très bon	Port commercial	Cie minière Wabush
Moisie	Quai (128)	Indéterminé (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-au-Tonnerre	Quai (127)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Magpie / Rivière-Saint-Jean	Quai (126)	Indéterminé (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Rivière-Saint-Jean	Quai (125)	Incendié et démolé (1993)	Pêche	Pêches et Océans
Mingan	Quai (124)	Barricadé	Pêche	Pêches et Océans
Havre-Saint-Pierre	Rampe de lancement (123)	Bon	Nautisme / Pêche	Pêches et Océans
Parc-Canada / Havre-St-Pierre	Quai flottant (123.1)	Bon	Récréotouristique	Parcs Canada
Havre-Saint-Pierre	Quai QIT (123.2)	Très bon	Port commercial	QIT - Fer et Titane
Havre-Saint-Pierre	Quai (122)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Baie-Johan-Beetz	Cale de halage (121)	Passable	Pêche	Pêches et Océans
Baie-Johan-Beetz	Quai (121.1)	Bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Aguanish - Ouest / Aguanish	Quai (120)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Aguanish - Est / Aguanish	Quai (119)	Dangereux (barricadé)	Pêche	Pêches et Océans
Natashquan	Quai (118)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Kegaska	Quai (117)	Bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Kegaska	Quai (117.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Kegaska	Cale de halage (117.2)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
La Romaine	Quai (116)	Très bon	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Wolf Bay	Quai (115)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Chevery	Quai (114)	Passable	Transbordement	Pêches et Océans

**TABLEAU 1: LES INSTALLATIONS PORTUAIRES
DE LA CÔTE-NORD (PAGE 3 DE 3)**

NOM DU PORT/ LOCALISATION	STRUCTURE (NO) ¹	ÉTAT GÉNÉRAL	VOCATION	GESTIONNAIRE
Chevery	Rampe de lancement (114.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Harrington Harbour	Quai (113)	Très bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
Harrington Harbour	Cale de halage (113.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Aylmer Sound	Cale de halage (112)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Tête-à-la-Baleine	Quai (111)	Excellent	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Baie-des-Moutons	Quai et rampe de lancement (110)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Baie-des-Moutons	Cale de halage (110.1)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
La Tabatière	Quai (109)	Bon	Port commercial / Pêche / Desserte	Havres et Ports
La Tabatière	Quai (109.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Saint-Augustin Village	Quai flottant (107)	Passable	Traverse de passagers	Municipalité de Saint-Augustin
Pointe-à-la-Truite / Saint-Augustin	Quai (107.1)	Excellent	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Saint-Augustin (Rivière)	Quai (107.2)	Passable	Pêche / Transbordement	Pêches et Océans
Saint-Augustin (Aéroport)	Quai flottant (107.3)	Très bon	Traverse de passagers	MTQ
Ile-de-la-Conserverie (Saint-Augustin)	Quai (107.5)	Dangereux	Pêche / Ancien quai de la desserte	Havres et Ports
Rivière-Saint-Paul (Baie Chevalier)	Quai (106)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Vieux-Fort / Bonne Espérance	Quai (105)	Passable	Port commercial / Desserte	Havres et Ports
Vieux-Fort / Bonne Espérance	Quai (105.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Salmon Bay / Bonne Espérance	Quai (104)	Indéterminé (en voie d'abandon)	Pêche	Pêches et Océans
Middle Bay / Bonne- Espérance	Quai et cale de halage (103)	Indéterminé	Pêche	Pêches et Océans
Baie-de-Bradour / Blanc- Sablon	Quai (102)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Quai (101)	Très bon	Port commercial / Desserte / Traverse	Havres et Ports
Blanc-Sablon	Quai (grand) (101.1)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Quai (petit) (101.2)	Passable	Pêche (peu utilisé)	Pêches et Océans
Blanc-Sablon	Cale de halage (101.3)	Bon	Pêche	Pêches et Océans
Port-Menier / Île d'Anticosti	Quai et débarcadère (150)	Très bon	Port commercial / Desserte / Traverse	MTQ

(1) Numéro de référence correspondant à la Carte 1.
Source : Direction du transport multimodal, MTQ, 1997.

11.5 Description des ports de la Côte-Nord

La présente section décrit les principales infrastructures portuaires de la Côte-Nord.

11.5.1 Le port de Baie-Comeau

Situé près de l'embouchure de la rivière Manicouagan, le port de Baie-Comeau est constitué de plusieurs infrastructures tant publiques que privées. Outre le port de refuge érigé en 1983-84 et servant pour la marina et les pêcheurs, le port comporte 3 zones différentes.

a) La zone des installations du quai fédéral

Le quai fédéral public s'étend vers le nord-est, puis vers le nord pour former un bassin protégeant les 4 postes d'amarrage à l'intérieur du quai public (quai brise-lames et quai Ro-Ro), le quai privé de la compagnie Quno ainsi que les installations du traversier routier (débarcadère de la Société des traversiers du Québec) et du traversier ferroviaire (débarcadère de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive).

Paramètres physiques des ouvrages :

Quai	Brise-lames	Ro-Ro	STQ	SOPOR
Postes à quai	3	1	1	1
Longueur	445 m	220 m	95 m	120 m
Profondeur d'eau	8,5-9,0 m	9,5 m	7,0 m	7,0 m

b) La zone des installations de Cargill

Situé à l'extrémité est du port de Baie-Comeau, le complexe portuaire de la compagnie Cargill ltée permet le transbordement des céréales en provenance des Grands-Lacs pour expédition outre-mer.

Paramètres physiques du complexe :

Quai	Sud-Est	Nord-Ouest
Postes à quai	1	2
Longueur	212 m	178 m
Profondeur d'eau	10 m	13-14 m

c) La zone des installations de Reynolds

Situé à 1 km au nord du quai fédéral public, le complexe portuaire de l'aluminerie Reynolds est composé de 3 postes d'amarrage formant un bassin intérieur et utilisé pour la réception des matières premières servant à la production d'aluminium et pour l'expédition de produits semi-finis.

11.5.2 Le port de Port-Cartier

Situé à 130 km en aval de Baie-Comeau, Port-Cartier possède le plus grand port artificiel au monde. Creusé à même le roc et muni d'une étroite embouchure, son bassin de forme rectangulaire est abrité par des murs protecteurs ou brise-lames s'avancant en haute-mer et protégeant les 4 postes de mouillage.

Le bassin intérieur mesure 762 m de long par 137 m de large, et les installations portuaires permettent l'accostage sur une longueur de plus de 1 200 m avec une profondeur d'eau disponible de 17 m à marée basse. On y retrouve au nord le quai de chargement de minerai de la compagnie minière Québec Cartier et au sud les élévateurs à céréales des Silos Port-Cartier. À l'ouest, il y a un quai de service pour les remorqueurs. Ce port est de propriété privée ; aucun droit portuaire n'est donc imposé aux navires.

Un peu en amont de la zone des installations portuaires privées, sur la pointe ouest de la baie des Cayes Noires, se trouve le quai appartenant à la Ville de Port-Cartier et loué par la compagnie Uniforêt pour ses expéditions de papier.

11.5.3 Le port de Sept-Îles

Véritable port naturel en eau profonde, le port de Sept-Îles est situé à l'intérieur d'une vaste baie circulaire protégée des eaux troubles du golfe Saint-Laurent par un rempart d'îles, au nombre de sept, placées à l'entrée même de la baie.

Le port de Sept-Îles est un port divisionnaire de la Société canadienne des ports (SCP). Il est constitué d'un ensemble d'infrastructures portuaires appartenant à des entreprises privées ou à des organismes publics, principalement la SCP (Ports Canada). Ces infrastructures se répartissent comme suit :

a) Installations de la compagnie minière IOC :

- les quais d'IOC sont situés à l'entrée est de la baie, sur la Pointe-aux-Basques, et sont adjacents à des terrains d'entreposage et de manutention du minerai de 200 hectares qui ne sont que partiellement utilisés aujourd'hui ; ces quais comprennent le quai original (quais nos 1 et 1A) utilisé pour la réception de matières

Le transport maritime

premières et de cargo général, et le quai de chargement en eau profonde (quai no 2) utilisé pour le chargement du minerai de fer.

b) Installations de la SCP :

- le quai de Pointe-aux-Basques est situé dans le prolongement vers le nord des quais de la minière IOC ; ce terminal est utilisé pour le transbordement de marchandises diverses et possède des entrepôts ayant une surface de près de 3 000 m² ;
- le quai pétrolier, situé un peu au nord du quai précédent, est relié à une vingtaine de réservoirs appartenant à des distributeurs de produits pétroliers (essence, huile et mazout) ;
- le quai Monseigneur-Blanche, construit sur pilotis à la suite des installations précédentes, comprend des entrepôts d'une surface de plus de 4 400 m² et est utilisé pour le cargo général et par les navires côtiers ;
- le quai de La Relance est situé au sud-ouest de la baie, à Pointe-Noire, et est adjacent à 10 hectares de terrain remblayé accessible à une zone industrielle en partie occupée par une usine d'électrolyse d'aluminium ; il comprend des convoyeurs, des silos, de l'équipement de transbordement et des hangars. Ces installations sont utilisées par Aluminerie Alouette et la minière Wabush. Servant à la réception et à l'expédition de vracs solides et de marchandises diverses, le terminal maritime dispose également d'une rampe Ro-Ro ;
- le quai du traversier-rail complète l'ensemble des installations de la SCP à Pointe-Noire ; terminé en 1994, il comprend une rampe d'accès amovible et une aire de triage pour les wagons.

c) Terminal maritime de Mines Wabush :

- le quai de Mines Wabush à Pointe-Noire est utilisé pour l'expédition du minerai de fer et la réception de bentonite, de pierre à chaux et de cargo général.

d) Paramètres physiques des ouvrages énumérés ci-dessus :

QUAI	IOC 1-1A	IOC 2	Mines Wabush	Traversier-rail
Postes à quai	2	1	2	1
Longueur	490 m	267 m	488 m	141 m
Profondeur d'eau	12 m	18 m	11 m	10 m

QUAI	Pointe-aux-Basques	Pétrolier	Monseigneur-Blanche	La Relance
Postes à quai	1	1	1	1
Longueur	183 m	150 m	244 m	260 m
Profondeur d'eau	8,3 m	12 m	8 m	14 m

e) Dans le secteur portuaire, on retrouve plusieurs autres installations dont un quai pour les pêcheurs et une marina privée. En voici la liste avec leurs propriétaires respectifs :

Installations	Propriétaires
Bassin des remorqueurs	Compagnie minière IOC
Parc d'hivernage	Parc d'hivernage de Sept-Îles inc.
Havre de pêche	Pêches et Océans Canada
Port de plaisance	Club nautique de Sept-Îles inc.
Quai du parc urbain	Pêches et Océans Canada
Réserve navale canadienne	Ministère de la Défense

11.5.4 Le port de Havre-Saint-Pierre

Situé à environ 220 km à l'est de Sept-Îles, le port de Havre-Saint-Pierre dessert plusieurs utilisateurs dont, entre autres, la compagnie Relais Nordik inc. qui exploite la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord à l'aide des navires "Nordik Express" et "JAZ Desgagnés" (navire d'appoint). Le Nordik Express fait un arrêt au port (quai de Transports Canada) deux fois par semaine.

Le traversier saisonnier Nordik Passeur a effectué l'embarquement et le débarquement de touristes à cet endroit pendant trois années consécutives avant de mettre fin définitivement à ses activités à l'automne de 1996. Il assurait la liaison entre Rivière-au-Renard (Gaspésie), Port-Menier (Île d'Anticosti), Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz.

Le port supporte également des activités de pêche commerciale ainsi que des activités liées aux croisières (Archipel de Mingan). Une base nautique multifonctionnelle en cours de construction en 1995-1996 du côté est du quai de Transports Canada, viendra supporter les activités de Parcs Canada et donner refuge aux navires de plaisance. Du côté ouest du quai se trouve une rampe de mise à l'eau (Pêches et Océans).

Enfin, à la limite ouest du port, un quai privé, propriété de la compagnie Québec Fer et Titane (QIT), permet l'expédition de minerai d'ilménite vers les installations de la compagnie à Tracy ainsi que vers les marchés internationaux.

Paramètres physiques des principaux ouvrages :

Quai	Transports Canada *		QIT
Construction	Palplanches d'acier		Béton
Postes à quai	No 1	No 2	1
Longueur	93 m	46 m	198 m
Profondeur d'eau	7,5 m	7,5 m	nd

* Le trafic commercial utilise exclusivement le poste à quai No 2 (côté ouest), le poste No 1 (côté est) étant trop détérioré.

11.5.5 Le port de Baie-Johan-Beetz

Le quai de Baie-Johan-Beetz, petite localité située à 65 km à l'est de Havre-Saint-Pierre, était utilisé principalement pour l'approvisionnement hebdomadaire de la population locale en marchandises générales par la compagnie Relais Nordik qui détient le contrat de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Avec l'ouverture du prolongement de la route 138 reliant Havre-Saint-Pierre à Natashquan à l'automne de 1996 le quai a perdu une grande partie de son utilité.

Propriété de Transports Canada, le quai en forme de T est situé sur le côté ouest de la baie ; il est muni à sa tête d'une rampe fixe privée qui servait pour les opérations du traversier saisonnier Nordik Passeur. Une cale de halage (Pêches et Océans) située du côté nord du quai vient compléter les installations maritimes.

Paramètres physiques de l'ouvrage :

Quai	Transports Canada
Construction	Bois / Pavé de bois
Postes à quai	1
Longueur	40 m
Profondeur d'eau	4,8 m

11.5.6 Le port de Natashquan

Le quai de Natashquan est situé à une distance de quelques kilomètres seulement de la municipalité.

Propriété de Transports Canada, le quai est principalement utilisé par le bateau (Nordik Express) de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord pour l'approvisionnement hebdomadaire de la population locale en marchandises générales, ainsi que par une flottille de pêche durant la saison. Relié depuis l'automne 1996 au réseau routier provincial (route 138), le quai est moins utilisé pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, cet approvisionnement s'effectuant maintenant en grande partie par camions.

Reconstruit en 1984, le quai est en très bon état. Orienté en direction est-ouest, il dispose du côté nord de 2 postes d'accostage et d'une aire d'entreposage extérieure permettant l'entreposage temporaire de conteneurs ; du côté sud où se trouve le poste d'accostage No 1, le quai est muni d'un pipeline (oléoduc) le reliant à des réservoirs pétroliers, autrefois propriété d'Ultramar et aujourd'hui exploité par la Fiducie pour l'approvisionnement en hydrocarbure de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada		
Construction	Palplanches d'acier / Pavé de béton		
Postes à quai	No 1	No 2	No 3
Longueur	80 m	40 m	40 m
Profondeur d'eau	4,0 m	4,5 m	3,0 m

Outre les modifications déjà observées pour l'approvisionnement de la région en produits pétroliers, d'autres changements importants pourraient survenir en rapport avec les activités traditionnelles au quai de Natashquan suite à l'ouverture de la route 138. Ce quai pourrait en effet perdre une grande partie de son utilité pour l'approvisionnement de la population locale ; en contrepartie cependant, il pourrait être appelé à devenir un port de tête de ligne ou d'expédition de marchandises pour la desserte maritime des localités de la Basse-Côte-Nord.

11.5.7 Le port de Port-Menier

Le quai du village de Port-Menier est situé à la pointe ouest de l'île d'Anticosti, dans la baie Gamache (baie Ellis) du côté sud de l'île. Cette baie offre le seul mouillage bien abrité et le seul port d'Anticosti.

Propriété du gouvernement du Québec, le quai est situé du côté nord-est de la baie constituant le prolongement vers le sud d'une longue chaussée ou jetée d'approche depuis le rivage.

Outre les activités de pêche et de navigation de plaisance, le quai est utilisé principalement pour l'approvisionnement de la population locale par la compagnie Relais Nordik qui assure la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord et par Ultramar pour la livraison de produits pétroliers.

Le quai est muni à son extrémité d'une rampe de mise à l'eau du côté ouest. Du côté est, depuis l'enracinement du quai, un brise-lames s'avance dans la baie de façon parallèle au quai jusqu'à la hauteur de la tête de ce dernier, assurant ainsi une bonne protection aux navires mouillant dans la rade.

Le côté est du quai offre un poste d'amarrage de 210 m de long. Un hangar est érigé au bout du quai. Le poste à quai situé devant le hangar

Le transport maritime

est réservé à l'usage du Nordik Express. Le quai est équipé d'un oléoduc pour la réception de produits pétroliers. Un nouveau débarcadère a été construit sur la face nord du quai située au fond de la rade.

