



**Projet pilote de bassin d'amarrage à Gros-Cacouna
et
développement du tourisme nautique
pour la région de Rivière-du-Loup**

présenté à

**la Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie**

par



DEPUIS 1957

Le Club nautique de Rivière-du-Loup

Novembre 2020



Résumé

Le Club nautique de Rivière-du-Loup est installé à la Pointe depuis 1972.

Le site est sujet à un fort taux d'envasement annuel.

Le dernier dragage complet du bassin remonte à 1984.

Le dernier dragage partiel de l'avant-port remonte à 2016.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup a connu une baisse marquée de sa fréquentation et de son chiffre d'affaires au fil du temps en raison de l'envasement de son bassin.

Cet envasement augmentant chaque année, plusieurs yachts de plaisance devront se relocaliser au cours des années futures.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup et la Corporation du Carrefour Maritime de Rivière-du-Loup ont réalisé des études de faisabilité de dragage hydraulique dont le coût est moindre que le dragage mécanique conventionnel. Le ministère de l'Environnement du Québec n'a pas autorisé le recours au dragage hydraulique.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup se trouve dans le périmètre de l'habitat essentiel du béluga, espèce placée sur la liste des espèces en voie de disparition. D'autres restrictions au dragage résultent du nouveau statut du béluga. En 2020, le projet d'investissement de 11 millions \$ au Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup a été reporté. La question du dragage du bassin est demeuré dans une impasse jusqu'à ce jour.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup souhaite conserver des installations et des services à la Pointe et requalifier le bassin à l'usage des plus petites embarcations. Le club envisage d'implanter un second site d'amarrage saisonnier dans le bassin portuaire de Gros-Cacouna pour les unités à voile et à moteur de plus de 30 pieds.

Dans les années passées, la Commission régionale du port de Gros-Cacouna ne s'est pas montrée favorable à la présence de bateaux de plaisance dans le bassin portuaire.

La région de Rivière-du-Loup/Cacouna présente un potentiel intéressant pour le développement du tourisme nautique dans le Bas-Saint-Laurent.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup a réalisé deux études sur la sécurité de la navigation et les exigences réglementaires canadiennes en lien avec la présence de plaisanciers à Gros-Cacouna. Ces études ont démontré que la cohabitation avec la marine marchande ne posait pas de problème.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup souhaite démarrer un projet pilote en collaboration avec la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie et la Commission régionale du port de Gros-Cacouna afin d'évaluer les impacts de la présence de bateaux de plaisance dans le bassin de Gros-Cacouna.

Le projet prévoit l'installation d'une douzaine d'appontements dans un secteur inutilisé par le port de commerce. Ces installations temporaires peuvent être déménagées sur simple demande des autorités portuaires et n'ont pas de caractère définitif.

Sommaire

1- Le contexte des opérations du Club nautique de Rivière-du-Loup	5
1.1- Le club nautique de Rivière-du-Loup : résumé historique.....	5
1.2- La problématique de l'envasement	5
1.3- Le projet du Carrefour Maritime	6
1.4- Résumé des démarches visant à régler la problématique du dragage	6
1.5- Le contexte à prévoir à l'horizon 2023/2025	7
2- Infrastructures et clientèles du Club nautique de Rivière-du-Loup en 2020.....	8
2.1- Les infrastructures	8
2.2 -Catégorisation des clientèles	8
3- Caractérisation du plan d'eau	9
3.1- Le capital naturel et patrimonial	9
3.2- Le circuit nautique Cap-à-l'Aigle • Rivière-du-Loup • Tadoussac	9
3.3- Infrastructures nautiques et sites de mouillage du secteur	11
4- Planifier l'avenir dans une perspective régionale	12
4.1- Adapter les infrastructures à la réalité physique et diversifier les sites d'amarrage	12
4.2- Vocation future des deux sites d'amarrage et clientèles	12
- Bassin de la Pointe	12
- Bassin d'amarrage de Gros-Cacouna	13
5- Projet pilote de bassin d'amarrage à Gros-Cacouna	14
5.1- Objectifs du projet-pilote.....	14
5.2- Détail du projet d'implantation	14
5.3- Emplacement	14
5.4- Plan des appontements.....	15
5.5- Sécurité de la navigation	15
5.6- Protocole de sécurité de la navigation dans le port de Gros-Cacouna	16
5.7- La cohabitation des navires de commerce et de plaisance	16
La situation de la Marina du port de Québec	16
La situation au port de Victoria en Colombie Britannique.....	17
Conclusions sur la cohabitation plaisance/marine marchande.....	18
5.8- L'enjeu de sûreté maritime en lien avec le Code ISPS.....	18
- Liste des recommandations	19
6- Tourisme nautique	19
6.1- État de la situation au Québec	19
6.2- Les investissements au Bas Saint-Laurent.....	20
6.3- Le potentiel nautique et économique de la région de Rivière-du-Loup	20
7- Budget et échéancier de réalisation	21
7.1- Budget pour les installations nautique à Gros-Cacouna.....	21
7.2- Échéancier	21
Source des documents	22

1- Le contexte des opérations du Club nautique de Rivière-du-Loup

1.1 - Le club nautique de Rivière-du-Loup : résumé historique

Le Club nautique de Rivière-du-loup a été mis sur pied en 1953 et incorporé en 1956. Le club installe ses appontements dans la rivière du Loup sur le quai Narcisse, ancien quai de transbordement de marchandises. La construction du pont pour le passage de l'autoroute 20 en 1968 entrave la navigation et suscite l'aménagement d'un bassin temporaire en aval de la rivière au lieu-dit du Parc de l'Ancre en 1969.

En 1972, le gouvernement fédéral accepte de compenser le club pour la perte d'usage générée par le pont sur l'autoroute en construisant un brise-lames à l'est du quai de la Pointe, ainsi qu'une rampe de mise à l'eau. Le club s'installe dans le nouveau bassin ainsi créé où il est toujours installé aujourd'hui.



© Alain Franck

Le club construit un nouveau bâtiment pour abriter sa capitainerie en 1990. Des locaux commerciaux sont aménagés dans le nouvel édifice pour les deux entreprises offrant des services de croisière et d'hébergement sur les îles du Pot à l'Eau de Vie et au Lièvre.

L'enrochement construit en 1972 protège les embarcations des vents du nord, mais il crée un bassin de sédimentation qui aggrave le phénomène d'envasement. Le gouvernement fédéral finance ponctuellement des travaux de dragage afin de garder la totalité du bassin en eau libre à toute heure du cycle de marée jusqu'en 1984.

À cette époque, le club nautique abrite une soixante de bateaux de plaisance et constitue une escale bienvenue pour les embarcations en transit sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Tadoussac, ou en route vers la Gaspésie.

