

Mémoire en prévision des audiences publiques du BAPE

concernant le Programme décennal de dragage d'entretien au quai

du traversier de Rivière-du-Loup

Audiences publiques du 19 juillet 2022 à Rivière-du-Loup

Monsieur le commissaire,

Madame la commissaire,

La présente intervention a pour but de positionner ce sujet autant sur le fonds que sur la forme ainsi que sur le sujet de la demande déposée devant vous par la Société des traversiers du Québec (STQ) concernant le plan décennal de dragage au quai du traversier de Rivière-du-Loup.

Je fais à cette intervention à titre strictement personnel même si, dans ma vie citoyenne, je suis conseiller municipal du district de la Pointe à la Ville de Rivière-du-Loup, district qui est le port d'attache du traversier Rivière-du-Loup/Saint-Siméon.

La question du dragage, de l'enlèvement et du transport des sédiments relève autant de sa nécessité actuelle - évidente - que de la configuration des infrastructures existantes qui sont déficientes depuis des décennies, voire beaucoup plus.

Il y a toujours eu une volonté, parfois forte, parfois diffuse mais toujours maintenue non seulement de réaménager mais de reconstruire le quai de la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon.

Voici quelques-unes des propositions et analyses entreprises à ce propos pour corriger les infrastructures du quai de la Pointe de Rivière-du-Loup.

Havres et Ports Canada de Transports Canada privilégiait, déjà il y a plus de 25 ans, en 1996, le quai de la Pointe au lieu du port de Gros-Cacouna en dépit de la présence des sédiments depuis des lunes (1).

En 2001, un consortium formé de Tecsalt, du groupe-conseil Lasalle et Robert Hamelin et associés a analysé différentes options de reconstruction du site du traversier pour réduire le problème de l'envasement.

Les autorités municipales de Rivière-du-Loup de cette époque, le milieu louverivois et l'opérateur du bateau avaient retenus la construction d'un brise-lames au nord-ouest de l'ancien quai du traversier avec ouverture du côté est afin de permettre une circulation des courants marins, l'enrochement de l'ancien quai du traversier (2)

La publication de l'étude de Tecsalt et de ses partenaires – demeurée confidentielle - devrait faire partie du contexte global entourant la demande de la STQ et de son analyse par le BAPE.

Il ne serait que normale que le BAPE puisse en avoir copie étant une institution faisant partie de l'appareil d'État.

Il y a eu aussi les perspectives de développement retenues pour le service de traversier proposé par la firme CIMA en 2008, il y a 14 ans, au ministère de l'Environnement du Québec.

Cette lettre de la firme Cima adressée le 27 juin 2008, à la ministre du Développement durable, de l'Environnement du et des Parcs Québec, par la chargée de projet de cette firme, informait alors la ministre « que la STQ désire donc inclure, « **à son projet de réaménagement du quai**, les activités de dragage d'entretien et ce, pour une période de dix ans »

Ce projet consistait essentiellement à prolonger le quai du traversier de 15 mètres, le quai commercial devenant un brise-lames en plus de travaux à la zone d'arrière-quai.

La diminution de la quantité de sédiments en termes d'aide à la navigabilité pour le traversier, a donc toujours été liée jusqu'à maintenant, et à la STQ, à une amélioration et/ou à une reconstruction des infrastructures actuelles.

La Société des traversiers du Québec vous demande maintenant l'autorisation d'enclencher le prochain plan décennal de dragage alors que cette même STQ dit, à qui veut l'entendre, que le dragage en trop grande quantité est l'un des fondements de l'existence d'une étude d'opportunité pour un transfert « hypothétique » du service de traversier au port de Gros-Cacouna qui d'ailleurs, selon mes informations obtenues de sources absolument dignes de foi, a failli être annoncé par Québec.

La « machine » a fait marche arrière toute pour proposer une...étude d'opportunité.

Si certaines recommandations avaient été appliquées après 1996, nous analyserions aujourd'hui un plan décennal pour beaucoup moins que les 60 000 mètres cubes théoriques appréhendées.

Par ailleurs, il n'est pas surprenant que le dragage de 60 000 mètres cube estimées de sédiments soient si importantes sur le plan quantitatif estimé puisqu'elle s'effectue en fin de saison avec une accumulation maximum de sédiments, tard à l'automne, dans des conditions climatiques difficiles, pénibles et coûteuses, pour des raisons de protection des bélugas, sûrement plus indisposés par le trafic maritime commercial (cargos...) et

les embarcations sportives de toute catégorie et les contaminants disséminés dans les eaux de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent.

La STQ vous demander une prolongation pour le dragage du quai de la Pointe mais, dans ce contexte, cette société d'État aurait pu aussi vous déposer toute autre alternative possible mais au niveau du dragage, documentée et plus économique dans une perspective technique.

Dans tout ce large contexte, le sorte qui sera réservé au quai du traversier de Rivière-du-Loup est coincé entre la nécessité du dragage actuel – cela tombe sous le sens commun compte tenu que le service existant doit continuer d'opérer - et l'amélioration de ses infrastructures actuelles pour conserver à long terme un service de traversier plus que centenaire.

Monsieur le commissaire

Madame la commissaire

Je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer devant vous.

Carl Thériault

199, rue des Plateaux

Rivière-du-Loup, QC

418 750 5310

Carl.theriault@hotmail.fr

Mémoire envoyé par l'intermédiaire du site internet du BAPE le
13 juillet 2022

(1) Travaux publics et services gouvernementaux Canada,
propositions de réaménagement du port, présenté à Transports
Canada, direction Havres et Ports, mars 1996, 61 pages.

(2) Document « Pourquoi la traverse de Rivière-du-Loup doit
demeurer à la Pointe de Rivière-du-Loup », par Bruno Gagnon,
consultant en transport maritime, 2021, 19 pages disponible sur
le site internet de la Ville de Rivière-du-Loup).