11.6 Description des ports de la Basse-Côte-Nord

Les pages qui suivent présentent une description sommaire des principales infrastructures portuaires de la Basse-Côte-Nord, cette partie du territoire de la Côte-Nord constituée d'une étroite bande littorale de quelque 500 kilomètres de longueur et s'étendant depuis la limite est de Natashquan jusqu'à Blanc-Sablon, près de la frontière du Québec et du Labrador.

Les localités situées le long de cette bande littorale, au nombre d'une quinzaine, ont comme point commun de n'être pas reliées au réseau routier québécois et de dépendre presque exclusivement du transport maritime pour leur approvisionnement ou leurs besoins en transport.

Les quais se révèlent donc des infrastructures importantes pour ces populations isolées. Ceux-ci sont utilisés principalement pour l'approvisionnement hebdomadaire des populations locales en marchandises générales par la compagnie Relais Nordik inc. qui détient le contrat pour la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord (navire Nordik Express) ainsi que pour la réception de produits pétroliers provenant de la raffinerie Ultramar de Saint-Romuald. Les installations portuaires de la Basse-Côte-Nord servent également à la manutention et à l'expédition des produits de la pêche.

11.6.1 Le port de Kegaska

Le quai de Kegaska est situé à environ 60 kilomètres à l'est de Natashquan, à faible distance de la pointe nord-est de l'île de Kegaska. Outre le Nordik Express, plusieurs navires de pêche utilisent le quai, propriété de Transports Canada.

Ce quai en forme de T sert également de protection (contre les forts vents d'est) pour les installations de Pêches et Océans situées du côté sud-ouest (quai de pêcheurs et cale de halage). Le quai des pêcheurs d'une longueur de 30 m est perpendiculaire à l'enracinement du quai de Transports Canada. On y retrouve également de ce côté une usine de transformation de produits de la mer (crabe, homard et pétoncle).

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Construction	Pavé de béton
Postes à quai	1
Longueur	44,5 m
Profondeur d'eau	5,6 m

11.6.2 Le port de La Romaine

Situé à une cinquantaine de kilomètres en aval de Kégaska, le quai de La Romaine est relié au village par une route locale d'une longueur d'environ deux kilomètres. Ce quai, propriété de Transports Canada et orienté franc sud, est pourvu d'un oléoduc pour la réception de produits pétroliers (poste à quai no 1 - côté est), ainsi que d'une rampe amovible pour la machinerie lourde (poste à quai no 2 - côté ouest).

Une salle d'attente pour les passagers utilisant la desserte maritime a été aménagée à même le hangar de Transports Canada servant d'entrepôt pour les marchandises.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de béton	
Postes à quai	1 (est)	2 (ouest)
Longueur	63 m	60 m
Profondeur d'eau	5,0 m	4,5 m

11.6.3 Le port de Harrington Harbour

Propriété de Transports Canada, le quai de Harrington Harbour est situé sur une île à quelque 120 kilomètres à l'est de La Romaine. Protégé des vents et des eaux tourmentées du golfe par plusieurs petites îles, ce quai sert au ravitaillement des populations de trois villages, soit Harrington Harbour, Chevery et Aylmer Sound. La redistribution des marchandises à ces deux derniers endroits est effectuée à l'aide d'un petit traversier.

Le quai dispose de deux postes d'accostage principaux et d'oléoducs pour le transport de produits pétroliers. Orienté en direction est, il est muni du côté sud d'un débarcadère à bas niveau pour l'utilisation des pêcheurs et, du côté nord, d'une rampe fixe inclinée pour l'usage du traversier et de pompes de distribution de carburant (essence et diesel).

On retrouve également de ce côté, adjacents à la rampe, le hangar de Transports Canada ainsi que la salle d'attente pour les passagers qui utilisent les services de la desserte maritime (Nordik Express) ou du bateau-taxi reliant le quai fédéral aux villages de Chevery et d'Aylmer Sound.

Une usine de transformation de poissons située à proximité du hangar et une cale de halage (Pêches et Océans) viennent compléter l'ensemble des installations de ce site portuaire.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de béton	
Postes à quai	1 (sud)	2 (nord)
Longueur	56 m	50 m
Profondeur d'eau	4 m	4 m

11.6.4 Le port de Tête-à-la-Baleine

Situé sur la pointe sud de l'île du Grand Rigolet Ouest, à quelque 35 kilomètres en aval du port de Harrington Harbour, le quai de Tête-à-la-Baleine est accessible depuis le village du même nom qui est localisé plus au nord par une route locale d'une longueur d'environ 15 kilomètres.

Outre le quai, Transports Canada y possède un hangar comprenant une salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime. Un pipeline relie le quai à des réservoirs de produits pétroliers qui s'élèvent à faible distance au nord du quai. Une rampe de mise à l'eau est située du côté est du quai, alors que de l'autre côté on y retrouve une usine de transformation de poissons.

Le quai de pêcheurs (Pêches et Océans) est relié au quai commercial par l'approche du côté ouest ; la tête de ce dernier ayant la forme d'un T crée un bassin assurant une protection aux navires de pêche.

Advenant la construction d'un lien routier entre Tête-à-la-Baleine, Aylmer Sound et Chevery, une partie du volume de marchandises actuellement livrées au quai de Harrington Harbour pourrait être réacheminée vers celui de Tête-à-la-Baleine.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Postes à quai	1
Longueur	56 m
Profondeur d'eau	5,7 m

11.6.5 Le port de La Tabatière

À une quarantaine de kilomètres à l'est de Tête-à-la-Baleine se trouve le village de La Tabatière, le plus important centre de pêche de la Basse-Côte-Nord. Le quai est situé à l'extrémité nord du village dans la baie de La Tabatière, un site relativement bien protégé des vents.

Outre le Nordik Express, une flotte considérable de navires de pêche utilise le quai de Transports Canada attenant aux installations du

ministère québécois de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (quai, bassin de mise à l'eau et parc d'hivernement pour bateaux de pêche) situées du côté sud du quai fédéral. Plusieurs bâtiments servant à la transformation du poisson sont situés sur la propriété fédérale. Un oléoduc relie le quai à des réservoirs situés du côté ouest.

Une route locale permet d'accéder au village de Mutton Bay à une dizaine de kilomètres à l'ouest de La Tabatière.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Postes à quai	1	2
Longueur	55,7 m	69,9 m
Profondeur d'eau	5,4 m	6,0 m

11.6.6 Le port de Pointe-à-la-Truite (Saint-Augustin)

Le quai de Pointe-à-la-Truite est situé du côté sud de la baie de Saint-Augustin, à une cinquantaine de kilomètres à l'est de La Tabatière. Il s'agit d'un havre naturel bien protégé par la présence de nombreuses îles.

Propriété de Transports Canada, le quai sert principalement à l'approvisionnement en marchandises des résidents du village de Saint-Augustin situé plus au nord, à une dizaine de kilomètres à l'intérieur des terres, sur la rive est de la rivière Saint-Augustin. Aucune route relie le quai au village. Une barge équipée de moteurs hors-bord assure la navette entre le quai fédéral et le village non accessible aux plus gros navires.

Le quai de Pointe-à-la-Truite est une nouvelle structure construite au cours des années 1985-1990, en remplacement de l'ancien quai aujourd'hui désaffecté situé à un kilomètre à l'est sur l'île de la Conserverie.

Le quai est de forme irrégulière et comprend trois sections (principale, est, ouest). Il est muni du côté ouest d'un débarcadère à bas niveau et d'une rampe de mise à l'eau. Du côté est, adjacent à un entrepôt de marchandises, on retrouve la salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime. Un oléoduc relie le quai à des réservoirs de produits pétroliers situés au sud sur des terrains de la compagnie Ultramar.

Le quai des pêcheurs (Pêches et Océans) qui est situé au village vient compléter les installations maritimes.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada		
Construction	Pavé de béton		
Postes à quai	1 (ouest)	2 (nord)	3 (est)
Longueur	19,5 m	60,4 m	26,9 m
Profondeur d'eau	7,0 m	7,0 m	2,5 m

11.6.7 Le port de Vieux-Fort

Poursuivant notre route maritime vers le détroit de Belle-Isle, environ 70 kilomètres séparent le quai de Vieux-Fort de celui de Pointe-à-la-Truite. À Vieux-Fort, une route locale (tronçon de la 138) se dirige vers l'est reliant cette municipalité à celle de Blanc-Sablon à quelque 75 kilomètres plus loin, traversant les localités de Rivière-Saint-Paul, Middle Bay, Brador et Lourdes-de-Blanc-Sablon.

Le quai de Vieux-Fort appartient à Transports Canada et est principalement utilisé par le Nordik Express. Une section du quai est cependant condamnée (capacité portante nulle) et la vie utile de l'ouvrage sera bientôt atteinte. Il y a un quai de pêche à proximité (Pêches et Océans) et une usine de transformation de poissons est située du côté nord.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada
Construction	Pavé de bois et de béton
Postes à quai	1
Longueur	36,7 m
Profondeur d'eau	5,9 m

11.6.8 Le port de Blanc-Sablon

Le quai de Blanc-Sablon est situé à l'extrémité est de la Côte-Nord québécoise, à l'entrée du détroit de Belle-Isle séparant le Labrador et le nord de l'île de Terre-Neuve.

Propriété de Transports Canada, ce quai sert principalement à la réception de marchandises générales (Nordik Express) et de produits pétroliers (Ultramar) ainsi que pour les opérations journalières du traversier saisonnier (Northern Princess) reliant Blanc-Sablon à Sainte-Barbe (Terre-Neuve) et permettant le transport de véhicules de passagers et de marchandises entre les deux rives.

Orienté en direction est et ayant une longueur de 280 mètres, le quai offre une protection physique à la rampe d'embarquement fixe desservant le traversier et au quai de pêcheurs (Pêches et Océans) tous deux situés

du côté nord. Le quai est muni d'un oléoduc le reliant à des réservoirs pétroliers situés à faible distance à l'ouest. L'entrepôt de Transports Canada sis à l'enracinement du quai comporte une salle d'attente pour les passagers de la desserte maritime et du traversier. Le quai de pêcheurs en forme de L offre une profondeur d'eau de 4 m le long de sa face externe qui mesure 55 mètres.

Paramètres physiques du quai :

Quai	Transports Canada	
Construction	Pavé de bois	
Postes à quai	1 (nord)	2 (sud)
Longueur	70 m	60 m
Profondeur d'eau	6 m	7 m

Le havre offre une bonne protection contre les glaces mais il est très exposé aux vents.

11.7 Les traverses maritimes

Les traversiers constituent un moyen de transport important pour les populations côtières et insulaires, ainsi que pour les localités dont l'accès nécessite la traversée d'un lac, d'une rivière ou d'un fleuve, là où il n'y a pas de ponts.

Le territoire de la Côte-Nord, incluant celui de la Basse-Côte-Nord, est desservi par cinq traverses maritimes fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière. Ce sont les traverses de :

- 1° Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine ;
- 2° Baie-Comeau / Matane / Godbout ;
- 3° Les Escoumins / Trois-Pistoles ;
- 4° Blanc-Sablon / Sainte-Barbe (Terre-Neuve) ; et
- 5° la traverse ferroviaire Baie-Comeau / Matane.

Cette dernière permet à une partie de la Côte-Nord d'être reliée au réseau ferroviaire nord-américain.

Un nouveau service de traversier (saisonnier) visant tout spécialement le créneau de la clientèle touristique inaugurerait le 2 septembre 1997 le début de ses opérations entre Forestville et Rimouski.

Enfin, un service de traverse maritime implanté à titre expérimental pendant la saison touristique entre Havre-Saint-Pierre et la Gaspésie via l'île d'Anticosti a dû mettre fin à ses activités à l'automne de 1996 après trois ans d'opération déficitaire.

Les services de traversiers peuvent varier selon le type de propriété (exploitants privés ou gouvernementaux), le type de navires (petits transbordeurs ou gros navires) ou l'exploitation (services saisonniers ou offerts à l'année longue, services comportant des frais ou sans frais).

Au Québec, la majorité des services de traversiers existants ont été au début instaurés et exploités par des compagnies privées, bien que certaines traverses firent par la suite l'objet de subventions gouvernementales afin d'assurer leur maintien ou la gratuité de leur utilisation.

Ce n'est que vers la fin des années '60 que le gouvernement du Québec décida de prendre en charge la propriété et l'exploitation de certaines traverses maritimes.

Ainsi, la Société des traversiers du Québec, organisme constitué par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971, s'est vu confier comme mission principale de fournir des services de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Aujourd'hui, la Société exploite à longueur d'année cinq traverses maritimes, alors que trois autres comportant un service saisonnier sont exploitées en collaboration avec l'entreprise privée.

11.7.1 La traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine

L'existence d'un service de traversier entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine à l'embouchure de la rivière Saguenay remonte à la fin des années 1920.

En juillet 1980, la Société des traversiers du Québec (STQ) se portait acquéreur de cette traverse qui fut jusqu'alors exploitée par l'entreprise privée, en l'occurrence la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay, une filiale du groupe Clarke Transport. Trois bacs pouvant transporter une trentaine de véhicules chacun étaient en service entre les deux rives et les infrastructures terrestres étaient la propriété du gouvernement fédéral.

L'ensemble des équipements tant maritimes que terrestres ne répondant plus à la demande toujours croissante des usagers, le gouvernement du Québec décida de moderniser cette traverse. Deux traversiers neufs d'une capacité de 60 automobiles ou 15 camions-remorques chacun (le Jos-Deschênes et le Armand-Imbeau) furent alors affectés à cette traverse et les infrastructures étaient reconstruites afin de faciliter l'accostage des navires et d'accélérer l'embarquement et le débarquement des véhicules.

Depuis lors, l'achalandage n'a cessé de croître à cette traverse. Entre 1985 et 1995, on a observé plus de 65 % d'augmentation pour le nombre annuel total de véhicules, celui-ci étant passé de 431 820 à 715 324, alors que pour cette même période le nombre annuel de camions-remorques empruntant cette traverse a plus que doublé, celui-ci passant de plus de 43 000 qu'il était en 1985 à près de 95 000 en 1995.

C'est une moyenne mensuelle d'environ 6 725 camions-remorques qui a été enregistrée pour la période couvrant les années 1993, 1994 et 1995.

La traverse de Tadoussac est de plus en plus affectée par le passage de camions-remorques, particulièrement pendant la période touristique. Un camion-remorque occupe l'espace de quatre véhicules automobiles. On constate que plusieurs véhicules attendent quotidiennement sur l'une ou l'autre des rives du Saguenay. Les usagers de la traverse doivent donc subir en certaines périodes de l'année les inconvénients reliés aux files d'attente.

La gratuité du transport à cet endroit, les attraits touristiques de la région de même qu'une progression constante du camionnage, lequel s'est accru considérablement ces dernières années suite à une augmentation des activités industrielles sur la Côte-Nord (exploitation de nouveaux territoires de coupes forestières, nouvelles scieries et aluminerie), expliqueraient en bonne partie cet accroissement de l'achalandage.

Afin de réduire les files d'attente aux abords de la traverse, on procéda à l'ajout d'un troisième navire durant la période d'été 1995. On procéda ensuite à l'allongement des deux navires réguliers de façon à porter leur capacité à 75 véhicules chacun, en plus d'annoncer la construction d'un navire polyvalent afin d'augmenter la capacité du service et de faciliter les remplacements en cas de réparations aux navires réguliers. La STQ prenait d'ailleurs possession de ce navire (le traversier Félix-Antoine-Savard) à l'automne de 1997, construit au coût de 37 millions de dollars au chantier de la MIL Davie. Ce navire qui est venu s'ajouter à la flotte de la STQ sera utilisé aux traverses où le besoin se fera sentir.

En avril 1997, le ministre des Transports du Québec annonçait la réalisation d'une étude sur la problématique du lien maritime entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine et une évaluation de la pertinence de construire un pont entre les deux rives.