Les revenus provenant des plaisanciers visiteurs, des membres permanents, des droits d'amarrage des opérateurs de croisière ainsi que des loyers des locaux commerciaux génèrent les revenus nécessaires à la rémunération du personnel d'accueil et aux travaux d'entretien des installations à flot.

1.2 - La problématique de l'envasement

L'arrêt du financement des travaux de dragage en 1984 coïncide avec le début des difficultés d'accès au bassin à mer basse. La turbidité des eaux dans la région de Rivière-du-Loup et leur forte teneur sédimentaire provoque des dépôts importants dans le lit du fleuve. La décennie suivant l'arrêt du dragage d'entretien voit les difficultés d'accès au bassin s'aggraver avec pour corollaire la baisse de fréquentation par les plaisanciers.

Le dépôt sédimentaire allant en s'aggravant au fil du temps, le début des années 2000 marque un glissement significatif des revenus, l'arrêt presque complet de la fréquentation des visiteurs en transit et le fléchissement du nombre d'amarrages saisonniers.

La situation entrave aussi significativement les opérations des croisiéristes, la Société Duvetnor et Croisières AML. Afin de conserver un accès aux pontons d'embarquement des passagers à mer basse, le Club nautique et les croisiéristes obtiennent l'aide ponctuelle de la Ville de Rivière-du-Loup et d'agences touristiques locales pour financer un dragage partiel de l'avant-port. Le club et les croisiéristes financent une partie des coûts de ce dragage d'entretien sur une superficie d'environ 1000 m² pour un coût annuel moyen de 25 000 \$ en 2009.

Le dernier dragage d'entretien de l'avant-port a été réalisé en 2016.

1.3 - Le projet du Carrefour Maritime

La corporation du Carrefour Maritime de Rivière-du-Loup voit le jour en 2006 à l'initiative de la Ville de Rivière-du-Loup. La corporation réunit tous les acteurs régionaux ainsi que les opérateurs à la pointe de Rivière-du-Loup. Le concept du Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup prévoit une mise à niveau du port de plaisance, une aire d'embarquement modernisée pour les croisiéristes, un parc pour le public et un l'érection d'un bâtiment multifonctionnel où tous les opérateurs maritimes installeront leurs bureaux.

Le projet au coût de 14 millions \$ n'obtenant pas de financement de la part du gouvernement provincial est abandonné.

La corporation du Carrefour Maritime travaille à une nouvelle version du projet à partir de 2013. Le budget total est abaissé à 11 millions \$ en tenant compte des dépenses non admissibles pour le gouvernement provincial. La seconde version du projet reçoit l'aval des gouvernements fédéral et provincial en 2017, mais n'inclut pas le budget de 1,1 million nécessaire au dragage du bassin.

En mars 2020, la Ville de Rivière-du-Loup, après avoir reçu toutes les autorisations nécessaires, annonce qu'elle ne réalisera pas le projet. La Ville reporte le projet sans préciser la prochaine échéance de réalisation.

1.4 - Résumé des démarches visant à régler la problématique du dragage

La problématique du dragage a retenu l'attention tout au long de la démarche du Carrefour Maritime et suscité une série de démarches et d'études.

- 2008 – Le Groupe Lasalle réalise une étude visant à documenter le percement d'orifices dans le quai ouest afin de permettre au courant de la rivière de passer à travers le bassin. Une hypothèse suggérant que le courant va entraîner les sédiments vers le large à mer baissante. L'étude n'est pas concluante et le scénario est abandonné.
- 2016 – Innovation Maritime entreprend une étude visant à documenter les scénarios possibles pour draguer le bassin et en faire l'entretien annuel. On envisage le recours à une drague hydraulique autonome afin de réduire les coûts par rapport au dragage mécanique effectué par le Groupe Océan.
- 2017 – Le béluga est placé sur la liste des espèces en voie de disparition. Pêches et Océans Canada interdit le dragage mécanique à la Pointe de rivière-du-Loup. La Société des Traversiers doit demander une dérogation pour pouvoir effectuer le dragage d'entretien qui est désormais réalisé à l'automne. Le Club nautique et la Société Duvetnor ne représentant pas des services essentiels, le dragage de l'avant-port n'est plus autorisé. La substantielle augmentation de coût résultant d'un dragage à l'automne n'aurait de toute façon pas permis de réaliser ce dragage.
- 2018 – Le consultant spécialisé Marc Pelletier réalise une étude de coût de faisabilité de dragage hydraulique avec rejet des sédiments à l'extrémité du quai ouest de la pointe de Rivière-du-Loup.

Une modélisation des effluents rejetés par la pompe hydraulique indique que le relargage des sédiments dans le milieu naturel ne représente pas de danger pour la frayère d'éperlan se trouvant dans la rivière du Loup. L'étude de M. Pelletier indique que le dragage hydraulique génère peu d'impact sur le milieu.

Le ministère de l'Environnement du Québec rejette néanmoins l'option du dragage hydraulique en raison du non-respect des normes du ministère sur les matières en suspension.

- 2019 – Le service du développement économique à la Ville de Rivière du Loup et le Conseil du Saint-Laurent pour l'estuaire moyen adressent une communication à Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports pour souligner la situation précaire des ports de plaisance de l'estuaire, pour la plupart handicapés par des problèmes d'envasement, leur importance touristique et économique et l'urgence d'un plan de rétablissement.
- 2020 – Aucun élément nouveau n'est venu régler la problématique du dragage et aucune autre démarche n'a été entreprise pour y remédier. La saison 2020 marque la quatrième année où l'avant-port n'a pu être dragué. La période d'accès du bassin de plaisance s'est réduite à une période de 4 h au moment de la pleine mer lors des marées moyennes et de 2 h lors des petites mers. La fonctionnalité du bassin du Club nautique de Rivière-du-Loup se trouve sur une pente descendante.

1.5 - Le contexte à prévoir à l'horizon 2023/2025

- Placé au cœur de l'habitat essentiel du béluga, une espèce emblématique bénéficiant d'une forte attention médiatique, le Club nautique ne peut espérer d'assouplissement réglementaire face aux impacts du dragage sur le milieu naturel.
- Le ministère de l'Environnement du Québec n'envisage pas non plus de réviser ses normes sur la teneur des matières en suspension des rejets hydrauliques. Le contexte réglementaire ne permet pas d'envisager une solution pérenne à la problématique du dragage d'entretien.
- La situation monopolistique du Groupe Océan sur le Saint-Laurent entraîne des coûts d'opération de dragage sans cesse à la hausse. Advenant le fait que le Club nautique obtienne tout de même les autorisations nécessaires, le coût d'un dragage d'entretien s'élève à plus de 100 000 \$ par saison, une somme qui dépasse largement les capacités financières d'une petite entreprise.
- Les embarcations dont le tirant d'eau dépasse 1,50 m vont devoir envisager une relocalisation. Le Club nautique va devenir inopérant pour ce type d'embarcation dans un délai approximatif de 3 à 5 ans.