Le transport maritime

a) Fiche technique des traversiers :

Nom du navire		Armand-Imbeau	Jos-Deschênes
Longueur hors tout (m)		81,97	81,97
Largeur hors tout (m)		21,8	21,8
Tirant d'eau (m)		3,66	3,66
Hauteur libre (m)		5,75	5,75
Jauge brute (tonneaux)		1702	1702
Jauge nette (tonneaux)		510	510
Puissance C.V.		3200	3200
Vitesse (noeuds)		12,5	12,5
Embarquement		bouts	bouts
Capacité	Passagers	400	400
	Véhicules	75	75
Année de construction		1980	1980
Constructeur		Marine Industrie	Marine Industrie
Coût de construction (millions)		5	5
Année de modernisation		1996	1997
Coût de modernisation (millions)		14	14
Vie utile résiduelle (en 1997)		25 ans	25 ans
Année de remplacement		2022	2022
Coût de remplacement (millions)		50	50
Âge actuel du navire (en 1997)		17 ans	17 ans

b) Infrastructures :

Depuis le 31 mars 1993, les infrastructures portuaires (quais et bâtiments) de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine sont la propriété de la STQ.

	Tadoussac	Baie-Sainte-Catherine
Valeur présente (millions)	11	9
Vie utile (en 1996)	30 ans	30 ans
Année de construction	1979	1979
Modification (année)	N/D	1996
Année de remplacement	2019	2029

c) Achalandage :

Année	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Véhicules 000	570,8	600	612,3	614,2	643,4	679,2	715,3
Passagers 000	1475,0	1546,9	1591,0	1623,1	1690,4	1745,0	1801,9

Plus de 60 % de l'achalandage est réalisé durant les mois de juin à septembre et près de 39 % en juillet et août.

d) Exploitation du service de traversier :

Exercice	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Subvention (000)	5255,1	6323,7	6378,7	5278,7	6298,4	7752,2
Revenus (000)	27,1	26,8	22,8	25,1	26,3	28,6
Total frais d'exploitation (000)	5283,7	6351,6	6902,7	5304,8	6325,6	7780,8

e) Personnel :

	Personnel naviguant	Personnel terrestre
Basse saison	48	6
Haute saison	56	7

f) Fréquence du service et tarification :

Le service de traverse maritime à cet endroit est offert gratuitement et à l'année longue. Il est considéré comme faisant partie intégrante de la route 138 et permet de franchir la rivière Saguenay en une dizaine de minutes (distance de 1,6 km).

Les départs sont fréquents des deux côtés de la rive, le jour et la nuit. Il y a des départs simultanés de chaque rive à toutes les 15, 20, 40 ou 60 minutes dépendamment de la période de la journée et de la saison.

11.7.2 La traverse Baie-Comeau / Matane / Godbout

La STQ exploite un service de traversier douze mois par année pour les passagers et les véhicules entre Matane et Baie-Comeau d'une part, et entre Matane et Godbout d'autre part, afin d'assurer un lien entre la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Cette traverse entre Matane et la Côte-Nord a été mise en service au début des années '60 par la compagnie La Traverse Matane Godbout ltée. À la fin de 1974, le gouvernement du Québec décide de renforcer ce lien maritime et d'y assurer un service garanti à l'année longue par la mise en opération d'un traversier brise-glace, le Camille-Marcoux, lequel est entré en service en mars 1975.

Un an plus tard, le gouvernement du Québec fait l'acquisition de la compagnie La Traverse Matane Godbout ltée et transfère ses actifs à la STQ. Cette dernière a depuis la responsabilité de l'opération de ce service de traversier.

Contrairement à la traverse de Tadoussac qui affiche une progression constante de son achalandage depuis 1980, la traverse de Matane, elle, a vu son achalandage varier continuellement au cours de cette même période. L'achalandage à cet endroit a suivi une évolution d'allure plutôt sinusoïdale entre les années 1980 et 1995, atteignant un sommet en 1981 et 1990 et présentant un creux en 1986 et 1993.

Ainsi, plus de 99 000 véhicules ont utilisé annuellement cette traverse en 1980 et 1981. À la fin de 1981, une importante baisse de l'achalandage a commencé à se manifester pour se poursuivre jusqu'en 1986 où l'on n'a enregistré que 72 742 véhicules. En 1987, on note une légère remontée de l'achalandage qui atteindra un sommet en 1990 avec près de 105 000 véhicules cette année-là. Il faudra alors se reporter aux années 1976 et 1977 pour retrouver un niveau comparable ou supérieur de trafic, soit 104 953 et 114 916 véhicules respectivement. En 1991, on constate une nouvelle baisse qui se poursuivra jusqu'en 1993 (89 139 véhicules), laquelle sera suivie d'une légère remontée avec 90 738 véhicules en 1994 et 93 720 véhicules en 1995.

Le trafic lourd (camions et camions-remorques) qui représente environ 10 % de la clientèle à cette traverse semble, pour sa part, compter pour peu au niveau de l'ampleur des variations observées. En ce qui a trait en effet au nombre de poids lourds ayant utilisé cette traverse au cours des douze dernières années (1984 à 1995), on constate que celui-ci semble plutôt se maintenir ou demeurer relativement constant d'une année à l'autre. Avec un minimum de 8 337 camions et camions-remorques enregistré en 1987, et un maximum de 10 854 en 1990, cette traverse affiche une moyenne annuelle de 9 530 poids lourds pour la période considérée (12 ans), ce qui correspond sensiblement à la moyenne annuelle des deux dernières années (9 481 en 1994 et 1995).

Les variations d'achalandage observées s'expliqueraient en grande partie par les changements survenus au niveau de la conjoncture économique (périodes de récession suivies d'une reprise économique, grands travaux de construction) ainsi que par des conditions climatiques plus ou moins favorables pendant la saison touristique.

Près de 40 % de l'achalandage à cette traverse est réalisé au cours des mois de juillet et août, alors que près de 60 % l'est pendant les mois de juin à septembre.

Afin de répondre à la demande accrue durant les mois d'été, le Camille-Marcoux peut effectuer des traversées de nuit entre Matane et Baie-Comeau comme ce fut le cas en 1994, ou la STQ peut procéder à l'ajout d'un deuxième traversier. Un second navire, le John-Hamilton-Gray, a d'ailleurs été affrété de Marine Atlantique afin d'augmenter l'offre de transport à cette traverse à l'été de 1980, 1988, 1990, 1991 et 1992.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Camille-Marcoux
Longueur hors tout (m)		94,5
Largeur hors tout (m)		18,45
Tirant d'eau (m)		4,95
Hauteur libre (m)		4,60
Jauge brute (tonneaux)		6 122
Jauge nette (tonneaux)		3 283
Puissance C.V.		9 600
Vitesse (noeuds)		15
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	600
	Véhicules	126
Année de construction		1974
Constructeur		Marine Industrie
Coût de construction (millions)		10,3
Modernisation prévue		2 001
Coût estimé de modernisation (millions)		30
Vie utile résiduelle (en 1997)		28 ans
Année de remplacement		2 024
Coût de remplacement (millions)		125
Âge actuel du navire (en 1997)		23 ans

b) Infrastructures :

Depuis le 31 mars 1993, les infrastructures portuaires suivantes sont la propriété de la STQ :

- terminaux, quais et bâtiments de Matane et de Godbout ;
- terminal et bâtiments de Baie-Comeau,

Le quai de Baie-Comeau est la propriété de Transports Canada.

	Matane	Baie-Comeau	Godbout
Valeur présente (millions)	14	10	7
Vie utile (ans)	30	30	30
Année de construction	1974	1990	1976
Modification (année)		1990	1996

c) Achalandage

Année	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Passagers (000)	243,1	273,1	258,0	237,8	233,1	234,7	244,5
Véhicules (000)	91,3	105,0	99,5	91,9	89,1	90,7	93,7

Le transport maritime

d) Exploitation du service de traversier :

Exercice	1989-90	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95
Subvention (000)	2 334,6	3 429,2	5 433,3	3 105,6	2 920,7	2 824,8
Revenus (000)	4 465,6	4 765,7	4 719,3	4 869,7	5 409,4	5 745,7
Total frais d'exploitation (000)	6 988,5	8 355,8	10 290,2	8 164,0	8 428,4	8 656,8

e) Personnel :

	Personnel naviguant	Personnel terrestre
Basse saison	60	28
Haute saison	62	30

f) Fréquence du service et durée de la traversée :

Le service de traverse maritime entre Matane et Baie-Comeau d'une part, et entre Matane et Godbout d'autre part, est offert à l'année longue. La fréquence du service sur ces liaisons peut varier de une à trois traversées (aller et retour) par jour dépendamment de la liaison et de la période de l'année. Pendant la saison estivale, le navire (Camille-Marcoux) effectue jusqu'à huit traversées simples par jour, dont trois pour lesquelles la priorité est accordée aux camionneurs.

La durée de la traversée est de 2h15 entre Matane et Godbout (distance de 55,3 km) et de 2h30 entre Matane et Baie-Comeau (distance de 62,1 km).

g) Tarification (1997-1998) :

PASSAGERS	
Passage simple	
• de moins de 5 ans	gratuit
• de 5 à 11 ans	7,60 \$
• de 12 à 64 ans	10,90 \$
• de 65 ans et plus	9,80 \$
Groupe	
• de 15 à 30 adultes (par personne)	9,80 \$
• 31 adultes et plus (par personne)	9,30 \$

VÉHICULES (excluant conducteur et passagers)	
Bicyclette	gratuit
Motocyclette, cyclomoteur, motoneige	17,20 \$
Automobile (de 6 m et moins de longueur sur 2,6 m et moins de largeur)	26,50 \$
Véhicules de plus de 6 m de longueur	
• sur 2,6 m et moins de largeur	9,25 \$/m
• sur plus de 2,6 m à 4,27 m de largeur	14,05 \$/m
• sur plus de 4,27 m à 5 m de largeur	17,60 \$/m
• sur plus de 5 m de largeur	19,80 \$/m

11.7.3 La traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins

Le but de cette traverse est d'assurer un service de transport saisonnier pour les passagers et les véhicules entre les deux rives du Saint-Laurent.

La première liaison maritime régulière entre Trois-Pistoles et Les Escoumins a été inaugurée en avril 1913 afin d'assurer le transport de la poste royale entre ces deux points interrives. Par la suite, le service fut étendu au transport de passagers, d'automobiles et de fret.

Depuis 1913, le service fut interrompu à plusieurs reprises (en 1962, 1967, 1972, 1977 et 1988) mais pour de courtes périodes cependant, et une dizaine de navires se sont succédés au fil des années pour effectuer cette liaison. Ce service a toujours été entièrement exploité par l'entreprise privée. Au printemps de 1992, après une interruption de plus de trois ans, le service est repris par son opérateur actuel, la Compagnie de navigation des Basques inc.

Depuis la reprise du service, on constate que l'achalandage s'est accru continuellement d'année en année. C'est en effet une augmentation de plus de 60 % qui a été enregistrée entre 1992 et 1995, le nombre de véhicules transportés ces années-là passant de 11 300 à près de 18 300 respectivement. En 1996, malgré les problèmes occasionnés par les inondations du mois de juillet survenues dans la région du Saguenay et une partie de la Côte-Nord, plus de 16 000 véhicules et près de 42 000 passagers ont utilisé cette traverse.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		L'Héritage
Longueur hors tout (m)		183
Largeur hors tout (m)		34
Tirant d'eau (m)		6,6
Hauteur libre (m)		18
Jauge brute (tonneaux)		N/D
Jauge nette (tonneaux)		N/D
Puissance C.V.		1080
Vitesse (noeuds)		11
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	200
	Véhicules	42
Année de construction		1973
Constructeur		Verreault Navigation
Coût de construction		650 000
Année de modification		1995
Coût de modification		1 000 000
Vie utile résiduelle (en 1997)		24 ans
Âge actuel du navire (en 1997)		24 ans

b) Infrastructures :

Les infrastructures de Trois-Pistoles et des Escoumins (quais et rampes mobiles) sont la propriété de Transports Canada. Aux deux endroits, les infrastructures nécessitent d'être remplacées à brève échéance, celles-ci étant au terme de leur vie utile. Aux Escoumins, l'état actuel du quai est tel qu'il nécessite une inspection obligatoire à chaque printemps afin de déterminer si une opération sécuritaire peut être reprise par l'utilisateur.

	Trois-Pistoles	Les Escoumins
Valeur de remplacement	10 M\$	6,5 M\$
Vie résiduelle (en 1996)	1 an	3 ans

c) Achalandage :

Année	1992	1993	1994	1995	1996
Passagers	30 500	36 930	38 768	49 210	41 996
Véhicules	11 300	13 781	14 606	18 284	16 008

En 1996, le trafic se répartissait ainsi : 14 422 automobiles et 1 586 camions et autres véhicules.

Le transport maritime

d) Exploitation du service de traversier :

Année	1992	1993	1994	1995
Frais d'exploitation (000)	415,6	443,5	439,8	430,6

e) Fréquence du service et durée de la traversée :

Le service de traversier est offert sur une base saisonnière, de la mi-mai à la mi-octobre, à raison de deux traversées (aller-retour) par jour pour les mois de mai, septembre et octobre, et de deux à trois traversées par jour selon les marées les mois de juin, juillet et août. Cette traversée a toujours été handicapée par le manque d'eau au quai de Trois-Pistoles, obligeant ainsi le transporteur à n'opérer à cet endroit qu'aux heures de mi-marée ou de marée haute. La durée d'une traversée simple est de 90 minutes (distance de 28 kilomètres).

f) Tarification (1996)

PASSAGERS	Du 01-10 au 31-05	Du 01-06 au 30-09
Passage simple		
• de moins de 5 ans	gratuit	gratuit
• de 5 à 11 ans	6,50 \$	6,85 \$
• de 12 à 64 ans	9,75 \$	10,30 \$
• de 65 ans et plus	6,50 \$	6,85 \$
Groupe		
• de 15 à 30 adultes (par personne)	8,80 \$	9,25 \$
• 31 adultes et plus (par personne)	7,80 \$	8,25 \$

VÉHICULES (excluant conducteur et passagers)	Du 01-10 au 31-05	Du 01-06 au 30-09
Bicyclette	gratuit	gratuit
Motocyclette, motoneige	10,00 \$	11,00 \$
Automobile (de 6 m et moins de longueur sur 2,6 m et moins de largeur)	24,50 \$	25,50 \$
Véhicules de plus de 6 m de longueur		
• sur 2,6 m et moins de largeur		
• sur plus de 2,6 m à 4,27 m de largeur	8,75 \$/m	9,25 \$/m
• sur plus de 4,27 à 5 m de largeur	13,05 \$/m	14,05 \$/m
• sur plus de 5 m de largeur	17,60 \$/m	17,60 \$/m
	19,80 \$/m	19,80 \$/m

11.7.4 La traverse ferroviaire Baie-Comeau / Matane

Cette traverse maritime est le seul lien ferroviaire existant entre la Côte-Nord et le reste du continent.

En 1975, le gouvernement du Québec adopta une loi autorisant la Compagnie de gestion de Matane inc. (COGEMA) à instaurer un service de traversier-rail entre la Côte-Nord et le port de Matane. Une autre loi fut également adoptée créant la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR), une corporation sans but lucratif chargée d'aménager et d'administrer un complexe ferro-portuaire à Baie-Comeau. Du côté de Matane, c'est le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui se chargea de la construction du débarcadère ferroviaire permettant l'accès au réseau du Chemin de fer de Matane et du Golfe (CFMG), une filiale à part entière du Canadien National.

Inauguré le 31 janvier 1978, cette traverse assure à l'année longue un service de traversier-rail pour le transport de wagons de chemin de fer entre les deux rives du Saint-Laurent. Ce service est utilisé presque essentiellement pour le transport du papier produit par la compagnie QUNO-Donohue et de l'aluminium fabriqué par la société Métaux Reynolds à leur usine de Baie-Comeau.

Le traversier-rail a connu une autre année record en 1995 avec le transport de plus de 822 000 tonnes de marchandises, soit une augmentation de plus de 10 % par rapport à l'année précédente, alors que venaient s'ajouter au trafic traditionnel des expéditions de bois d'oeuvre de la Scierie des Outardes.

a) Fiche technique du traversier :

Nom du navire	Georges-Alexandre-Lebel
Longueur hors tout (m)	117,9
Largeur hors tout (m)	20,11
Tirant d'eau (m)	4,6
Hauteur libre (m)	5,6
Jauge brute (tonneaux)	7 892,4
Jauge nette (tonneaux)	5 429
Puissance C.V.	5 750
Hélices	2
Vitesse (noeuds)	14
Embarquement	arrière
Capacité wagons	31 de 12,2 m ou 25 de 15,2 m
Année de construction	1975
Constructeur	Burrard Dry Dock Co. Ltd
Vie utile résiduelle (en 1996)	30 ans
Âge actuel du navire (en 1996)	21 ans

b) Infrastructures :

Les infrastructures ferro-portuaires à Baie-Comeau (quai pourvu d'un débarcadère ferroviaire) sont la propriété de SOPOR alors que ceux de Matane appartiennent au MTQ.

	Baie-Comeau	Matane
Année de construction	1976	1976
Valeur (millions)	7	7
Vie utile (ans)	40	40
Modification (année)	1993	
Année de remplacement	2016	2016

c) Trafic de marchandises :

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tonnage (000)	421,8	452,1	542,1	495,0	733,4	822,6	708,0

d) Exploitation du service de traversier :

Ce service de traversier étant la propriété de l'entreprise privée, les données concernant les frais d'exploitation ne sont pas disponibles.

e) Fréquence du service et durée de la traversée :

Cogéma qui opère le traversier-rail entre Matane et Baie-Comeau n'est pas astreinte pour la prestation de son service à une fréquence fixe, de sorte que celle-ci peut être ajustée à la demande. Habituellement, le navire effectue deux aller-retour par jour. Cette fréquence pourrait au besoin être doublée.

La durée de la traversée (distance de 62,1 km) est de 2h30, et le temps d'embarquement ou de débarquement des wagons, d'environ une heure.

11.7.5 La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe

La compagnie Northern Cruiser Ltd exploite un service de traversier pour le transport de véhicules et de passagers dans le détroit de Belle-Isle entre Blanc-Sablon, localité située à l'extrémité orientale de la Côte-Nord québécoise, et Sainte-Barbe, localisée au nord-ouest de l'île de Terre-Neuve.

Cette traverse inaugurée le 20 juin 1966 a été mise en place pour remplacer la desserte maritime de certains villages du Labrador compris dans le secteur Forteau Bay / Red Bay, laquelle fut abandonnée suite à la construction d'une route reliant ces villages entre eux. Cette traverse constitue un lien essentiel pour l'approvisionnement des résidents de ces villages du Labrador, en plus de s'avérer un lien alternatif de communication et d'approvisionnement pour les québécois du secteur

Vieux-Fort / Blanc-Sablon, lesquels sont déjà desservis par la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe opère d'une façon saisonnière. Officiellement, la saison commence le 1^{er} mai pour se terminer le 3 janvier, mais selon les conditions climatiques et de glace dans le détroit, elle commence souvent vers le 15 mai et peut finir le 25 décembre. La période la plus active est de juillet à août. La traversée prend environ 90 minutes (distance de 30 km), et le navire effectue environ 400 traversées par saison. En 1995, plus de 37 000 passagers et 14 500 véhicules (dont 1 580 camions et camions-remorques) ont utilisé cette traverse.

Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Northern Princess
Propriétaire		Northern Cruiser Ltd, St. John's
Longueur (m)		68,6
Largeur (m)		14,1
Tirant d'eau (m)		3,4
Jauge brute (tonneaux)		2 558
Puissance (C.V.)		2 400
Vitesse (noeuds)		12
Capacité	Passagers	300
	Véhicules	47
Année de construction		1966
Année d'affectation		1980

Les infrastructures (quais et rampes d'embarquement) tant du côté de Blanc-Sablon que de Sainte-Barbe sont la propriété du gouvernement fédéral (Transports Canada). La traverse emploie une vingtaine de personnes.

La traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe, étant de nature interprovinciale, a pu bénéficier depuis 1969 de subventions fédérales afin de combler une partie de son déficit annuel d'exploitation. L'opérateur de la traverse aurait reçu du gouvernement fédéral en 1991 plus de 490 000 \$ à ce chapitre.

Le gouvernement fédéral envisage depuis plusieurs années déjà de cesser le versement de subventions pour l'opération de cette traverse. D'ailleurs, dans sa politique maritime nationale qu'il rendait publique en décembre 1995, le gouvernement fédéral faisait part de sa ferme intention de réduire considérablement ou d'éliminer son aide financière aux services de traversiers dans les Maritimes et de procéder au transfert de certains de ces services au contrôle des provinces.

En vertu d'une entente intervenue au printemps de 1997 entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Terre-Neuve, celui-ci convenait moyennant une compensation financière fédérale de 340 millions de \$ devant servir au parachèvement d'une partie de la route

translabradorienne¹, de prendre la relève à compter du 1^{er} avril 1997 concernant le financement de la desserte maritime du Labrador et de la traverse Blanc-Sablon / Sainte-Barbe.

Ainsi, le gouvernement de Terre-Neuve assumera dorénavant la responsabilité du financement de cette traverse maritime, et honorera l'entente survenue entre l'opérateur du traversier et Transports Canada laquelle expirera en l'an 2000. Il prendra également à sa charge l'entretien et la réparation de tous les quais de la desserte et de la traverse sauf celui de Blanc-Sablon.

11.7.6 La traverse Gaspésie / Anticosti / Côte-Nord

Le but de cette traverse maritime était d'assurer un service de traversier saisonnier pour le transport des passagers et des véhicules entre les deux rives du Saint-Laurent via l'île d'Anticosti.

Cette traverse a été mise en place à la mi-juin 1994 par la compagnie Croisières Nordik inc., une filiale du Groupe Desgagnés, afin de créer un nouveau circuit touristique et rendre l'île d'Anticosti plus facilement accessible à cette clientèle.

Le service maritime reliait les quais de Rivière-au-Renard en Gaspésie, Port-Menier sur l'île d'Anticosti et Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz sur la Côte-Nord. La liaison vers cette dernière destination devait être abandonnée après l'ouverture du tronçon de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan alors prévue pour l'automne 1996.

La traverse était en opération de la mi-juin au début de septembre. Le navire effectuait six traversées hebdomadaires entre les deux rives du fleuve. Il quittait Rivière-au-Renard les lundis, mercredis et vendredis à 7h25 en direction de Port-Menier où il faisait une escale de 2h15 avant de repartir pour Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz. Il était de retour au port d'attache gaspésien les mardis, jeudis et samedis vers 20h15 après avoir quitté Baie-Johan-Beetz 20 heures plus tôt et fait escale à Havre-Saint-Pierre et Port-Menier.

Les dimanches, le traversier effectuait une mini-croisière quittant Rivière-au-Renard à 7h25 pour accoster à Port-Menier vers midi et y faire une escale de 4 heures avant de reprendre la mer vers la péninsule gaspésienne.

¹ Amélioration de la route existante entre Happy Valley - Goose Bay et le Labrador Ouest et construction d'une route entre Red Bay et Cartwright, la province prenant à sa charge la construction du lien routier entre Cartwright et Goose Bay.

Le transport maritime

a) Distance et durée des trajets :

Points desservis	Distance	Durée
Rivière-au-Renard / Port-Menier	89 km	4h
Port-Menier / Havre-Saint-Pierre	119 km	5h30
Havre-Saint-Pierre / Baie-Johan-Beetz	78 km	3h30

b) Fiche technique du traversier :

Nom du navire		Nordik Passeur
Longueur hors tout (m)		86,10
Largeur hors tout (m)		18,28
Tirant d'eau (m)		4,23
Hauteur libre (m)		5,25
Jauge brute (tonneaux)		2 371
Jauge nette (tonneaux)		940
Puissance C.V.		5 200
Vitesse (noeuds)		13
Embarquement		bouts
Capacité	Passagers	280
	Véhicules	60
Année de construction		1961
Constructeur		Halifax Shipyards Ltd
Âge actuel du navire (en 1996)		35
Coût de remplacement (millions)		70

c) Infrastructures :

L'aménagement des infrastructures, pour recevoir le traversier, a été réalisé par la compagnie à Rivière-au-Renard, Havre-Saint-Pierre et Baie-Johan-Beetz pour un coût total de 500 000 \$. Transports Québec a aménagé la rampe à Port-Menier cependant, le système de défense fut modifié par l'armateur.

d) Achalandage :

Année	1994	1995	1996
Véhicules	4 513	6 373	4 565
Passagers	13 572	20 568	16 014

e) Exploitation du service de traversier :

Ce service étant entièrement exploité par l'entreprise privée, les données concernant les frais d'exploitation ne sont pas disponibles pour raison de confidentialité.

En février 1997, le transporteur maritime annonçait l'abandon des activités de la traverse, après trois ans d'exploitation déficitaire (pertes totalisant près de 2,4 millions de \$).

11.7.7 Traverse maritime Forestville / Rimouski

Un nouveau service de traverse maritime est entré en opération le 2 septembre 1997 sur le Saint-Laurent entre Rimouski et Forestville.

Ce service dont le projet a été mis de l'avant en 1996 par un promoteur privé, en l'occurrence Chantier naval de Matane inc., se distingue par l'utilisation d'un navire de conception et de technologie totalement différentes des autres traversiers actuellement en opération au Québec.

Il s'agit d'un traversier de type catamaran, c'est-à-dire muni de deux coques parallèles surmontées de divers ponts pour recueillir les infrastructures nécessaires et loger les passagers et véhicules automobiles. Ce type de navire possède l'avantage d'avoir une exigence de tirant d'eau considérablement réduite à quai et de ne pas nécessiter un débarcadère aussi coûteux et élaboré que les traversiers conventionnels. Construit en aluminium, le navire d'une longueur de 43 m et d'une largeur de 10 m peut accueillir 150 passagers et une trentaine de véhicules.

L'exploitation de ce service se fera selon un horaire régulier et sur une base saisonnière, soit du 1^{er} mai à la fin de septembre, à raison de 3 à 4 navettes (aller-retour) par jour. Ayant une vitesse de croisière de 30 noeuds, ce nouveau type de traversier reliera les deux rives du Saint-Laurent (distantes de 48 km à cet endroit) en un peu moins d'une heure, soit deux fois plus rapidement que les autres traversiers conventionnels.

Cette nouvelle liaison maritime se spécialisera dans un créneau de marché qui exclut les véhicules lourds, visant surtout la clientèle touristique ainsi que les populations riveraines et celles des localités avoisinantes. Selon les résultats d'une étude effectuée par le promoteur, le marché potentiel pour le nouveau traversier baptisé le "C.N.M. Évolution", s'établirait à au moins 40 000 passagers et 13 300 véhicules par saison de navigation.

Le 30 septembre 1997, le traversier cessait ses activités pour la saison, avec un taux d'achalandage de 60 %.

11.7.8 Projet de traversier-rail à Sept-Îles et Port-Cartier

Bien que possédant leur propre réseau de voies ferrées reliant les zones minières du nord avec les zones portuaires de la côte, les régions de Sept-Îles et de Port-Cartier ne sont pas reliées au réseau ferroviaire continental. L'éventualité d'une telle connexion avec le réseau ferroviaire nord-américain nécessiterait la mise en place d'un service de traversier-rail aux terminaux portuaires de Sept-Îles et de Port-Cartier.

Les sociétés industrielles de ces régions génèrent d'importants volumes de mouvements de marchandises. Pour la plus grande partie de ces mouvements, le transport maritime offre une desserte adéquate compte tenu de la forte part des échanges internationaux dans ce trafic et des distances parcourues. Pour la balance des échanges, le transport routier doit être utilisé faute d'alternative au camion pour le transport terrestre des marchandises.

Que ce soit pour leur approvisionnement ou l'atteinte de certains de leurs marchés, les industries de la région de Sept-Îles / Port-Cartier (SIPC) ne peuvent bénéficier d'un service ferroviaire contrairement aux entreprises de la région de Baie-Comeau, laquelle est reliée au réseau ferroviaire continental par l'entremise du traversier-rail exploité par Cogema entre les ports de Baie-Comeau et de Matane.

Au printemps de 1994, la Corporation de promotion industrielle et commerciale de Sept-Îles initiait une série d'études afin de vérifier s'il était possible d'améliorer la compétitivité des entreprises établies dans la région SIPC par l'implantation d'un service annuel régulier de transport de marchandises par navire traversier-rail sur l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, selon un axe nord-sud, et desservant les secteurs de Sept-Îles et de Port-Cartier. L'implantation d'un tel service permettrait également de réduire la circulation de poids lourds sur la route 138, tout en facilitant l'accès ferroviaire à de nouveaux marchés ou fournisseurs de la région.

La réalisation des études auxquelles contribua financièrement le ministère des Transports du Québec, fut confiée au Groupe-conseil Roche ltée et à son partenaire, la firme d'architecture navale Navtech inc., qui se chargea des analyses concernant la conception technique du navire et des conditions d'exploitation.

Une première étude d'opportunité commerciale, complétée à l'automne de 1995, avait permis d'identifier un volume annuel de 741 000 tonnes de marchandises susceptibles de bénéficier d'un accès direct au réseau ferroviaire, une part importante de ce trafic (490 000 t) étant actuellement transportée par la route 138. À ce volume pourraient venir s'ajouter les intrants et extrants industriels reliés à la mise en exploitation de certains projets éventuels et estimés à environ 202 300 tonnes.

L'étude établissait la part du marché annuel de la desserte ferroviaire entre 500 000 et 690 000 tonnes de marchandises sur la base des hypothèses tarifaires formulées, et retenait le port de Matane comme point de chute de la desserte en raison des conditions techniques

avantageuses que possède déjà ce port comparativement à différents autres sites potentiels considérés.

Selon les conclusions de l'étude, l'écart de coût entre la desserte ferroviaire et les modes de transport actuels est mince pour certaines marchandises de sorte que la part du marché sera très sensible aux variations de coûts du transport routier et ferroviaire. On recommandait donc pour la seconde phase de l'étude (étude de pré faisabilité) d'examiner plus attentivement un scénario d'exploitation de la desserte Sept-Îles/Port-Cartier/Matane selon un itinéraire en trois points en desservant à la fois Sept-Îles et Port-Cartier à chaque voyage, ce qui contribuerait à réduire le coût unitaire de la traversée.

En avril 1996, l'analyse de pré faisabilité du projet établissait le marché potentiel total du service de desserte autour de 899 500 tonnes/année suite à des ajustements apportés par les industriels de la région SIPC. L'étude prenait en considération l'utilisation d'un navire de type mixte pouvant recevoir des wagons réguliers de même que des remorques de camions sur des wagons plats. Elle recommandait d'orienter la réalisation du projet pour une desserte en triangle à partir de Matane, ce qui permettait d'optimiser la proportion de wagons en charge, et favorisait à prix équivalents l'utilisation d'un navire d'occasion de plus grande capacité au lieu d'un navire neuf plus petit.

L'étude de faisabilité, terminée au début de l'été 1997, réduisait légèrement le marché potentiel du service de desserte par rapport aux estimations précédentes, situant celui-ci autour des 828 945 tonnes/année (marchés actuels et projets de développement) au lieu des 899 500 tonnes/année identifiées en phase 2 et des 943 300 tonnes/année évaluées en phase 1 de l'étude.

Le transfert modal du camionnage vers la desserte ferroviaire d'un volume de trafic de 580 800 tonnes de marchandises par année permettrait de réduire de plus de 60 par jour le nombre de passages de véhicules lourds sur la route 138.

Sur la base d'une desserte en triangle à partir de Matane, les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier seraient desservis à chaque jour ; le temps de transport d'un wagon de marchandises entre Montréal et la région SIPC serait de 27 à 39 heures se répartissant ainsi : Montréal/Matane, 15 heures et Matane/SIPC, 12 à 24 heures.

Le coût total des immobilisations requises (infrastructures terrestres et maritimes, matériel roulant, navire) pour la mise en œuvre de la desserte ferroviaire est évalué à près de 42 millions de dollars, et le coût d'exploitation du navire varierait de 12,4 à 14,3 millions de dollars annuellement dépendamment de la fréquence hebdomadaire d'opération (5, 6 ou 7 jours).

La région de Sept-Îles dispose déjà des infrastructures maritimes nécessaires à l'implantation du service de traversier-rail. Le débarcadère construit au quai de La Relance à Pointe-Noire est en place depuis 1994. Une extension de la

Le transport maritime

voie ferrée du Chemin de fer Arnaud sur une longueur de quelques kilomètres serait toutefois nécessaire afin de relier le débarcadère au réseau ferroviaire de la région. L'aménagement d'une rampe de chargement serait également requis afin de permettre le chargement ou le déchargement des remorques de camions.

À Port-Cartier, la mise en service de la desserte nécessitera l'aménagement d'infrastructures maritimes pour le débarcadère (quai et rampe), d'une antenne ferroviaire pour relier le réseau du Chemin de fer Cartier au débarcadère, d'une cour de triage pour les wagons et d'une rampe pour le chargement et le déchargement des remorques de camions.