2- Infrastructures et clientèles du Club nautique de Rivière-du-Loup en 2020

2.1- Les infrastructures

- 35 appontements dont la moitié devra être reconstruite ou remplacée dans un horizon de 5 ans.
- La problématique de l'envasement a réduit la capacité d'accueil de 40% par rapport à 1984.
- Un nouveau poste de ravitaillement de carburant a été mis en service en 2016. La propriété de ces équipements fera l'objet d'un transfert à la Ville de Rivière-du-Loup à la fin de l'année 2021.
- Le bâtiment qui abrite la capitainerie et les locaux des opérateurs commerciaux devait être détruit lors de l'implantation du projet du Carrefour maritime. Son avenir est incertain.



2.2 - Catégorisation des clientèles

Les plaisanciers ne constituent pas un groupe homogène. Les variations démographiques induisent des changements significatifs dans la manière d'aborder la pratique des loisirs. Il convient de catégoriser les différentes clientèles pour obtenir une représentation adéquate de la réalité des pratiques de la navigation de plaisance.

- **Pneumatiques et petites embarcations**
Les ventes de bateaux pneumatiques représentent une part de marché du nautisme qui affiche parmi les plus forts taux de croissance de l'industrie. Les propriétaires de pneumatiques préfèrent souvent se déplacer ponctuellement vers un site de mise à l'eau avec remorquant leur embarcation. Cette clientèle se contente d'une pratique de la navigation d'une journée ou d'une demi-journée et ne voit pas nécessairement l'intérêt de louer un emplacement pour toute la durée de la saison. Ces plaisanciers opteront plutôt pour visiter plusieurs plans d'eau différents au cours d'une même saison
- **Croiseurs de taille moyenne**
Cette catégorie désigne les embarcations motorisées de 25 à 30 pieds. Leur taille ne leur permet pas de se déplacer sur la route aussi facilement que la catégorie précédente, bien qu'elles soient en mesure de le faire.
Les propriétaires de ce type d'embarcations vont s'intéresser à la location d'un appontement à la saison ou au mois. Leur tirant d'eau moyen de 1 m environ permet une plage d'utilisation du bassin de Rivière du Loup encore tolérable.

- **Croiseurs de grande taille et voiliers**

Cette catégorie désigne les embarcations motorisées de 30 à 40 pieds et les voiliers de plus de 25 pieds. La taille de 25 pieds correspond pour les voiliers à ce que les plaisanciers considèrent comme la taille moyenne minimum pour naviguer dans l'estuaire du Saint-Laurent. Le tirant d'eau moyen des voiliers varie de 1,50 m à 1,80 m. Les croiseurs de grande taille sont des embarcations de croisière motorisées dont le tirant d'eau moyen dépasse 1 m et souvent 1,20 m.

Les propriétaires de ces deux catégories d'embarcation recherchent une place d'amarrage pour une saison complète. Leurs besoins en terme de profondeur d'eau sont similaires. Leur présence dans le bassin de plaisance de Rivière-du-Loup est compromise pour les années à venir en raison de la brièveté de la période où ils peuvent évoluer dans le bassin.

3- Caractérisation du plan d'eau

3.1- Le capital naturel et patrimonial

La Pointe de Rivière-du-Loup et la presqu'île de Gros Cacouna se trouvent au cœur de l'estuaire du Saint-Laurent. Le secteur présente des paysages naturels de grande valeur et plusieurs petits archipels dont le caractère sauvage a été entièrement préservés.

Sur les 45 milles nautiques du plan d'eau, on compte cinq stations de phares, dont trois ont fait l'objet d'un classement patrimonial.

Le plan d'eau constitue un habitat de première importance pour la faune.

On y retrouve la réserve nationale de la faune des îles de l'estuaire qui accorde un statut de protection aux colonies d'oiseaux marins.

Une partie du secteur se trouve également dans le périmètre du parc marin du Saguenay—Saint-Laurent. Le parc constitue un habitat de première importance pour diverses espèces de mammifères marins.

La richesse du capital naturel du plan d'eau en fait un site exceptionnel pour la navigation de plaisance. Le potentiel de développement d'un tourisme nautique durable est substantiel.

3.2- Le circuit nautique Cap-à-l'Aigle • Rivière-du-Loup • Tadoussac

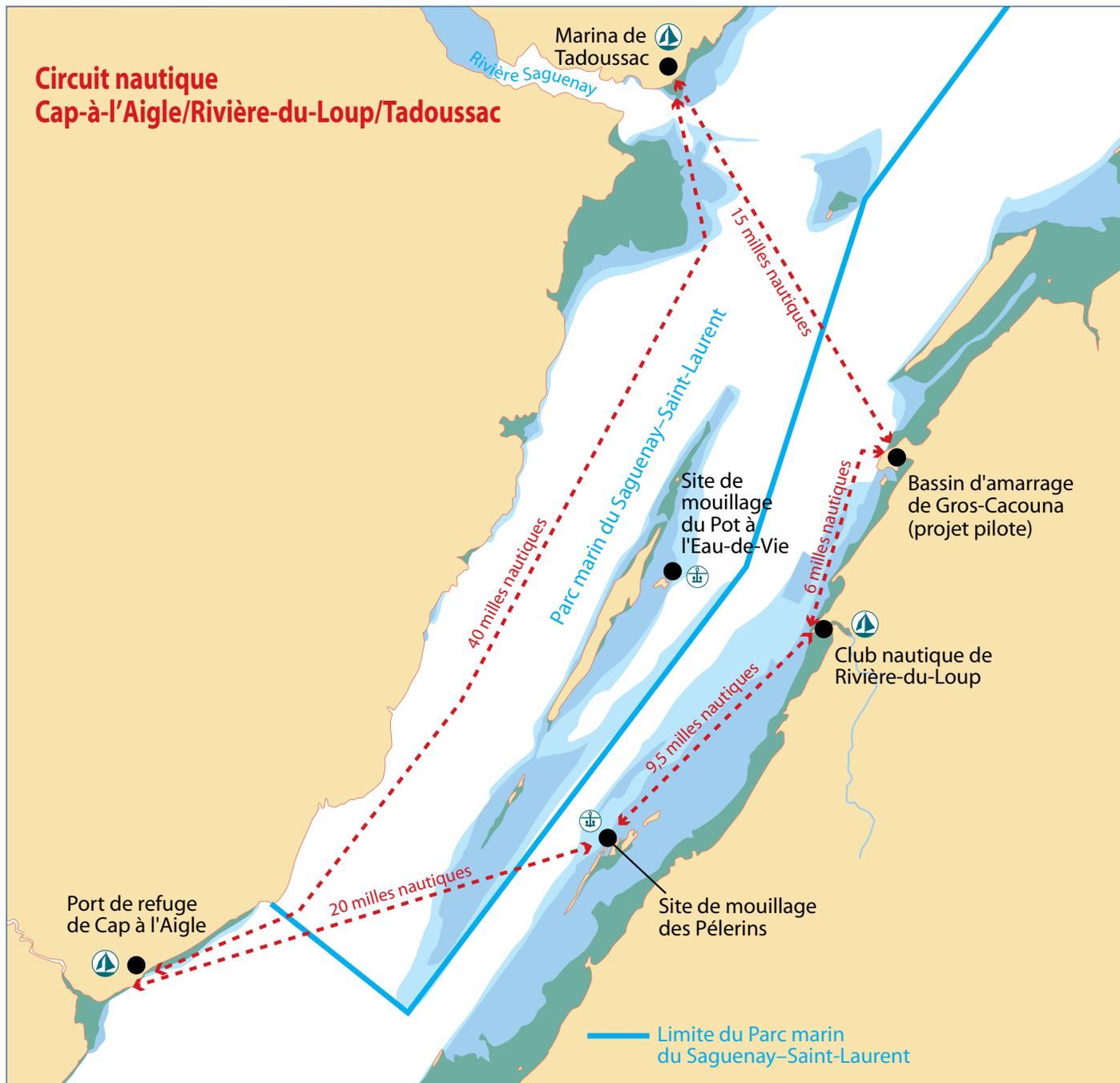
L'élargissement du fleuve Saint-Laurent en aval de l'île aux Coudres marque l'entrée d'un plan d'eau à la fois plus propice et plus commode pour la navigation.