Le port de Matane, pour sa part, dispose déjà des facilités requises pour recevoir le traversier-rail, autant au niveau des infrastructures maritimes que terrestres, et la profondeur d'eau à proximité du débarcadère existant (7 m) est suffisante.

Caractéristiques techniques des navires pouvant être disponibles aux fins de l'exploitation de la desserte :

Longueur (m)	129 à 145
Largeur (m)	19 à 20,4
Tirant d'eau (m)	4,6 à 6,3
Port en lourd (t)	5 700 à 7 250
Jauge brute (tonneaux)	7 500 à 8 200
Nombre de wagons	20 à 31
Vitesse (noeuds)	15 à 16,5

Distances de parcours entre les ports à desservir (en milles nautiques) :

Matane/Sept-Îles	98 mi. n.
Sept-Îles/Port-Cartier	31 mi. n.
Port-Cartier/Matane	83 mi. n.

Selon les conclusions de l'étude, la mise en œuvre de la desserte ne pose pas de problèmes particuliers au plan technique. Plusieurs éléments de coûts devront cependant faire l'objet d'une évaluation plus approfondie en phase d'étude d'avant-projet ou avant une décision favorable au projet.

Plusieurs facteurs pourraient influencer la part de marché de la desserte ferroviaire et en affecter par conséquent la rentabilité, dont notamment une variation des tarifs de transport routier, une augmentation des tarifs de transport ferroviaire, un déplacement des clientèles ou des fournisseurs des industries de la région SIPC et le recouvrement des coûts des services de la Garde Côtière.

11.8 Les dessertes maritimes

Afin de contrer l'isolement des villages de la Côte-Nord non desservis par le réseau routier, le gouvernement du Québec supporte financièrement depuis de nombreuses années des dessertes maritimes assurant le transport de passagers et de marchandises. Ainsi, il assure le maintien dans cette partie du territoire québécois des trois dessertes maritimes suivantes :

- 1° desserte de la Basse-Côte-Nord ;
- 2° desserte de Chevery/Harrington Harbour/Aylmer Sound ; et
- 3° desserte de Saint-Augustin.

11.8.1 La desserte de la Basse-Côte-Nord

Cette desserte maritime a pour but d'assurer un service de transport de passagers et de marchandises dans le secteur s'étendant à l'est de Havre-Saint-Pierre jusqu'à Blanc-Sablon incluant également l'île d'Anticosti et, de ce fait, relier les différentes localités isolées de la Côte-Nord aux principaux centres du Québec. Ce n'est toutefois que depuis 1978 que la desserte de l'île d'Anticosti a été intégrée à celle de la Basse-Côte-Nord.

C'est la compagnie Relais Nordik inc., une filiale du Groupe Desgagnés, qui détient depuis 1987 le contrat de la desserte maritime laquelle est subventionnée par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

À partir des ports actuels d'approvisionnement que sont les ports de Rimouski, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, les localités suivantes sont desservies par cette desserte : Port-Menier, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin, Vieux-Fort et Blanc-Sablon. Depuis l'ouverture du tronçon de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan à la fin de 1996, le port de Baie-Johan-Beetz ne fait plus partie de l'itinéraire de la desserte maritime.

En vertu de l'entente contractuelle établie entre le MTQ et le transporteur, celui-ci doit maintenir un service hebdomadaire de transport de cargo et de passagers, avec arrêt à tous les ports accessibles, du début du mois d'avril jusqu'à la fin du mois de janvier, soit une période de près de 10 mois par année. Le transporteur effectue en tout une quarantaine de voyages durant l'année. La desserte représente un trajet de plus de 1 240 milles nautiques aller-retour, soit près de 2 300 kilomètres.

Le transport s'effectue à l'aide du navire combiné passagers/porte-conteneurs le "Nordik Express" ayant une capacité de 200 passagers (dont 60 en cabines) et d'environ 50 conteneurs. Ce navire d'une longueur de 69,5 m et d'une largeur de 13,4 m a une jauge brute de 1 600 t et dispose d'une capacité de transport de 540 t. Bien qu'il ne soit pas un brise-glace, il a été conçu pour passer dans de la glace de 0,4 m d'épaisseur.

Pour les fins de la desserte, la compagnie possède des entrepôts à Rimouski et Sept-Îles pour la réception des marchandises destinées aux divers ports. L'achalandage passager de même que le trafic de marchandises ont été relativement stables à venir jusqu'en 1996 comme le montre le tableau suivant, à

Le transport maritime

l'exception de la diminution de la clientèle de passagers attribuable principalement à la mise en place du service de traversier (Nordik Passeur) entre la Gaspésie et la Côte-Nord via l'île d'Anticosti en 1994, 1995 et 1996. Le tableau indique également le montant annuel de subventions versées par le MTQ pour cette desserte depuis 1990.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Passagers (000)	7,0	8,4	7,7	7,7	5,7	5,1	5,2
Marchandises (000 t)	19,8	19,8	19,8	21,0	21,4	20,6	20,6
Subventions (000 \$)	4 705,0	4 954,1	4 712,5	4 756,4	4 792,3	4 734,4	4 845,0

Les denrées alimentaires représentent 38 % du cargo transporté, les matériaux de construction près de 25 % et les véhicules et équipements près de 11 %. Ces trois catégories constituent l'essentiel des marchandises transportées sur la Basse-Côte-Nord par la desserte maritime.

Le Tableau 2 présente pour les années 1990 à 1996 le nombre annuel de passagers à l'embarquement et au débarquement pour chacun des ports desservis par le Nordik Express. On trouvera pour la même période au Tableau 3 le tonnage annuel de marchandises chargées et déchargées à chacun des différents ports de la desserte.

Le transport maritime

**TABLEAU 2 : DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD
EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS PAR PORT
Années 1990 À 1996**

Années	1990	1991	1992	1993	1994 *	1995	1996
Embarquement							
Baie-Johan-Beetz	225	316	706	819	507	293	190
Blanc-Sablon	332	708	591	500	468	544	493
Harrington Harbour	424	486	405	397	286	300	320
Havre-Saint-Pierre	1 617	1 907	1 779	2 055	1 369	1 094	845
Kégaska	247	292	247	290	217	216	269
La Romaine	848	942	895	868	773	726	764
La Tabatière	485	578	541	442	369	324	440
Natashquan	857	878	540	388	325	284	429
Port-Menier	260	198	215	285	94	45	66
Rimouski	191	232	213	220	185	237	290
Sept-Îles	510	523	417	347	252	187	249
Saint-Augustin	499	705	551	504	295	316	306
Tête-à-la-Baleine	279	292	330	274	265	233	295
Vieux-Fort	232	333	298	331	292	293	255
TOTAL	7 006	8 390	7 728	7 720	5 697	5 092	5 211
Débarquement							
Baie-Johan-Beetz	297	356	865	909	279	258	133
Blanc-Sablon	564	664	583	470	455	482	426
Harrington Harbour	412	428	449	369	334	313	343
Havre-Saint-Pierre	1 424	1 937	1 668	1 919	1 580	1 296	959
Kégaska	260	311	216	268	230	204	267
La Romaine	832	930	847	803	800	690	696
La Tabatière	444	645	548	471	354	393	443
Natashquan	910	845	432	396	256	215	392
Port-Menier	292	210	292	343	93	49	70
Rimouski	127	230	186	169	174	183	339
Sept-Îles	378	447	428	368	210	145	230
Saint-Augustin	499	668	552	574	385	339	321
Tête-à-la-Baleine	276	320	340	298	260	234	294
Vieux-Fort	291	399	322	363	287	291	298
TOTAL	7006	8390	7728	7720	5697	5092	5211

Source : Direction du transport multimodal, ministère des Transports du Québec

* Diminution attribuable à la mise en place du traversier Nordik Passeur (l'île d'Anticosti) en 1994 et à la mise en place des pistes de Régionnair sur le réseau secondaire (Kégaska, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et La Tabatière).

Le transport maritime

**TABLEAU 3 : DESSERTE MARITIME DE LA BASSE-CÔTE-NORD
CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DE MARCHANDISES PAR PORT
(tonnes métriques)
Années 1990 à 1996**

Années	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Chargement							
Baie-Johan-Beetz	65	75	86	295	60	61	57
Blanc-Sablon	851	844	1 005	1 039	1 196	1 252	1 284
Harrington Harbour	232	233	290	397	414	473	616
Havre-Saint-Pierre	781	1 036	1 345	1 238	1 531	1 214	1 201
Kégaska	134	134	139	146	177	438	609
La Romaine	284	315	205	252	276	278	375
La Tabatière	204	289	521	943	840	903	295
Natashquan	728	799	657	858	961	535	556
Port-Menier	493	400	392	534	366	432	383
Rimouski	6 961	8 100	8 592	7 617	8 063	7 865	8 261
Sept-Îles	8 670	7 096	5 954	7 171	6 698	6 579	6 243
Saint-Augustin	191	297	280	248	491	269	240
Tête-à-la-Baleine	68	122	198	133	197	141	155
Vieux-Fort	149	101	95	117	132	110	342
TOTAL (t)	19 811	19 841	19 759	20 988	21 402	20 550	20 617
Déchargement							
Baie-Johan-Beetz	338	394	281	254	325	305	159
Blanc-Sablon	3 280	3 355	3 217	2 818	2 851	2 748	2 300
Harrington Harbour	1 561	1 426	1 674	1 475	1 243	1 406	1 754
Havre-Saint-Pierre	401	388	370	408	431	326	260
Kégaska	1 142	774	775	477	562	763	655
La Romaine	1 798	1 932	1 336	2 353	1 970	1 911	2 437
La Tabatière	1 240	1 500	1 655	2 772	2 851	2 051	1 684
Natashquan	3 673	3 127	2 811	2 447	2 901	2 860	3 311
Port-Menier	1 627	1 300	1 560	1 608	1 488	1 574	1 537
Rimouski	1 007	1 058	1 212	1 735	1 556	1 520	1 277
Sept-Îles	1 224	1 472	1 347	1 341	1 805	1 767	1 757
Saint-Augustin	1 556	1 833	1 883	2 250	2 063	1 980	2 377
Tête-à-la-Baleine	509	707	1 102	600	782	626	623
Vieux-Fort	455	575	536	450	574	713	486
TOTAL (t)	19 811	19 841	19 759	20 988	21 402	20 550	20 617

Source : Direction du transport multimodal, ministère des Transports du Québec

D'importants changements sont à prévoir au niveau des modalités de la desserte maritime au cours des prochaines années, si l'on en juge par la nouvelle orientation adoptée par le MTQ lors du dernier renouvellement du contrat accordé en 1997 pour cette desserte.

Par le passé, le MTQ a toujours eu une approche très directive qui visait à encadrer l'ensemble des activités de la desserte. Ainsi, les ports d'approvisionnement étaient définis au contrat, de même que la tarification, la fréquence, la capacité de transport de même que tous les autres paramètres du service.

Le contexte budgétaire actuel, l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan et la volonté de déréglementation du transport maritime au Québec ont amené le MTQ à redéfinir son implication financière de même que les différents paramètres de cette desserte. Dorénavant, le Ministère concentrera ses efforts sur le secteur non desservi par le réseau routier, soit entre Natashquan et Blanc-Sablon, incluant Port-Menier, et adoptera une approche commerciale pour le secteur déjà desservi par d'autres réseaux de transport, soit celui à l'ouest de Natashquan.

Il apparaît en effet injustifié et inapproprié de maintenir une subvention pour la desserte maritime d'un secteur déjà desservi par un réseau de transport parallèle, soit celui compris entre Rimouski et Natashquan. Le prolongement de la route 138 offre une alternative de transport par route jusqu'à Natashquan. Ce réseau est même complété par la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout permettant un lien direct avec la rive sud.

Ainsi, dans l'avenir, le rôle des ports de Rimouski, de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre comme ports d'approvisionnement ou têtes de ligne sera déterminé en fonction de leur apport économique à la desserte, selon une approche commerciale. Cette nouvelle approche devrait avoir pour effet de stimuler la concurrence entre les réseaux de transport, les grossistes et les communautés portuaires.

Le choix du ou des ports d'approvisionnement sera dorénavant le résultat des activités de transbordement et de commerce générées par la communauté économique, soit le résultat d'une attitude commerciale plutôt que d'une décision purement politique.

11.8.2 La desserte Chevery/Harrington Harbour/Aylmer Sound

Cette desserte consiste en un service de cabotage entre le port fédéral d'Harrington Harbour localisé sur la pointe sud de l'île Harrington et les villages de Chevery et d'Aylmer Sound situés sur la côte, à une quinzaine de kilomètres à l'ouest et au nord-est respectivement d'Harrington Harbour, afin d'assurer l'approvisionnement de ces villages isolés et le transport de passagers.

Harrington Harbour qui est situé à une dizaine de kilomètres de la côte peut bénéficier du passage du Nordik Express assurant la desserte de la Basse-Côte-Nord en raison de son quai permettant un tirant d'eau suffisant.

Le transport maritime

Ce service de cabotage est effectué par la Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent sous entente contractuelle avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce contrat renouvelable à chaque année permet d'assurer un lien maritime du début mai à la mi-décembre pour le transport de marchandises et de passagers. La contribution du MTQ au cours des dernières années a représenté en moyenne 124 500 \$ annuellement, comme le montre le tableau suivant.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Passagers	-	-	300	300	250	200
Marchandises (000 t)	0,9	1,0	1,0	2,7	1,7	2,7
Subvention (000 \$)	132,8	168,6	87,9	114,0	118,2	125,5

Le transport est effectué par le navire le "Mécatina II" lequel est la propriété du MTQ. Il s'agit d'un bac ayant une longueur de 18 m et une largeur de 6 m, comportant une rampe d'embarquement à l'avant et ayant un tirant d'eau d'environ 1 m. Il dispose d'une capacité de transport de 12 passagers et 2 véhicules, et a une jauge brute de 62,4 t.

L'achalandage passagers varie selon les services offerts par d'autres petits transporteurs locaux. Le service passagers est un service d'appoint visant surtout à dépanner les résidents.

Le trafic de marchandises est habituellement stable et représente environ 1000 t annuellement. La croissance observée à ce chapitre pour les années 1993, 1994 et 1995 est surtout attribuable à des projets particuliers ayant nécessité le transport de matériaux de construction.

11.8.3 La desserte de Saint-Augustin

Cette desserte a pour but d'assurer un lien maritime entre le quai fédéral de Pointe-à-la-Truite et le village de Saint-Augustin permettant l'approvisionnement en marchandises des résidents de ce village, le plus peuplé de la Basse-Côte-Nord avec plus de 1 000 habitants.

Ce service est effectué par un transporteur local, M. Léonard Driscoll, sous entente contractuelle avec le MTQ. Ce contrat renouvelable à chaque année permet d'offrir un service saisonnier de transport de marchandises par barge motorisée. La barge, propriété du transporteur, est de construction artisanale et est propulsée par deux moteurs hors-bord. Le transport s'effectue selon les horaires du navire de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

La contribution du MTQ à cette desserte s'élève à près de 10 000 \$ annuellement. Le trafic de marchandises est relativement stable et représente environ 2 000 t par année, comme le montre le tableau suivant.

STATISTIQUES	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Marchandises (000 t)	1,8	2,1	2,1	2,5	2,1	1,9
Subventions (000 \$)	9,0	8,5	9,8	9,0	9,9	9,9

Le transport maritime

Outre ce lien maritime entre le quai de Pointe-à-la-Truite et le village de Saint-Augustin, le MTQ contribue également au maintien d'une traverse sur la rivière Saint-Augustin, laquelle a pour but d'assurer un service de transport de passagers entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport situé sur la rive opposée de la rivière, du côté ouest.

Aucun lien routier ou pont n'existant entre le village et l'aéroport, la traverse maritime de mai à novembre (ou par véhicule chenillé en pleine saison hivernale et par hélicoptère en période de gel ou de dégel) est le seul moyen de transport des passagers des vols aériens qui doivent se rendre au village ou en revenir. C'est le MTQ qui, à l'aide du bateau " Les Eaux scintillantes ", exploite ce service de traversier pour passagers entre le quai du village et le quai de l'aéroport.

11.9 Les possibilités de développement du transport maritime

L'histoire et le développement du Québec sont intimement liés au fleuve Saint-Laurent. Avant l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle, le fleuve Saint-Laurent et ses effluents constituaient les principales voies de communication et de transport des populations vivant sur leurs rives. Au début du XX^e siècle, les grandes industries ont compris l'importance de cette voie fluviale, s'y installant en bordure ou à proximité. Cette voie constitue encore aujourd'hui une route maritime privilégiée reliant l'océan Atlantique au cœur du continent nord-américain.

La région de la Côte-Nord s'est d'ailleurs développée à partir de ses ports sur le Saint-Laurent. Des traverses et des dessertes maritimes ont été implantées le long de la côte afin de faciliter les communications et les échanges commerciaux avec les autres régions. Le fleuve Saint-Laurent représente encore de nos jours pour les populations de la Côte-Nord, un lien essentiel d'approvisionnement, d'expédition et de contact avec le reste du Québec.

Le développement de la route 138 a permis au camionnage de compétitionner et de concurrencer le transport maritime, le cabotage faisant place peu à peu au transport routier.

Le camionnage offre des avantages indéniables comparativement au mode de transport maritime. Plus souple et plus rapide, il peut offrir un service porte-à-porte sans rupture de charge. De plus, il répond facilement à l'apparition de nouvelles pratiques concernant la distribution physique des marchandises. Face à un contexte de forte concurrence et pour minimiser les coûts, les manufacturiers et distributeurs adoptent de plus en plus une approche logistique basée sur la production-distribution "juste à temps". Ce mode de distribution ou d'approvisionnement favorise l'utilisation du camion en raison de ses exigences quant à la flexibilité, la régularité, la fiabilité et la rapidité des mouvements.

Le transport maritime, pour sa part, possède des avantages significatifs sur le plan de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la sécurité du public.

La plupart des modes de transport contribuent à la pollution de l'air par l'émission de composés tels que du gaz carbonique, du monoxyde de carbone, des oxydes d'azote et autres polluants nocifs. De tous les modes, le maritime est celui qui présente la meilleure efficacité environnementale si l'on considère les niveaux de pollution engendrés par tonne-kilomètre de marchandises transportées¹.

Le rendement énergétique et un facteur économique important pour les transports. Sur ce plan, le transport maritime présente généralement la consommation d'énergie la plus faible par tonne-kilomètre de marchandises transportées, suivi de près par le transport ferroviaire et loin derrière par le transport routier¹. Au plan de la sécurité, le risque d'accident associé au transport par navire est plus faible que celui des modes ferroviaire et routier¹.

De plus, le transport maritime figure au rang des facteurs contributifs à la conservation du réseau routier. À titre de moyen de transport alternatif à la route,

¹ Voir à ce sujet la note complémentaire intitulée "Efficacité environnementale et énergétique et risques d'accidents" et qui apparaît à la fin de la présente section.

le bateau permet de réduire les coûts de réfection et d'entretien des infrastructures routières.

Des quatre services de traversier routier fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière et reliant la Côte-Nord au reste du Québec, la traverse de Tadoussac est de loin la plus achalandée, s'accaparant à elle seule plus de 80 % du trafic routier (86 % en 1995). L'achalandage à cette traverse a augmenté d'environ 6,5 % par année au cours des dix dernières années, toutes catégories de véhicules confondues (plus de 715 000 véhicules en 1995-96). Le camionnage, pour sa part, a plus que doublé à cette traverse durant cette même période, le nombre de camions-remorques ayant atteint près de 95 000 en 1995-96. C'est une moyenne mensuelle d'environ 6 725 camions-remorques qui a été enregistrée pour la période couvrant les années 1993, 1994 et 1995, dont une moyenne mensuelle de 7 895 camions-remorques pour la seule année 1995.

L'augmentation continue du camionnage à cet endroit ainsi que sur les tronçons de la route 138 attenants à la traverse, n'est pas sans créer une certaine situation conflictuelle avec les autres usagers de la route surtout en période touristique. Le trafic sur cette portion de la route 138 est très varié car les véhicules lourds côtoient le trafic touristique et le trafic local. En plus des inconvénients reliés à la formation de files d'attente à la traverse, il se développe chez les automobilistes et la clientèle touristique une perception d'insécurité grandissante par rapport à l'augmentation importante de la présence des mastodontes sur cette route. Et le nombre de camions est appelé à s'accroître davantage au cours des prochaines années si l'on en juge par l'expansion prévue de l'industrie forestière sur la Côte-Nord.

Quant aux traverses maritimes sur le Saint-Laurent, leur achalandage demeure relativement stable dans l'ensemble.

À la traverse de Matane, l'achalandage semble plutôt vouloir se maintenir, demeurant de l'ordre de 89 000 à 93 000 véhicules (toutes catégories) annuellement depuis 1992. On enregistre à cet endroit dix fois moins de camions qu'à la traverse de Tadoussac.

Cette situation s'expliquerait en partie par le fait que l'utilisation de la traverse de Tadoussac est gratuite, ce qui n'est pas le cas pour celle de Matane. Souvent, le camionneur qui est propriétaire du tracteur est payé en fonction du kilométrage parcouru ; s'il décide d'utiliser le traversier de Matane, il encourt alors des frais de l'ordre de 150 \$ à 200 \$ par traversée, frais qu'il doit assumer personnellement. Il s'avère donc plus avantageux ou plus économique pour lui d'utiliser la traverse de Tadoussac, même s'il doit à l'occasion subir certains délais avant de pouvoir traverser.

De plus, l'offre de transport n'est pas la même à la traverse de Matane qu'à celle de Tadoussac, la fréquence du service y étant de beaucoup moins élevée. À Tadoussac, le jour, il y a des départs simultanés de chaque rive aux 20 minutes à longueur d'année. À la traverse de Matane, l'été, il y a 3 ou 4 départs par jour selon la journée de la semaine, cette fréquence étant réduite à 1 ou 2 départs par jour l'hiver.

Afin de soulager la traverse de Tadoussac et la route 138 d'une partie de son trafic à cet endroit, les traverses maritimes sur le Saint-Laurent pourraient jouer un plus grand rôle comme porte d'accès à la Côte-Nord (ou de sortie), et ce autant pour le transport des marchandises que pour les vacanciers.

La remise en service en 1992 de la traverse saisonnière Trois-Pistoles/Les Escoumins, l'implantation à titre expérimental d'un service de traverse maritime pendant la saison touristique entre la Gaspésie et la Côte-Nord via l'île d'Anticosti (de 1994 à 1996), de même que le succès remporté par le nouveau traversier saisonnier de type catamaran entre Forestville et Rimouski lors de son premier mois d'opération en septembre 1997 (en dehors de la pleine saison touristique) sont autant d'événements qui témoignent de la présence d'un trafic potentiel ou d'un besoin d'amélioration des communications maritimes pour les voyageurs entre la Côte-Nord et la rive sud.

Quant au transport de marchandises, les études effectuées ces dernières années pour l'implantation d'un service de transport maritime alternatif à la route 138 et à la traverse de Tadoussac (traversier-rail Matane/Côte-Nord, service maritime roulier sur le Saint-Laurent) ont démontré l'existence d'un marché ou d'un trafic potentiel. Et l'augmentation continue du nombre de camions à la traverse de Tadoussac vient d'ailleurs confirmer la croissance de ce trafic.

Sur la Côte-Nord, des infrastructures maritimes ou portuaires sur le Saint-Laurent sont sous-utilisées, certaines d'entre elles (débarcadère ferroviaire à Sept-Îles, rampe Ro-Ro à Baie-Comeau) n'ayant même pour seule utilité que de combler une partie du paysage portuaire. Le potentiel qu'offre le fleuve dans cette région comme alternative à la route 138 et à la traverse de Tadoussac pour le transport des marchandises, n'est pas exploité à la mesure de sa capacité. Le transport maritime et les infrastructures qui le soutiennent offrent un potentiel indéniable.

Afin d'accroître le rôle de cette route maritime comme porte d'entrée (ou de sortie) de la région nord-côtière, différentes pistes ou avenues de solution peuvent être considérées, celles-ci allant de l'amélioration possible des traverses déjà existantes à la mise en place de tous nouveaux services maritimes.

Sans vouloir faire une étude exhaustive sur la question, la présente section abordera d'abord les possibilités de croissance des équipements maritimes déjà existants, faisant ressortir le potentiel et les contraintes propres à chaque traverse de même que les éléments qui mériteraient d'être analysés davantage. Le même exercice est ensuite appliqué en regard de différentes expériences ou études réalisées jusqu'à maintenant sur le sujet ou à l'égard de nouveaux scénarios pouvant être considérés.

Les possibilités de croissance ou de développement du transport maritime sont dépendantes de l'évolution des activités économiques et touristiques ainsi que d'un certain nombre de considérations d'ordre technique dont fera état le texte qui suit.

Qu'il s'agisse d'un projet d'amélioration d'un service déjà existant ou de l'implantation d'un tout nouveau service, il importe de garder à l'esprit cette prémisse de base : tout projet à l'étude devra être développé de manière à ce que l'utilisateur, qu'il soit touriste, voyageur d'affaires, expéditeur ou transporteur, y trouve son compte, c'est-à-dire qu'il puisse en retirer un avantage significatif.

11.9.1 La traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins

Cette traverse maritime possède un bon potentiel de développement, étant située dans des secteurs touristiques importants. Du côté nord, le secteur BEST (Bergeronnes - Escoumins - Sacré-Cœur - Tadoussac) constitue la destination touristique principale de toute la Côte-Nord ; c'est d'ailleurs à cet endroit que l'on retrouve la plus grande concentration de croisières-excursions au Québec. Du côté sud, Trois-Pistoles est un endroit qui prend de plus en plus d'importance au plan touristique, cette région étant le lieu de tournage de plusieurs scènes d'un téléroman populaire. Cette liaison maritime saisonnière est structurante du point de vue touristique puisqu'elle permet un bouclage entre les circuits littoraux de la rive nord et de la rive sud.

Les principales contraintes de cette traverse résident au niveau des conditions actuelles de ses quais d'accès et de la profondeur d'eau très restreinte au quai de Trois-Pistoles. Tant du côté de Trois-Pistoles que des Escoumins, les quais sont rendus au terme de leur vie utile et nécessitent d'être remplacés à brève échéance (le coût de reconstruction de ces quais est évalué à plus de 13 millions de dollars). Sur la rive sud, l'aire d'attente des véhicules étant située sur le quai et la voie d'accès, l'espace s'en trouve très limité ; il en résulte donc des conflits entre la circulation locale et le trafic afférent au service de traversier.

Le quai de Trois-Pistoles n'étant accessible qu'à la mi-marée ou à la marée haute, cette situation empêche le transporteur d'exploiter ce service de traversier selon un horaire régulier et d'augmenter la fréquence des traversées. Ce service étant tributaire des marées et le navire actuel ne pouvant prendre plus de deux camions à la fois pour des raisons de stabilité, on peut difficilement compter sur cette traverse maritime pour soulager celle de Tadoussac d'une partie de son trafic lourd pendant la période touristique.

Le service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, opéré par une entreprise privée, ne bénéficie pas de subventions à l'exploitation. Parmi les éléments de cette traverse qui mériteraient d'être analysés davantage figurent les suivants. Compte tenu de la situation décrite ci-dessus, quelles améliorations pourraient être apportées à la traverse sans en affecter la rentabilité ? Que renferment, le cas échéant, les plans de développement touristique régionaux à l'égard de cette traverse et de son avenir ? Le circuit touristique Tadoussac - Les Escoumins - Trois-Pistoles aurait sans doute avantage à être intégré au projet de route Verte qui doit passer par Sacré-Cœur et Tadoussac en provenance du Saguenay, pour aller rejoindre les réseaux cyclables de la rive sud en utilisant cette traverse maritime. Enfin, l'arrivée du catamaran de la nouvelle traverse Forestville/Rimouski risque-t-elle de perturber la saison de "L'Héritage" ? L'impact du nouveau traversier rapide sera donc à surveiller.

11.9.2 La traverse Forestville/Rimouski

Bien que cette nouvelle traverse saisonnière n'ait été en opération que pendant une période d'un mois seulement (septembre 1997), les résultats obtenus ont été très encourageants, d'autant plus qu'ils l'ont été en dehors de la haute saison touristique. N'ayant pu profiter des meilleurs moments de la saison, le "C.N.M. Évolution" a tout de même connu un taux d'occupation moyen d'un peu plus de 60 %. Tout le potentiel de cette liaison interrives réside dans le fait qu'il s'agit ici

d'un tout nouveau produit dans le marché des traverses maritimes au Québec, le traversier rapide de type catamaran (Fast Ferry) ayant une vitesse de croisière deux fois plus élevée que celle des autres traversiers conventionnels. Visant tout spécialement le créneau de la clientèle touristique et d'affaires, cette traverse est bien située, étant à proximité du secteur BEST.

Les principales contraintes connues de ce nouveau lien maritime seraient de deux ordres. Tout d'abord, la configuration de ce navire fait en sorte qu'il est plus sujet qu'un autre traversier conventionnel à être affecté par les fortes vagues et les vents violents qui peuvent parfois sévir sur le fleuve. En second lieu, pendant la courte période d'essai de cette traverse, des problèmes seraient survenus lors des embarquements. Les rampes des deux débarcadères devront faire l'objet de modifications afin de les rendre plus facilement accessibles. De nouveaux aménagements devront également être prévus près des débarcadères afin de faciliter l'attente et la circulation des passagers.

Le plan de développement de cette nouvelle liaison maritime apparaît comme le principal élément à être analysé davantage, afin de vérifier comment ce nouveau produit peut être intégré à l'industrie touristique de la région, et ce autant du côté de la rive nord que de la rive sud. Les seules informations connues pour le moment, mais non confirmées, consisteraient à apporter certaines modifications au navire de façon à permettre l'accès à des véhicules plus hauts comme des roulottes de voyage et des campeurs sur camion.

11.9.3 La traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout

Contrairement aux deux traverses précédentes, cette liaison maritime est exploitée à l'année longue. Le navire utilisé, le "Camille-Marcoux", a une bonne capacité (de 3 à 4 fois supérieure aux traversiers précédents), pouvant accommoder plus d'une centaine de véhicules et 600 passagers. Il offre donc beaucoup d'espace pour pouvoir loger véhicules, autobus, caravanes, tentes-roulottes, remorques de motoneiges et autres véhicules récréatifs. De plus, il dispose de plusieurs facilités pour les passagers (casse-croûte, salon de détente et salon bar, boutique de souvenirs) et même d'un ascenseur pour les personnes à mobilité restreinte. Pour le transport de marchandises, le navire peut prendre à bord plusieurs camions ou camions-remorques à la fois. De plus, cette traverse dessert une région de la Côte-Nord où sont situées d'importantes entreprises industrielles ou forestières.

Les principales contraintes de cette liaison maritime se trouvent au niveau de la durée de la traversée, de la grille horaire et du gabarit restreint du navire pour certains chargements de camions. Le traversier met plus de deux heures à relier les deux rives. Les heures de départ de plusieurs traversées (05 h 30, 17 h 00, 20 h 00 et 23 h 00) ne conviennent pas nécessairement à la clientèle touristique. Le gabarit du navire n'est plus tout à fait adapté aux dimensions des camions et des chargements actuellement autorisés sur les routes.

Le navire a été construit en 1974 selon les normes et les besoins de l'époque. Depuis, les charges et dimensions des camions ont augmenté. Les rampes d'accès au navire ont été modifiées périodiquement de façon à pouvoir supporter des charges de plus en plus lourdes. Le gabarit du navire lui, par contre, n'a pas suivi l'évolution des dimensions des camions et des chargements, de sorte qu'il

n'est plus tout à fait adapté aux dimensions contemporaines des camions et de leurs chargements.

Les temps d'attente au quai et les coûts de la traversée sont également d'autres contraintes pour les transporteurs routiers. L'impossibilité pour certains expéditeurs ou transporteurs routiers de se faire garantir un certain volume d'espace disponible sur le navire à des heures de traversée qui leur conviennent constitue aussi une contrainte pour ces utilisateurs potentiels. En contrepartie cependant, certains départs l'été (05 h 30, 23 h 00 et 02 h 00) accordent la priorité aux camionneurs.