La région de Rivière-du-Loup/Cacouna se trouve idéalement placée au centre d'un itinéraire naturel très fréquenté par les plaisanciers qui naviguent dans le Bas du Fleuve.

Au départ du Port de refuge de Cap-à-l'Aigle, le trajet direct vers Tadoussac implique une navigation de 40 milles nautiques d'une seule traite, une étape assez longue pour plusieurs équipages.

Le trajet par la rive sud serait susceptible d'offrir une alternative plus paisible avec des possibilités d'escale, à l'aller comme au retour.

La mise en place d'infrastructures d'accueil pour les plaisanciers sur la rive sud permettrait de constituer un circuit nautique régional offrant un potentiel intéressant pour le développement du tourisme nautique.



3.3- Infrastructures nautiques et sites de mouillage du secteur

- **Port de refuge de Cap-à-l'Aigle**
 - 65 emplacements dont 25 pour les visiteurs
 - Aucune restriction d'accès
 - Ravitaillement en carburant
 - Très faible capacité d'entreposage hivernal
- **Marina de Tadoussac**
 - 99 emplacements dont 40 pour les visiteurs
 - Aucune restriction d'accès
 - Ravitaillement en carburant
- **Mouillage des Pèlerins**
 - Site peu fréquenté offrant un abri du vent d'ouest
- **Mouillage du Pot à l'Eau-de-Vie**
 - Site régulièrement fréquenté par les plaisanciers offrant un bon abri du vent d'ouest
- **Club nautique de Rivière-du-Loup**
 - 35 emplacements dont 5 pour les visiteurs
 - Restriction d'accès à mer basse
 - Absence de ravitaillement en carburant
 - Bonne capacité d'entreposage hivernal
 - Services spécialisés de réparation navale à proximité
- **Bassin portuaire de Gros-Cacouna**
 - Aucune restriction d'accès
 - Officiellement interdit d'accès aux plaisanciers mais fréquenté régulièrement par des embarcations au mouillage dans la partie nord du bassin

4- Planifier l'avenir dans une perspective régionale

Le Club nautique de Rivière-du-Loup n'a pas l'intention de quitter son emplacement actuel de la Pointe. Le port de plaisance fait partie de l'identité du site et la Ville de Rivière-du-Loup tient à conserver un port de plaisance sur son territoire.

Le secteur de la Pointe offre en outre l'avantage de se trouver à proximité du centre-ville et d'un opérateur spécialisé, Pomerleau les Bateaux, offrant des services de réparation navale, de ventes d'embarcations et d'équipements et offrant des services d'entreposage hivernal.

4.1- Adapter les infrastructures à la réalité physique et diversifier les sites d'amarrage

Le scénario d'un bassin de plaisance libre d'accès à toute heure du cycle de marée et capable de répondre à la demande de la navigation de plaisance dans le secteur de la Pointe de Rivière-du-Loup ne constitue plus une option réaliste.

Le bassin de plaisance de la Pointe devra s'adapter aux environnements physique et réglementaire pour planifier son avenir et capitaliser sur ses points forts.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup doit planifier la poursuite de ses activités en développant un second site d'amarrage dans le seul site disponible à proximité: le bassin du port de Gros-Cacouna.

4.2- Vocation future des deux sites d'amarrage et clientèles

• Bassin de la Pointe

Le bassin de la Pointe répondra aux besoins des bateaux pneumatiques, des petites embarcations et éventuellement des croiseurs moyens.

Il constituera le site de mise de l'eau des plaisanciers d'un jour et le point de ravitaillement en carburant des embarcations à mer haute.

Il accueillera quelques plaisanciers visiteurs à bord d'embarcations à tirant d'eau limitée.

Il offrira un amarrage saisonnier aux embarcations à tirant d'eau limitée.

- Mise à niveau de la rampe de mise à l'eau
- Mise à disponibilité de la station de ravitaillement en carburant
- Mise à niveau des appontements pour offrir 30 emplacements accessibles à mer haute pour des embarcations d'un tirant d'eau de 1 m et moins
- Mise en service d'une station de pompage des eaux noires
- Mise à niveau des services aux plaisanciers dans la capitainerie
- Mise en service de trois mouillages sur coffre dans l'avant-port pour la période d'attente de l'accès au bassin
- Installation d'un affichage électronique de la hauteur d'eau en temps réel dans l'avant-port
- Aménagement d'un site d'entreposage avec service à terre.

• Bassin d'amarrage de Gros-Cacouna

Le bassin de Gros-Cacouna accueillera des plaisanciers à la recherche d'une base saisonnière pour des embarcations motorisées ou à voile d'un tirant d'eau de plus de 1,50 m.