Pendant la saison estivale, le navire effectue jusqu'à huit traversées (simples) par jour. La durée de chaque traversée étant d'environ deux heures et quart, si l'on ajoute à cela les temps d'embarquement et de débarquement, il est pratiquement impossible d'augmenter le nombre de traversées entre les deux rives sans l'ajout d'un deuxième navire. L'expérience a été tentée il y a quelques années alors qu'un second navire, le "John-Hamilton-Gray", a été affrété de Marine Atlantique afin d'augmenter l'offre de transport à cette traversée. Cette expérience s'est malheureusement avérée un échec au plan financier. Le service de traversier actuel est d'ailleurs déficitaire au plan de l'exploitation, nécessitant des subventions de l'ordre de 3 millions de dollars annuellement. De toute façon, la Société des traversiers du Québec ne pourra plus compter dorénavant sur le "John-Hamilton-Gray", ce navire ayant été transformé en 1997 en un luxueux casino flottant parti effectuer des croisières dans les Bahamas.

Parmi les aspects ou les éléments de cette traversée maritime qui mériteraient d'être analysés davantage figurent les possibilités d'adaptation du navire actuel aux exigences modernes du transport par camion, ou le remplacement du navire par un de plus gros gabarit (mieux adapté aux dimensions contemporaines des camions et de leurs chargements), de même que la mise en place d'autres programmes incitatifs (ou l'extension de ceux existants) à l'intention des camionneurs ou autres clientèles potentielles (les industries forestières par exemple).

11.9.4 Le traversier-rail Baie-Comeau/Matane

Cette traversée maritime permet à une partie de la Côte-Nord d'être reliée douze mois par année au réseau ferroviaire nord-américain. Le traversier-rail en opération depuis une vingtaine d'années déjà n'a pas encore atteint la moitié de sa vie utile. Le "Georges-Alexandre-Lebel" n'est pas non plus utilisé à sa pleine capacité ; sa fréquence de service qui est actuellement de deux aller-retour quotidiens pourrait facilement être doublée au besoin.

Le principal obstacle à une utilisation plus intensive de ce mode de transport dans la grande région de Baie-Comeau serait l'absence d'embranchements ou connexions ferroviaires pour pouvoir desservir directement d'éventuels utilisateurs potentiels. Cette situation oblige alors ces derniers à recourir au camionnage pour une partie du trajet (jusqu'aux installations ferro-portuaires) et à défrayer des coûts supplémentaires pour le transbordement des marchandises. Seule autre alternative pour ces entreprises : la construction d'une antenne ou d'un raccordement ferroviaire privé jusqu'au lieu d'emplacement de leur usine, ce qui

représente des investissements majeurs, sans parler des coûts reliés aux différentes études techniques et de nature environnementale.

Une avenue de solution qui pourrait être étudiée afin de soulager la traverse de Tadoussac d'une partie de son trafic lourd résiderait peut-être du côté de ce traversier-rail. L'exploitant de la traverse, Cogema, ne peut en vertu de sa charte constituante effectuer le transport de camions ou de remorques de camions à moins que ceux-ci ne soient placés sur des wagons plats. Un amendement à sa charte pourrait cependant être apporté afin de relever l'exploitant actuel de cette obligation ou de cette contrainte. Une autre possibilité qui permettrait l'embarquement de camions à bord du traversier-rail sans que ceux-ci soient juchés sur des wagons de chemin de fer, consisterait en l'affrètement du navire par un transporteur autorisé comme, par exemple, la Société des traversiers du Québec.

L'utilisation du traversier-rail comme traversier routier dédié exclusivement aux besoins des camionneurs devrait être analysée davantage afin de vérifier le potentiel de marché pour un tel service, et si un tel projet serait techniquement et économiquement réalisable.

11.9.5 Le retour de la traverse Gaspésie/Anticosti/Côte-Nord

Cette traverse maritime implantée à titre expérimental entre Rivière-au-Renard (Gaspésie), Port-Menier (Île d'Anticosti) et Havre-Saint-Pierre (Côte-Nord) pendant trois saisons touristiques a connu un certain succès de popularité et démontré la présence d'un réel potentiel de développement touristique dans l'axe desservi, malgré les déboires financiers de l'aventure et une structure d'accueil touristique encore limitée particulièrement du côté de l'île d'Anticosti et de Havre-Saint-Pierre. En plus de permettre un bouclage entre les circuits littoraux de la Côte-Nord et de la Gaspésie, ce lien maritime permettait aux nombreux voyageurs visitant la Gaspésie de pousser une pointe vers les beautés sauvages de l'île d'Anticosti de même que vers la réserve du parc national de l'Archipel-de-Mingan sur la Côte-Nord.

La principale contrainte à un éventuel retour de cette traverse maritime pourrait être de trouver un exploitant intéressé à reprendre ce marché qui a été abandonné et à le développer suffisamment de façon à pouvoir rentabiliser l'entreprise. Le choix d'un navire muni de stabilisateurs, mieux adapté qu'un traversier conventionnel aux conditions maritimes du golfe, pourvu des facilités nécessaires à une clientèle touristique et qui serait conçu spécialement pour des croisières de moyenne ou longue durée constituerait un atout évident.

Un plan de mise en marché à long terme devrait également être développé, plan prévoyant entre autres un certain support technique et financier (intervenants du secteur touristique, paliers administratifs et organismes de développement économique) pendant la période de lancement et de rodage, ce qui permettrait d'éviter les divers aléas rencontrés au cours de l'expérience précédente.

11.9.6 Un traversier-rail à Sept-Îles et Port-Cartier

Le projet d'implantation d'un service de traversier-rail (navire de type mixte pouvant recevoir des wagons réguliers de même que des remorques de camions

sur des wagons plats) entre la région de Sept-Îles/Port-Cartier (SIPC) et le port de Matane, sur la rive sud du Saint-Laurent, a déjà fait l'objet récemment d'études préliminaires (études d'opportunité, de définition et de faisabilité).

Ces études ont confirmé l'existence d'un certain potentiel de trafic pour un tel service, évaluant celui-ci entre 455 000 et 650 000 tonnes de marchandises annuellement (excluant le marché relié aux projets en cours de développement dans la région). Certaines marchandises dangereuses faisant l'objet de contraintes importantes lorsqu'il s'agit de transport maritime (nitrate d'ammonium, peroxyde d'hydrogène, soufre liquide) ont également été exclues du trafic potentiel.

La présence d'un traversier-rail à Sept-Îles et à Port-Cartier fournirait aux entreprises de la région une alternative au camionnage pour leurs besoins en transport, que ce soit pour leur approvisionnement, l'atteinte de leur marché ou le développement de nouveaux marchés sur le continent. Un tel service pourrait permettre aux entreprises et industries de la région SIPC d'améliorer leur position concurrentielle en disposant d'un accès direct aux réseaux ferroviaires national et américain. De plus, un transfert modal anticipé d'environ 580 000 tonnes de marchandises par année vers la desserte ferroviaire permettrait de réduire le trafic lourd de plus de 50 passages par jour sur la route 138.

Bien que les régions de Sept-Îles et de Matane disposent déjà des infrastructures maritimes nécessaires à l'implantation d'un service de traversier-rail, la mise en œuvre d'une telle desserte nécessiterait des investissements de plus de 40 millions de dollars (M\$) pour l'achat du navire et du matériel roulant ainsi que pour compléter les infrastructures terrestres et maritimes requises. Le coût annuel d'exploitation du traversier serait de l'ordre de 12 à 14 M\$ dépendamment de la fréquence hebdomadaire du service (5,6 ou 7 jours).

L'implantation de la desserte ferroviaire ne poserait pas de problèmes particuliers au plan technique. Toutefois, le volume de trafic estimé se trouverait à la limite du volume annuel de marchandises nécessaire pour l'atteinte d'un niveau de rentabilité qui soit convenable à des investisseurs privés.

Plusieurs facteurs peuvent influencer la part de marché de la desserte ferroviaire et en affecter par conséquent la rentabilité, qu'il s'agisse, par exemple, d'une baisse des tarifs de transport routier, d'une augmentation des tarifs ferroviaires, d'un déplacement des clientèles ou des fournisseurs des industries de la région SIPC, ou encore du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière.

Il y aurait lieu de procéder à une évaluation plus approfondie de plusieurs éléments de coûts et de vérifier l'adéquation entre la tarification du service et la pénétration des marchés. Pour assurer la faisabilité financière du projet en regard des conditions prévisibles du marché et des coûts d'exploitation estimés, la configuration du projet devra être orientée vers une optimisation du fonctionnement de la desserte et une diminution de ses dépenses d'exploitation.

11.9.7 Un traversier-rail entre Baie-Comeau et Pointe-au-Pic

Ce traversier-rail relierait les installations ferro-portuaires de Baie-Comeau au quai de Pointe-au-Pic dans Charlevoix, un quai en eau profonde accessible à

longueur d'année et près duquel passe la voie ferrée de la Société des chemins de fer du Québec. Cette voie ferrée qui est exploitée par le Chemin de fer de Charlevoix a sa tête de ligne située à Clermont. De là, la ligne se dirige vers La Malbaie pour ensuite longer le fleuve vers l'ouest et aller rejoindre dans la cour de triage de Limoilou, à Québec, le réseau ferroviaire du CN.

Un important trafic de bois d'œuvre en provenance des scieries de la Côte-Nord est camionné en direction du terminus ferroviaire de Clermont, empruntant pour s'y rendre la traverse de Tadoussac et la route 138. Ce trafic de bois serait appelé à se développer de façon considérable au cours des prochains mois ou des prochaines années. Une large part de ce trafic proviendrait des scieries situées dans les MRC de Manicouagan et de Sept-Rivières. Le potentiel forestier de ces MRC correspond aux deux tiers de celui de toute la Côte-Nord. La récolte forestière y représentait d'ailleurs en 1995 plus de 50 % des volumes coupés sur toute la Côte-Nord, alors que les prévisions de coupe pour les prochaines années s'y élèveraient à plus de 70 % de toute la région.

Le trafic de bois d'œuvre en direction du terminus ferroviaire de Clermont, évalué en 1997 à plus de 1 500 camions-remorques, pourrait prochainement atteindre et même dépasser le nombre de 6 000 camions-remorques par année, représentant alors plus de 9 000 passages annuels supplémentaires de camions (soit environ 180 camions-remorques de plus par semaine) à la traverse de Tadoussac et dans ce secteur de la route 138.

Un traversier-rail entre Baie-Comeau et Pointe-au-Pic offrirait une alternative au camionnage pour le transport de ces énormes quantités de bois d'œuvre vers le réseau ferroviaire de la rive nord du Saint-Laurent, évitant ainsi de surcharger davantage la traverse de Tadoussac et cette partie de la route 138.

Les principales contraintes à la réalisation d'un tel projet pourraient être les coûts élevés d'immobilisations (acquisition d'un navire, construction d'un débarcadère et des autres aménagements ferroviaires nécessaires au quai de Pointe-au-Pic) et d'exploitation d'un tel service. L'espace encore disponible à cet endroit permet-il l'aménagement d'une rampe de débarquement et d'une cour de triage pour permettre l'entreposage des wagons de marchandises chargés ou non ? Le quai est-il en condition pour recevoir de tels aménagements ? On sait que l'accostage au mur est du quai est actuellement prohibé, la capacité portante du quai étant inexistante à cet endroit. Les coûts de reconstruction de ce mur et de l'installation d'une rampe s'élèveraient à plusieurs millions de dollars (3 M\$ pour le mur et au moins 6 M\$ pour le débarcadère ferroviaire).

Si le projet devait nécessiter la construction d'une annexe ou d'un prolongement du quai actuel, lequel serait alors situé du côté ouest, cela représenterait également des coûts fort importants puisque l'on est en eau très profonde à cet endroit (plus de 7 mètres). La question environnementale ne serait pas à négliger non plus dans un tel projet. La présence d'une cour de triage à proximité d'un secteur résidentiel et sur les lieux d'une importante destination touristique pourrait s'avérer une nuisance environnementale majeure.

Un autre élément important à considérer et qui pourrait constituer un facteur décisif pour l'implantation d'un traversier-rail dans cet axe maritime est le volume de marchandises nécessaire pour assurer la rentabilité d'un tel service. Une

étude d'opportunité et de faisabilité du projet devra être effectuée afin de déterminer si le volume de trafic marchandises que pourra s'accaparer cette traverse sera suffisant pour rentabiliser l'opération. Autre aspect non négligeable d'une telle étude consistera à vérifier jusqu'à quel point un tel service pourrait entrer en concurrence avec Cogema (pour l'obtention d'une partie de son trafic) sans que cela puisse nuire à la rentabilité du traversier-rail déjà existant entre Baie-Comeau et Matane.

11.9.8 Un service maritime roulier Montréal/Côte-Nord

Le projet d'implantation d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent a fait l'objet d'une étude de pré-faisabilité en 1994-95. Cette étude financée par Transports Québec a été réalisée par le Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal (CFORT), l'Institut maritime du Québec (IMQ) et l'Université du Québec à Rimouski (UQAR).

L'étude a révélé que le marché de la Côte-Nord pouvait être plus facile à attirer par un tel service, étant donné l'absence d'autoroute dans cette région, la présence de conditions routières plutôt difficiles (entre la région de Québec et Les Escoumins) et le nécessaire passage par la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Les ports de Sept-Îles et de Baie-Comeau disposent déjà d'une rampe Ro-Ro et d'une excellente profondeur d'eau (plus de 9 mètres). Le port de Baie-Comeau est par contre soumis à des conditions de glace plus mauvaises que Sept-Îles.

La taille limitée ou relativement restreinte du marché pourrait cependant constituer un obstacle important. Pour les expéditeurs, la diminution de coût devra être suffisamment importante (au moins 15 %) pour compenser l'augmentation des délais occasionnés, et le service devra avoir la même fiabilité et la même ponctualité que le transport routier. Une analyse de sensibilité portant sur différents scénarios de transport roulier a été effectuée afin de vérifier l'impact de la variation de certains paramètres du service (route desservie, fréquence, taille ou capacité du navire, vitesse du navire et taux d'occupation). Cette analyse a démontré que pour obtenir un coût de transport d'au moins 15 % inférieur à celui du transport routier, le service maritime roulier requerrait une couverture de marché qui soit supérieure à 70 % de tout le trafic Montréal/Sept-Îles. De leur côté, les camionneurs devront en retirer une réduction au niveau des coûts d'exploitation ainsi qu'au niveau des risques financiers par une diminution du nombre de tracteurs et de chauffeurs et une baisse du taux de roulement des remorques dont la durée de vie s'en trouvera accrue.

Pour les transporteurs maritimes, la courte distance impliquée, le faible volume de trafic, l'importance des frais portuaires et la forte concurrence de la route sont autant de facteurs pouvant compromettre la rentabilité d'un tel service. Toute nouvelle analyse sur la question devra porter sur l'examen de scénarios complémentaires à ceux de l'étude (que ce soit au niveau des critères de conception du projet, des paramètres de financement ou des conditions d'exploitation).

11.9.9 Une traverse Les Escoumins/Gros-Cacouna

Une traverse maritime reliant Les Escoumins au port de Gros-Cacouna pourrait représenter une alternative fort valable comme porte d'entrée de la Côte-Nord (ou de sortie) pour le trafic lourd en provenance ou à destination des régions de Montréal et du Sud du Québec. Elle permettrait entre autres aux camionneurs de la Côte-Nord d'aller rejoindre directement l'autoroute 20, évitant ainsi la traverse de Tadoussac et les nombreuses côtes de la route 138 entre la région de Québec et Les Escoumins.

De plus, cette traversée s'effectuant selon un axe quasi-parallèle au fleuve, à l'autoroute 20 et à la route 138, le camionneur assurant une liaison Montréal/Baie-Comeau ou Montréal/Sept-Îles, par exemple, n'aurait pas l'impression de perdre son temps en faisant du "sur place" puisque tout au long de la traversée il se trouvera à progresser dans la même direction ou le même axe que le trajet qu'il a à parcourir. Gros-Cacouna est un port en eau profonde qui est bien protégé et accessible douze mois par année avec l'aide occasionnelle d'un brise-glace en hiver.

Les principales contraintes à l'implantation d'une telle traverse résideraient au niveau des coûts importants d'immobilisations qu'impliquerait un tel projet, dont la construction d'un quai en eau profonde du côté ouest de la municipalité des Escoumins (la profondeur d'eau n'étant pas suffisante au quai actuel ni du côté est de la municipalité) et la construction de rampes d'embarquement aux deux endroits desservis. Cette traverse serait de plus située dans une zone du fleuve plutôt difficile à la navigation (lieu de rencontre des courants du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay).

Cette nouvelle liaison maritime aurait sans doute un impact négatif sur les traverses saisonnières voisines, pour la clientèle touristique en particulier (Trois-Pistoles/Les Escoumins et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, cette dernière bénéficiant déjà de subventions provinciales).