Le bassin accueillera un nombre limité de visiteurs en louant les emplacements des saisonniers partis en croisière.

Le déploiement de la première phase ne prévoit pas d'implantation de bâtiment de service.

- Démarrage d'un projet pilote pour une douzaine d'embarcations
- Installation d'une passerelle et d'un ponton flottant
- Installation de 30 emplacements sur pontons flottants sans service à la suite du projet pilote
- Développement d'une éventuelle seconde phase portant la capacité d'accueil à 60 emplacements avec services d'eau et d'électricité.

5- Projet pilote de bassin d'amarrage à Gros-Cacouna

En 2019, Le Club nautique de Rivière-du-Loup entame des démarches auprès de Transports Canada afin d'installer des appontements dans le bassin de Gros-Cacouna et d'obtenir un accès terrestre à ces installations. Transports Canada prête une oreille attentive à ces demandes et demande des plans d'implantation. L'attitude bienveillante des fonctionnaires laisse espérer une conclusion positive aux demandes du Club nautique. L'annonce du transfert du port aux autorités provinciales à l'été 2019 coïncide avec l'arrêt des négociations avec Transports Canada.

Dans les années passées, la Commission régionale du port de Gros-Cacouna ne s'est pas montrée favorable au partage du bassin avec des plaisanciers, relayant par la même occasion la position de QSL-Arrimage Québec.

Jusqu'à peu, la municipalité de Cacouna faisait sienne le point de vue de la Commission régionale. La municipalité a changé d'avis au mois d'août dernier et appuie désormais clairement l'implantation d'un port de plaisance dans le bassin portuaire.

Plusieurs yachts de plaisance fréquentent régulièrement le site portuaire chaque été. Ils doivent obtenir l'autorisation du maître de port avant de pouvoir jeter l'ancre dans la portion nord-est du bassin.

Ce site de mouillage est devenu au fil des ans un refuge naturel pour les navigateurs qui transitent dans le chenal du sud et qui ne peuvent pénétrer dans le bassin asséché du Club nautique de Rivière-du-Loup.

La Commission régionale du port de Gros-Cacouna s'est toujours opposée à la présence de bateaux de plaisance en invoquant les faits suivants:

- les yachts de plaisance représentent selon elle un danger potentiel pour la sécurité de la navigation
- les poussières et le bruit générés par la manipulation de matières en vrac seraient susceptibles d'incommoder les plaisanciers amarrés dans le bassin.

5.1- Objectifs du projet-pilote

Évaluer les impacts d'un ponton de plaisance dans le site du port de Gros-Cacouna et d'une douzaine de yachts de 30 à 45 pieds à voile et motorisés sur :

- la sécurité de la navigation et l'interaction avec le transit des navires de commerce
- la cohabitation avec les autorités portuaires
- le respect du protocole de sécurité mis en place en collaboration avec les autorités portuaires
- les conséquences de la manipulation des matières en vrac sur les équipages des bateaux de plaisance
- le respect du règlement sur la sûreté du transport maritime au Canada en présence d'une communauté de plaisanciers sur le site

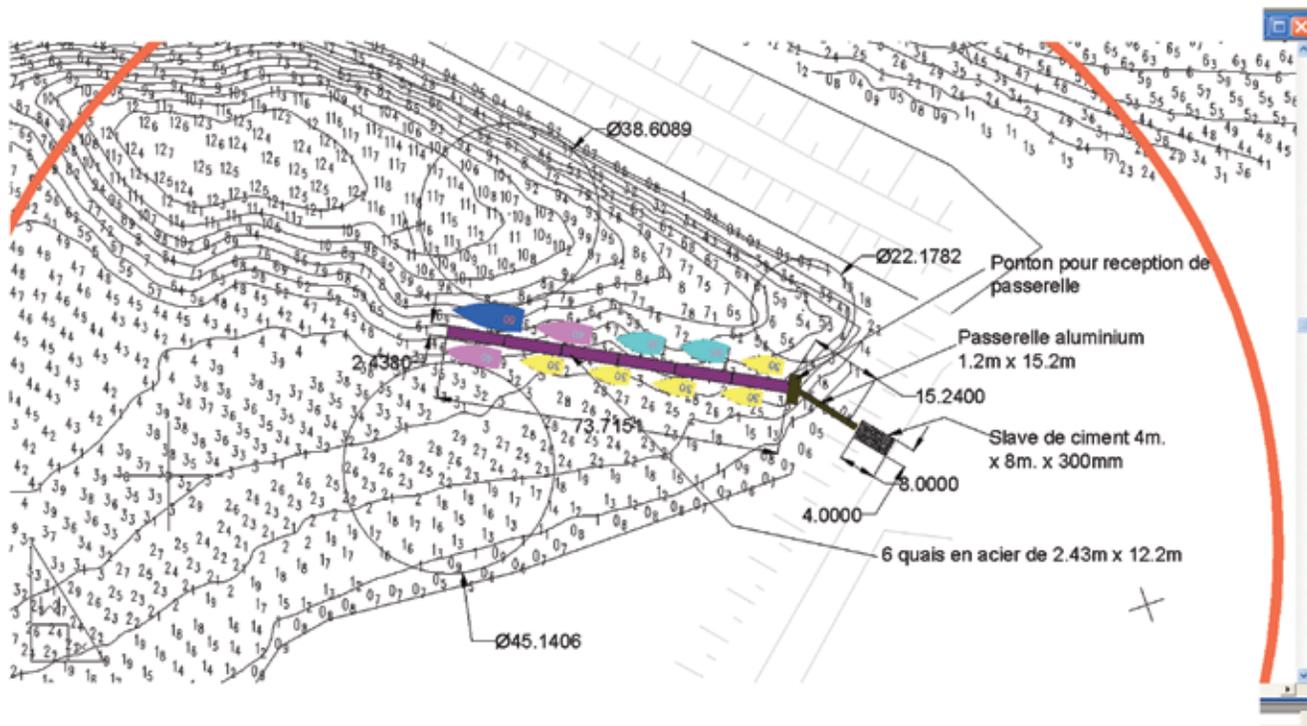
5.2- Détail du projet d'implantation

- Installation d'une dalle de béton armé coulée sur place sans recours à des travaux d'excavation
- Nivelage sommaire autour de la base de la dalle
- Fixation d'une passerelle sur la dalle de béton
- Installation d'une ligne d'appontements en acier de 74 m de long.
- Capacité d'accueil d'une douzaine d'emplacements pour des bateaux de 30 à 45 pieds, sans service d'eau ni d'électricité.
- Démantèlement possible de la dalle sur simple demande des autorités portuaires

5.3- Emplacement



5.4- Plan des appontements

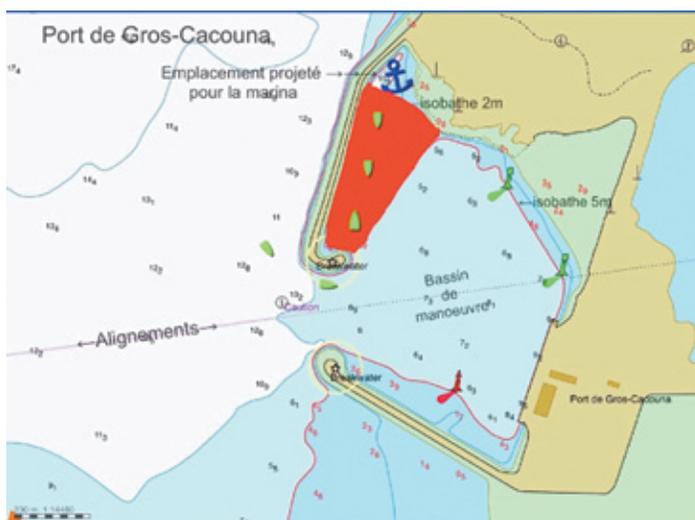


5.5- Objectifs du projet-pilote

Le Club nautique de Rivière-du-Loup a mandaté Louis Rhéaume, ex-pilote du Saint-Laurent, capitaine au long cours et lui-même plaisancier, afin de réaliser une étude sur la sécurité de la navigation dans le port de Gros-Cacouna advenant l'implantation d'un port de plaisance dans le bassin.

Ses conclusions sont claires :

- la circulation de yachts de plaisances ne génère pas de risque déraisonnable quant à la sécurité de la navigation dans le havre de Gros-Cacouna
- le secteur retenu pour le port de plaisance se trouve à l'extérieur du bassin de manœuvre des navires de commerce et à l'intérieur de l'isobathe des 2 m où ces navires ne peuvent évoluer faute de profondeur.
- Seule la passe d'entrée du port peut représenter un danger pour la navigation si des plaisanciers s'y présentent en même temps qu'un navire de commerce franchit lui aussi la passe.



5.6 – Protocole de sécurité de la navigation dans le port de Gros-Cacouna

Le Club nautique de Rivière-du-Loup cohabite depuis 48 ans avec le traversier Trans Saint-Laurent et deux opérateurs de croisière commerciale dans l'espace exigu de l'avant-port du bassin de Rivière-du-Loup. Au cours de cette période, aucun incident ou accident n'a mis en danger la sécurité des personnes.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup a l'intention d'appliquer les recommandations de M. Rhéaume pour garantir la sécurité de la navigation dans le port de Gros-Cacouna.

- La passe d'entrée du port sera interdite aux embarcations de plaisance lorsqu'un navire commercial s'y dirige ou y circule.
- Il sera interdit aux capitaines des embarcations plaisance de s'approcher ou de nuire à un navire commercial qui effectue des manœuvres d'amarrage ou de départ.
- Les capitaines ayant la conduite des embarcations de plaisance devront maintenir une veille radio VHF sur les voies 16 et 09 du Service du Trafic Maritime.
- Le Club nautique de Rivière-du-Loup s'engage à mettre en place un protocole de conduite et de circulation des yachts de plaisance tant à proximité qu'à l'intérieur du port avec les autorités du port de Gros-Cacouna.
- Les présentes recommandations seront publiées dans le Guide du tourisme Nautique, le guide de navigation du Saint-Laurent à l'intention des plaisanciers.
- Le Club nautique de Rivière-du-Loup organisera une session de formation auprès de ses membres pour leur enseigner les règles de navigation à respecter dans le port de Gros-Cacouna.

5.7 – La cohabitation des navires de commerce et de plaisance

La cohabitation des navires de commerce et de plaisance relève d'une réalité fort bien documentée sur le fleuve Saint-Laurent et ailleurs dans le monde.

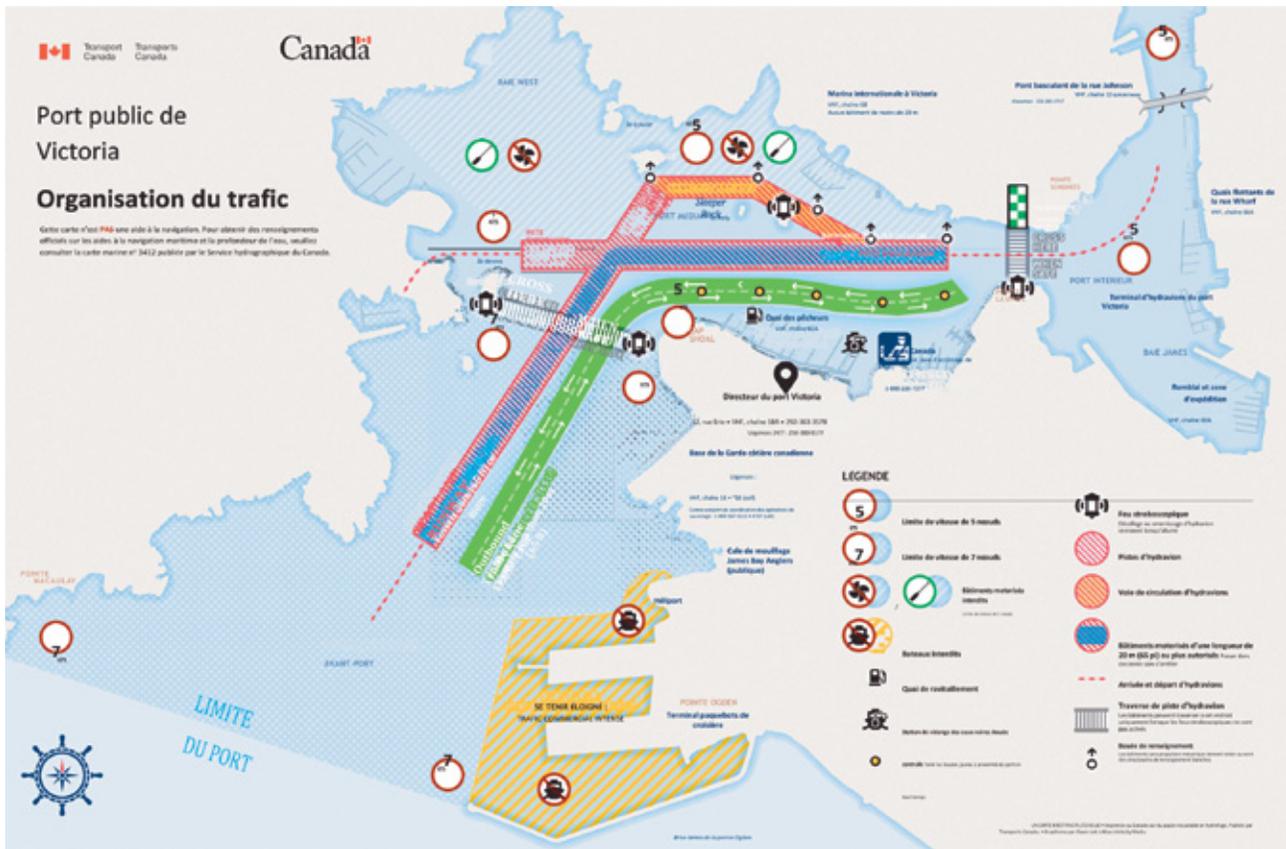
• La situation de la Marina du port de Québec