Par contre, l'état actuel des quais à Trois-Pistoles, aux Escoumins et à Rivière-du-Loup, lesquels sont rendus au terme de leur vie utile et nécessiteront à brève échéance d'importants investissements (plus de 25 millions de dollars) pour leur reconstruction, pourrait renforcer l'hypothèse de cette nouvelle desserte de remplacement ou du moins amener à poursuivre la réflexion en ce sens. Une analyse d'ensemble assez élaborée (études d'opportunité et de faisabilité) serait nécessaire à une évaluation et une comparaison des coûts impliqués.

11.9.10 Commentaire

Les études réalisées jusqu'à maintenant sur les possibilités de développement du transport maritime ont démontré de façon générale que malgré l'existence d'un certain potentiel de trafic, le marché visé se révélait dans bien des cas insuffisant pour pouvoir garantir la santé financière ou la rentabilité de l'opération ou du projet envisagé, plusieurs éléments de coûts demeurant parfois difficiles à préciser et des incertitudes semblant toujours vouloir subsister.

À moins de pouvoir résoudre ces difficultés et pousser les analyses beaucoup plus en profondeur par l'examen de scénarios complémentaires à ceux étudiés (que ce soit au niveau des critères de conception du projet, des paramètres de financement ou des conditions d'exploitation), il y aurait peut-être lieu, dans un

premier temps, d'examiner de plus près les possibilités pouvant s'offrir du côté d'une amélioration ou d'un réaménagement des traverses fluviales déjà existantes. Celles -ci recèlent sûrement des possibilités qui mériteraient d'être considérées et qui devraient à tout le moins faire l'objet d'une réflexion et d'un examen plus en profondeur, les efforts déployés de ce côté semblant avoir été plutôt timides jusqu'à maintenant ou du moins récemment.

**EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE
ET RISQUES D'ACCIDENTS
(Note complémentaire)**

Efficacité environnementale

Les modes de transport émettent des polluants dans l'atmosphère tels que du gaz carbonique (CO₂), du monoxyde de carbone (CO), des oxydes d'azote (NO_x), des composés organiques volatiles (COV), du gaz sulfureux (SO₂) et des émissions de particules (EP : suies, poussières, etc.). Le tableau suivant présente les taux moyens de rejets de gaz de combustion selon le mode de transport.

Mode	Émissions de gaz et rejets de combustion (kg/1000 t-km) ¹						Total
	CO ₂	CO	NO _x	COV	SO ₂	EP	
Maritime	9,070	0,017	0,095	0,009	0,045	0,006	9,242
Ferroviaire	21,840	0,090	0,440	0,022	0,022	0,014	22,428
Routier	164,89	4,680	1,804	0,390	0,247	0,180	172,191

Ces données de base ont été établies en fonction des consommations moyennes reliées à chacun des modes de transport, soit respectivement 1,64, 3,85 et 25,4 l / 1000 t-km. Si l'on tient compte des émissions combinées de CO, de CO₂ et de NO_x, le transport maritime est environ 2½ fois moins polluant que le ferroviaire et 18 fois moins que le camionnage.

Efficacité énergétique

Sur le plan du rendement énergétique, le transport maritime présente généralement la consommation d'énergie la plus faible, suivi du transport ferroviaire et puis du camionnage. Pour le transport des marchandises, l'efficacité énergétique est exprimée en kilojoules (kj) par tonne-kilomètre. Le tableau suivant indique les efficacités énergétiques des différents modes de transport des marchandises. On voit sans peine que les modes ferroviaire et maritime sont les formes de transport les plus efficaces.

Consommation d'énergie selon le mode de transport ²			
	Maritime	Ferroviaire	Routier
Énergie consommée (kj/t-km)	133	313	1737 - 2385
Rapport des consommations	1	2,35	13-18
Litres / 1 000 t-km	1,62	3,85	21,3 - 29,5 ³

¹ Source : Études sur le transport de marchandises - Partie III, Étude de faisabilité, Roche Itée, Novembre 1997. (Environmental efficiency of marine transportation (1992), A.K. Socio Technical Consultants, A.M. Khan, Ph. D.).

² Source : Ibidem.

³ Valeurs calculées à partir de la consommation moyenne d'un camion lourd soit 6 milles/gallon impérial ou 25,4 l/1 000 t-km.

Le transport maritime

L'efficacité énergétique est une mesure indirecte des émissions atmosphériques. Par conséquent, dans le secteur du transport, une plus grande efficacité énergétique représente un plus grand respect de l'environnement.

Risques d'accidents

Le risque d'accident associé au transport par navire est plus faible que celui des autres modes de transport, incluant le train et le camion. Le tableau qui suit illustre les récurrences statistiques d'accidents observées au niveau de ces différents modes de transport. Les taux indiqués représentent les risques annuels d'accidents par 100 millions de tonnes-kilomètres de marchandises transportées.

Risque annuel d'accident par mode pour 100 millions t-km ¹			
	Maritime	Ferroviaire	Routier
Taux de base	0,026	0,375	1,943

¹ Source : Ibidem.

11.10 Résultats du questionnaire d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport maritime en territoire nord-côtier, un court questionnaire d'enquête a été préparé à l'intention des gestionnaires d'infrastructures portuaires pour les principaux ports situés à l'ouest de Natashquan, c'est-à-dire pour la partie du territoire de la Côte-Nord qui initialement devait faire l'objet de l'étude en vue de l'élaboration du plan de transport.

Ce questionnaire d'enquête qui ne contenait que quelques pages portait sur les éléments suivants :

- les volumes de marchandises (tonnages) qui ont été chargées et déchargées dans le port en 1995, par principaux types de produits ;
- les forces et les faiblesses (avantages et contraintes) caractérisant le port, et les principaux problèmes appréhendés pour les prochaines années ;
- les perspectives de développement ou d'avenir du port ;
- au plan environnemental :
 - les incidents (fuites ou déversements de matières dangereuses) survenus ces dernières années sur le site du port ;
 - les risques ou facteurs de risques liés aux activités du port ;
 - les mesures de prévention prises ou adoptées à l'égard de ces risques ; et
 - si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

L'enquête qui a été effectuée au printemps de 1996 n'a cependant donné que peu de résultats. Des quelques questionnaires transmis un seul nous a été retourné complété, soit celui du port de Sept-Îles.

Selon les informations obtenues, 23,26 millions de tonnes de marchandises auraient été chargées et déchargées au port de Sept-Îles en 1995 comparativement à 22,58 millions de tonnes en 1994. Le minerai de fer vient en tête de liste avec 20,52 millions de tonnes, soit plus de 88 % du tonnage total manipulé. Parmi les autres produits, on comptait principalement du coke breeze, de l'alumine, du mazout, de la pierre-à-chaux, du charbon, de l'aluminium et de la bentonite.

Au nombre des grands avantages caractérisant le port de Sept-Îles, on note sa situation géographique exceptionnelle (à l'entrée du système Saint-Laurent/Grands Lacs et à l'intérieur d'une grande baie protégée par des îles), sa grande profondeur d'eau à l'entrée (80 mètres) pouvant accommoder des navires de fort tonnage, son accessibilité à l'année longue et la disponibilité d'une rampe pour traversier-rail.

Les principales faiblesses ou contraintes du port résideraient au niveau de sa grande dépendance de deux industries (fer et aluminium), de l'interruption du trafic des Grands Lacs l'hiver, de l'utilisation restreinte du quai Mgr Blanche en raison de son état, et de l'absence d'espaces suffisants et d'équipements adéquats pour la manutention de forts volumes de marchandises en vrac.

En ce qui a trait aux perspectives de développement du port, celles-ci se situeraient possiblement dans le domaine des agrégats et de la manutention du charbon, en plus de la réalisation éventuelle de la deuxième phase prévue pour l'Aluminerie Alouette (projet de doubler la capacité de production de l'usine) dès que la situation le permettra.

Finalement, au plan environnemental, on mentionne qu'il n'y aurait aucun risque ou facteur de risque associé aux opérations effectuées dans le port de Sept-Îles, et que rien de majeur n'est à noter au cours des cinq dernières années au chapitre des incidents pouvant impliquer des matières dangereuses. On précise cependant que des mesures de mitigation sont prises lors de la réalisation de tous nouveaux projets.

11.11 Questions environnementales

La présente section de ce chapitre sur le transport maritime vise simplement à évoquer les principaux problèmes ou risques d'ordre environnemental pouvant être associés à ce mode de transport ainsi qu'à la présence et à l'utilisation d'installations ou infrastructures portuaires sur la Côte-Nord. Pour une analyse plus détaillée sur l'état de la situation, le lecteur voudra bien s'en référer à la partie des études techniques (Chapitre 5) traitant spécifiquement de la question environnementale.

De façon générale, les principales répercussions de nature environnementale liées au mode de transport maritime se situent au niveau des accidents maritimes (collisions, naufrages), des activités portuaires et des activités de dragage à l'intérieur ou à proximité des zones portuaires.

Les activités portuaires (manutention, transbordement, entreposage) peuvent parfois s'avérer une source de nuisances environnementales (bruit, odeurs, poussières) pour les secteurs résidentiels qui sont situés dans le voisinage des installations portuaires. Le principal problème à ce chapitre sur la Côte-Nord serait le dégagement de poussières de minerai lors de son transbordement sur les navires à l'aide de convoyeurs. Cette situation se rencontrerait plus particulièrement au port de Sept-Îles où le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) enregistrerait au moins une plainte par année à ce sujet. Cela se produirait également au port de Havre-Saint-Pierre, mais de façon très occasionnelle cependant.

L'occurrence d'accidents lors du transbordement de produits chimiques ou pétroliers dans les ports de même que les effluents ou rejets industriels peuvent être des sources de pollution et entraîner à la fois la contamination de l'eau et des sédiments dans les zones portuaires. Les zones côtières et portuaires de la Côte-Nord seraient relativement peu touchées par la contamination chimique, à l'exception toutefois des zones portuaires de Forestville (forte contamination des sédiments par les HAP¹), de la baie des Anglais à Baie-Comeau (forte contamination par les BPC² et les HAP, le brai, le coke et l'alumine) et de Sept-Îles (contamination des eaux et des sédiments par le cuivre, le mercure, les phosphores, le fer, l'alumine et des hydrocarbures).

Le dragage constitue une activité d'entretien de la profondeur d'eau navigable dans les chenaux et les zones portuaires. Cette activité en zone portuaire demeure susceptible de contaminer le milieu côtier et les produits de la mer par la remise en suspension et la diffusion de produits toxiques pouvant être contenus dans les sédiments et les dépôts de dragage. Certains secteurs marins peuvent par conséquent être interdits à la pêche commerciale (comme c'est le cas pour le secteur de la baie des Anglais à Baie-Comeau) ou faire l'objet de restrictions quant à la consommation de certains poissons ou produits de la mer (comme dans la région de Baie-Comeau, par exemple).

¹ HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques

² BPC : Biphényles polychlorés

Sur le fleuve Saint-Laurent, les collisions, échouages et naufrages de navires sont peu fréquents, mais lorsque de tels événements surviennent il peut en résulter le déversement de grandes quantités de produits (pétroliers ou chimiques).

Les risques environnementaux liés au transport maritime des matières dangereuses sont présents dans l'estuaire du Saint-Laurent, particulièrement dans les zones portuaires. Bien qu'elle soit pourvue de nombreux sites portuaires, la Côte-Nord possède quatre ports d'importance où les liquides en vrac (principalement des produits pétroliers) et les produits dangereux (explosifs, produits chimiques divers) sont manutentionnés en quantités plus importantes, soit Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre.

Les accidents maritimes qui surviennent dans les ports de la Côte-Nord sont constitués en grande partie par des déversements de produits (plus de 85 %), l'huile, le diesel et le mazout étant impliqués dans la majorité (près de 90 %) des cas.

La très grande majorité des accidents se produisent dans les ports associés à des zones industrielles, là où l'activité y est plus grande et où beaucoup de matières dangereuses y sont transbordées, ce qui augmente par conséquent les risques de fuites ou de déversements accidentels.

Sur la Côte-Nord, près de la moitié des accidents maritimes surviennent au port de Sept-Îles (23 des 48 accidents pour la période s'étendant entre le 1^{er} avril 1994 et le 30 juin 1997). C'est de plus à cet endroit que les conséquences potentielles d'un éventuel accident impliquant des produits pétroliers, des explosifs ou certains produits chimiques (incendie, explosions ou émanations de gaz toxiques) seraient les plus élevées, compte tenu de la présence de zones résidentielles situées à proximité des installations portuaires et des aires de transbordement de ces produits.

Ces risques seraient moins élevés aux ports de Baie-Comeau et de Port-Cartier, les aires résidentielles étant situées à plus grande distance des zones portuaires. À Havre-Saint-Pierre cependant, malgré les faibles quantités de produits pétroliers manutentionnés dans ce port, les risques d'accidents demeurent présents en raison de la proximité des zones habitées.

11.12 Conclusion (tendances et perspectives)

Après avoir procédé à une révision de ses interventions dans les domaines aérien et ferroviaire, le gouvernement fédéral a entrepris une importante réforme du secteur maritime. Ainsi, par sa nouvelle politique en la matière, il entend se retirer de l'exploitation et du soutien financier de plusieurs infrastructures et services maritimes. À cette fin, il procédera à la commercialisation de la majorité de ses ports, les ports dits régionaux et locaux, et récupérera auprès des utilisateurs des services maritimes une large part des coûts de ces services.

La nouvelle politique maritime nationale aura donc pour effet de transférer une bonne partie des infrastructures portuaires aux instances locales, municipales ou provinciales. Bien que cette réforme pourrait conduire à une rationalisation de l'ensemble du parc portuaire et à l'abandon de certaines infrastructures, elle entraînera inévitablement une charge financière additionnelle pour le gouvernement du Québec et les autres intervenants du milieu constitués des transporteurs maritimes, des usagers et des organismes municipaux.

Cette réforme affectera de façon importante le secteur du transport maritime commercial en imposant des frais aux usagers des services d'aide à la navigation et éventuellement de déglacage et de dragage. La facturation de droits de services à la navigation maritime (en vertu de la "Loi sur la gestion des finances publiques" depuis le 1^{er} juin 1996 et en vertu de la "Loi sur les océans" à compter du 1^{er} juillet 1997) permettra au gouvernement fédéral de récupérer 20 millions de \$ en 1996-97, 40 millions de \$ en 1997-98 et 1998-99 et 60 millions de \$ en 1999-2000.

Les armateurs qui naviguent dans les eaux québécoises du Saint-Laurent et du Saguenay devront assumer une part importante de ces nouveaux frais. Ceux-ci seront transférés à divers degrés aux clients du transport maritime par le biais d'augmentations tarifaires. Une partie des nouveaux frais aura un impact direct sur le gouvernement du Québec en raison de son implication au niveau des services de traversiers et de dessertes maritimes.

Ces changements toucheront particulièrement la région de la Côte-Nord puisqu'elle compte 50 % du trafic maritime au Québec et que son économie, principalement orientée vers l'exploitation des ressources naturelles, est largement tributaire de l'efficacité des réseaux de transport maritime. La communauté industrielle et maritime de cette région s'est d'ailleurs impliquée grandement auprès du gouvernement fédéral afin de faire valoir ses revendications.

La réforme fédérale dans le domaine des ports publics a amené la création de comités portuaires afin d'examiner la prise en charge par le milieu local des infrastructures fédérales. Ces comités sont appelés à définir les futures orientations du port de même que son fonctionnement dans un cadre d'autofinancement.

Il va de soi que cette réforme pourra entraîner des conséquences différentes pour les ports dépendamment de leur taille et de leur vocation. Cette réforme n'est pas sans constituer une sérieuse menace pour l'existence et la survie de nombreux

petits ports ne rapportant pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble de leurs coûts d'immobilisations et qui sont actuellement déficitaires.

C'est d'ailleurs le cas pour la majorité des ports régionaux et locaux au Québec. La difficulté de ces ports à rentabiliser leurs activités ajoutée aux efforts financiers importants que commande l'entretien des structures ou installations maritimes, constituent des obstacles de taille à leur éventuelle prise en charge par des administrations locales ou de petites communautés.

Le programme de transfert des ports publics fédéraux soulève des enjeux importants pour les entreprises et les communautés locales sur les plans économique et financier, d'où la nécessité pour le gouvernement du Québec de se doter d'une politique en matière d'infrastructures portuaires face au désistement du gouvernement fédéral.