La passe d'entrée du bassin Louise constitue la voie de passage pour les 400 bateaux de plaisance amarrées à l'intérieur de la Marina du port de Québec. À cette hauteur, le fleuve ne fait que 0,6 mille nautique de largeur. On y répertorie le trafic suivant :

- le transit de plusieurs dizaines de navire commerciaux quotidiennement dont des pétroliers de fort tonnage à la manœuvrabilité fort réduite
- le transit des deux traversiers qui assurent le lien entre Québec et Lévis
- les vacances des bateaux pilotes
- les opérations des navires de la Garde côtière canadienne
- les opérations des remorqueurs du Groupe Océan qui ont la tâche d'accoster les navires de croisière sur les quais immédiatement adjacents à la passe d'entrée du bassin Louise
- Le transit des navires de croisière excursion
- La circulation des catamarans légers stationnés à la baie de Beauport et la présence de motomarines
- Les trois ports de plaisance se trouvant dans le secteur portent le parc de bateaux de plaisance dans la région à plus de 1200 embarcations de plaisance de toutes catégories.

• **La situation au port de Victoria en Colombie Britannique**

Le port de Victoria s'étire sur environ 1,5 mille dans un chenal restreint non rectiligne d'une largeur moyenne de 0,25 mille. Les navires et les embarcations doivent effectuer un virement à 90° pour demeurer dans la limite des eaux sécuritaires.



Cet espace portuaire restreint comprend les installations suivantes :

- Neuf ports de plaisance
- Un port de pêche
- Un terminal pour les bateaux de croisière
- Un terminal de traversier
- Un terminal de transbordement de cargo
- Une base d'opération de la Garde côtière canadienne
- Une piste d'envol et d'atterrissage pour les hydravions qui effectuent des liaisons régulières
- Plusieurs rampes de mise à l'eau.

Outre ces installations, le port est très fréquenté par les canots et les kayaks, une pratique très populaire en Colombie Britannique.

Le port de Victoria est un site touristique de première importance.

Plus de 40 évènements à caractère nautique figurent au programme chaque année : parade de bateaux, festival de bateaux dragon, visite des grands voiliers, etc..

Conclusions sur la cohabitation plaisance/marine marchande

La situation du plan d'eau de Québec et du port de Victoria sont sans commune mesure avec le trafic au port de Gros-Cacouna où l'on a enregistré le mouvement de 20 cargos et 37 petits bâtiments tout au long de l'année 2019. Quoique fort occupés et présentant des risques évidents de sécurité à la navigation, les sites de Québec et de Victoria ne font l'objet d'aucune restriction ou interdiction à l'endroit des bateaux de plaisance.

Les seules règles en vigueur sont celles du Règlement international sur les abordages.

Le malaise des autorités en poste au port de Gros-Cacouna quant à la sécurité de la navigation en raison de la présence de plaisanciers représente une crainte non fondée dont la raison repose sûrement sur l'absence de connaissance et d'expérience face à la communauté des plaisanciers.

5.8 – L'enjeu de sûreté maritime en lien avec le Code ISPS

Le règlement sur la sûreté du transport maritime au Canada et le Code ISPS (International Ship and Port Facilities Security) déterminent des zones à accès limités sur le site du port de Gros-Cacouna et les terminaux portuaires.

Ces zones doivent :

- maintenir un niveau de sécurité MARSEC 1
- disposer de contrôle d'accès et n'accorder le passage qu'à un personnel autorisé.

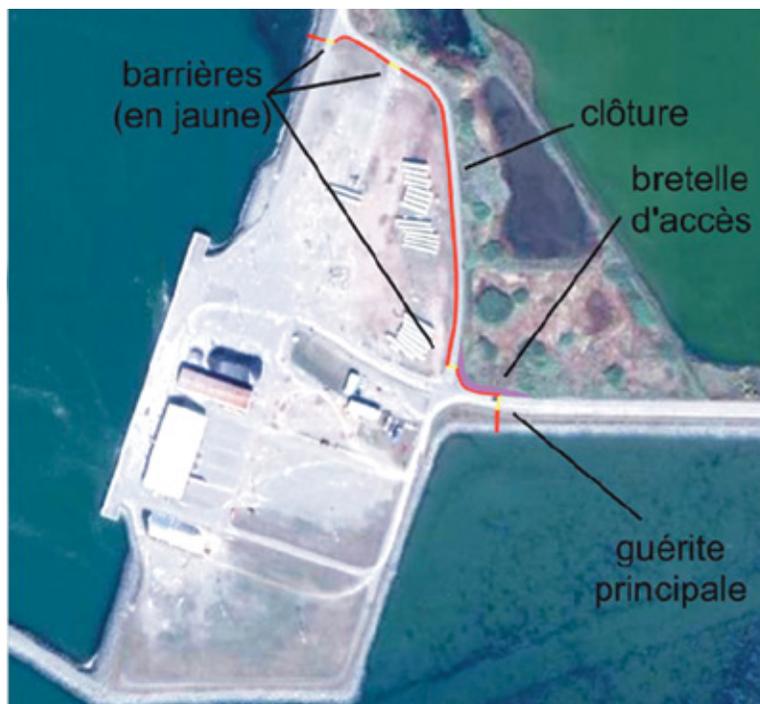
De nombreux sites portuaires au Québec et au Canada relevant du règlement sur la sûreté du transport maritime jouxtent des ports de plaisance.

C'est le cas notamment à la Marina du port de Québec, au Club nautique de Baie-Comeau et à Charlottetown à l'île du Prince Édouard.

La cohabitation des deux vocations portuaires n'a rien d'exceptionnelle sur le territoire canadien.

Le Club nautique de Rivière-du-Loup a mandaté la firme de consultants Hardec afin d'étudier le cas spécifique de l'accès des plaisanciers dans le périmètre des installations portuaires de Gros-Cacouna.

Les recommandations d'Hardec pour un accès au site de l'ancienne cimenterie, voisin de l'aire projetée pour l'installation des appontements, reprennent les thèmes préalablement discutés avec les responsables de Transports Canada.



• Liste des recommandations

- Aménager une bretelle d'accès contournant le périmètre sécurisé par une clôture
- Aménagement d'une nouvelle clôture délimitant la zone accessible aux installations de plaisance
- Élaboration d'une liste des membres en règle du Club nautique autorisés à pénétrer dans la zone délimitée
- Les autorités portuaires recevront copie de cette liste avec l'identité et les coordonnées personnelles de trois membres.
- Élaborer une convention d'utilisation avec les autorités portuaires mentionnant la nature des autorisations reçues et des consignes à respecter.
- Les douze emplacements projetés sur les appontements seront réservés à des membres en règle du Club nautique disposant des couvertures d'assurance requises.
- L'accès aux appontements sera verrouillé et une pancarte rappellera que l'accès est réservé aux utilisateurs autorisés.
- L'amarrage de visiteurs en transit sera interdit.
- Les autorités portuaires et le corps de pompiers disposeront d'une clé pour l'accès aux appontements.
- Des signaux lumineux seront disposés à l'extrémité des appontements et sur la passerelle d'accès.
- Installation d'un extincteur et d'une bouée de sauvetage sur les appontements.

6- Tourisme nautique

6.1- État de la situation au Québec

Les acteurs du nautisme ont plaidé le peu de place accordé à l'industrie nautique à l'occasion de l'élaboration de la première Stratégie maritime lancée en 2015 par le gouvernement du Québec. Celui-ci a mandaté Tourisme Québec pour la réalisation d'une étude de marché pour le développement du tourisme nautique sur le Saint-Laurent. L'étude rendue publique en 2018 indique que :



- Le taux d'occupation des marinas au Québec est de 90 % .
- La totalité des listes d'attente des marinas se chiffre à 2 600 emplacements sur le Saint-Laurent, soit une moyenne de 13 bateaux par marina.
- 32% des plaisanciers du Québec songent à acheter un bateau plus grand.
- Le nautisme est une activité populaire et en croissance. 49 % des gestionnaires de marinas estiment que le nautisme au Québec sera en croissance au cours des prochaines années.
- Au cours des trois dernières années (2015 à 2018), les marinas du Québec ont investi 84 millions \$, soit en moyenne 406 000 \$ pour améliorer ou agrandir leurs installations.
- Le nautisme se trouve dans une période de croissance ce qui contribue à un climat de confiance pour les opérateurs de ports de plaisance. En 2018, les marinas comptaient à nouveau investir à la hauteur de 107 millions \$ dans les infrastructures et les équipements.

6.2 – Les investissements au Bas Saint-Laurent

Les ports de plaisance voisins du Club nautique de Rivière-du-Loup ont tous bénéficiés d'investissements significatifs au cours de la dernière décennie.

- Le Club nautique de Baie-Comeau a renouvelé ses appontements en 2012 et accru sa capacité d'accueil. Un investissement de 950 000 \$.
- Le quai public de Cap-à-l'Aigle a été rénové en 2013 au coût de 8,9 millions \$.
- Le Parc nautique Saint-Jean-Port-Joli a renouvelé une partie de ses appontements en 2015 au coût de 400 000 \$.
- La Marina de Tadoussac a reconfiguré son bassin, renouvelé ses appontements et accru sa capacité d'accueil en 2015. Un investissement de 1 million \$.
- La Marina de Rimouski a reconfiguré son bassin, renouvelé ses appontements et accru sa capacité d'accueil en 2020. Un investissement de 3,5 millions \$.
- La Ville et le Yacht Club de Matane investiront 3 millions \$ en 2021 pour réparer des infrastructures endommagées et installer de nouveaux appontements.

6.3 – Le potentiel nautique et économique de la région de Rivière-du-Loup

Le Club nautique de Rivière-du-Loup n'est plus en mesure d'investir dans ses infrastructures depuis le début des années 1990 et doit absolument se mettre à niveau pour demeurer présent dans le circuit nautique du Bas Saint-Laurent. Privé d'accès nautique, la région n'est pas en mesure de répondre à la demande du marché du tourisme nautique.

Un port de plaisance peut se comparer à un camping ou un hôtel pour quantifier les nuitées qu'il peut générer dans un marché touristique.

La fréquentation des ports de plaisance voisins permet de quantifier le potentiel de la région de Rivière-du-Loup.

Tadoussac	1400 nuitées	690 embarcations
Cap-à-l'Aigle	1200 nuitées	575 embarcations

On peut estimer que le potentiel de la région de Rivière-du-Loup se compare avec celui du port de refuge de Cap-à-l'Aigle, soit 1200 nuitées par saison.

7- Budget et échéancier de réalisation

7.1 – Budget pour les installations nautique à Gros-Cacouna

- passerelle et 6 sections d'appontements de 12m de long200 000 \$
- dalle de béton et ancrages métalliques.....25 000 \$
- signalisation et éclairage (alimentation solaire)2 500 \$
- frais d'installation.....20 000 \$

247 500 \$

7.2 – Échéancier

- **Novembre 2020**
Présentation du projet pilote à la Société portuaire du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie pour inclusion dans le plan quinquennal en élaboration
- **Janvier 2021**
Réalisation d'un plan d'affaires et recherche de financement
- **Mars 2021**
Protocole d'entente avec la Société portuaire du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie
- **Mars/Avril 2021**
Commande et acquisition des équipements
- **Juin 2021**
Installations des équipements

Source des documents

- Analyse préliminaire en lien avec les exigences réglementaires canadiennes en matière de sûreté – Hardec Marine - 2020
- Carrefour Maritime de Tadoussac – Plan d'affaires 2015
- Demandes de certificat d'autorisation et d'examen environnemental – Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup – Marc Pelletier 2018
- Définition d'une solution technique à la problématique de dragage d'entretien du Club nautique de Rivière-du-Loup – Innovation Maritime 2016
- Étude de marché sur le développement du tourisme nautique – Raymond Chabot Grant Thornton pour le compte de Tourisme Québec 2018
- Étude sur la plaisance et la sécurité nautique au Québec – Chaire de tourisme UQÀM - 2018
- Mémoire sur la survie des marinas -Conseil du Saint-Laurent TCR Sud de l'estuaire moyen - 2019
- Parc Maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup –Plan d'affaires septembre 2018- Ville de Rivière-du-Loup
- Projet d'infrastructure d'une marina dans le port de Gros-Cacouna - Impact sur la sécurité de la navigation commerciale- Étude réalisée par Louis Rhéaume – 2020
- Transports Canada – Port public de Victoria