

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Réseau maritime

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Septembre 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Claude Fleury, agent de recherche, Service du transport maritime et aérien, DMT

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Gilbert Lord, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Monique Girard, agente de secrétariat, Service du transport maritime et aérien, DMT

COLLABORATION SPÉCIALE

Louis Laliberté, directeur général, Association touristique régionale de l'Abitibi-Témiscamingue

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763 3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLESIII

RESUME	V
1.0 CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE	1
1.1 Gouvernement du Canada	1
1.1.1 La politique maritime nationale	1
1.1.2 La Garde côtière canadienne.....	1
1.2 Gouvernement du Québec	2
1.3 Municipalités et transporteurs privés	3
2.0 INFRASTRUCTURES MARITIMES ET PORTUAIRES	5
2.1 Société canadienne des ports	5
2.2 Transports Canada	5
2.3 Pêches et Océans Canada	5
2.4 Municipalités	6
3.0 LE TRANSPORT MARITIME DES PERSONNES	9
3.1 Croisières internationales et <i>croisières-excursions</i>	9
3.2 Nautisme	11
4.0 ORIENTATIONS DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC ET CADRE FINANCIER	15
5.0 CONCLUSION	17
LEXIQUE	19
BIBLIOGRAPHIE	21

LISTE DES TABLEAUX

1.	Liste des infrastructures sous l'autorité de Pêches et Océans Canada	7
2.	Liste des infrastructures municipales	8
3.	Liste des entreprises de <i>croisières-excursions</i>	10
4.	Liste des ports de plaisance en Abitibi-Témiscamingue	14

SIGLES

AQIN	Association québécoise de l'industrie du <i>nautisme</i>
ATRAT	Association touristique régionale de l'Abitibi-Témiscamingue
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
CTQ	Commission des transports du Québec
GCC	Garde côtière canadienne
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
STQ	Société des traversiers du Québec

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et titres d'ouvrages

RESUME

L'étude technique concernant le réseau maritime s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle servira à alimenter les échanges entre les partenaires à chacune des étapes de consultations prévues au processus.

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Constitution, le gouvernement fédéral est le principal artisan des politiques dans le domaine maritime. Le rôle du ministère des Transports du Québec (MTQ) dans ce domaine consiste particulièrement à assurer aux régions isolées des services de desserte maritime et à maintenir des services de traversiers et ce par la mise en oeuvre de programmes d'aide financière. Il réglemente également le transport maritime intraprovincial et s'implique dans tous les dossiers maritimes afin de soutenir les intérêts du Québec.

Par la présente étude réalisée dans le cadre du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, le Ministère vise à acquérir une connaissance des activités nautiques de la région afin d'assurer une cohérence entre ses actions et celles de ses partenaires sur le territoire.

Le transport maritime des personnes est relativement peu développé au Québec. Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, le déplacement de personnes par voie d'eau se fait surtout dans le cadre des activités nautiques. L'industrie des *croisières-excursions*¹ demeure une activité peu développée malgré la présence d'infrastructures maritimes et l'importance du réseau de lacs et de rivières. Plusieurs *croisières-excursions* sont offertes par des pourvoiries comme complément à des séjours dont l'activité principale est la chasse ou la pêche. Des entreprises exercent leurs activités principalement dans les secteurs de la rivière Harricana, du lac Abitibi et du lac Kipawa.

Par ailleurs, le développement et le désenclavement de certains bassins hydrographiques constituent, selon plusieurs acteurs du milieu, des projets qui pourraient stimuler la croissance de l'industrie des *croisières-excursions* dans la région. Ces projets pourraient également permettre d'assurer une croissance des activités nautiques dans ce secteur.

En mai 1996, le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) a produit un rapport traitant du potentiel nautique de la région². Cette recherche fait ressortir l'importance de l'industrie du *nautisme*³ au Québec et examine le potentiel de ce secteur d'activité pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

1 Service d'excursion offert par une entreprise, contre rémunération, sur un plan d'eau à des fins de tourisme ou de loisirs, au moyen d'une embarcation motorisée.

2 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), *Potentiel nautique en Abitibi-Témiscamingue – Rapport final*, mai 1996.

3 Ensemble des sports de navigation pratiqués sur l'eau. Cette industrie comprend l'ensemble des entreprises liées à la pratique des différents sports nautiques.

En ce qui a trait au *nautisme*, pour l'ensemble de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, on dénombre 13 marinas comptant 436 places, dont 75 pour des visiteurs. Le nombre de places réservées aux visiteurs est relativement faible, et le taux d'occupation de l'ensemble des marinas est très élevé (entre 90 et 100 %)⁴.

Diverses avenues pourraient être envisagées dans le but d'augmenter la capacité d'accueil. Une d'entre elles serait de tirer profit d'infrastructures existantes, tels les quais fédéraux. Une approche concertée de tous les intervenants (fédéraux, provinciaux, municipaux et privés) permettrait d'unir les efforts pour construire autour de ces infrastructures des équipements multifonctionnels qui pourraient satisfaire les besoins, entre autres, de l'industrie du *nautisme* et, même, ceux de l'industrie des *croisières-excursions*.

Le rapport produit par le CRDAT décrit le réseau nautique de la région de la façon suivante :

« L'Abitibi-Témiscamingue possède quatre bassins hydrographiques possédant à leur tour de nombreux lacs et rivières qui offrent de multiples possibilités de navigation de plaisance à travers la région. Actuellement, plusieurs de ces lacs et rivières sont navigables grâce à différents travaux tels que le dragage, les retenues des eaux, le balisage ou encore, les installations portuaires »⁵.

Cependant, plusieurs obstacles majeurs restreignent la navigation de plaisance à l'intérieur de chacun de ces bassins. Ces voies ne sont pas sécuritaires et aisément navigables en raison de la présence de divers obstacles naturels (rapides, hauts fonds) et de constructions humaines (barrages, ponts, etc.). De plus, l'absence de cartes et de balisage constitue une autre limite au développement de ces plans d'eau.

En ce qui concerne les activités récréotouristiques liées au *nautisme* et aux *croisières-excursions*, le MTQ ne dispose pas des champs de juridiction lui permettant d'intervenir dans ces domaines de responsabilité fédérale. Ainsi, les problèmes liés à la *bathymétrie*, à la cartographie et aux infrastructures maritimes ne peuvent être résolus par les interventions du Ministère. Toutefois, le MTQ doit être sensible à l'impact que ses interventions sur le réseau routier peuvent avoir sur le développement des activités nautiques. Le maintien d'un *tirant d'air*⁶ acceptable à l'occasion de la construction d'un pont, le maintien des accès à l'occasion de la reconstruction d'une route et une signalisation routière adéquate peuvent constituer des actions positives pour les activités récréotouristiques.

4 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), *Potentiel nautique en Abitibi-Témiscamingue – Rapport final*, mai 1996.

5 Ibid.

6 Hauteur maximale entre la flottaison et une superstructure enjambant un plan d'eau.

La région de l'Abitibi-Témiscamingue dispose d'un vaste réseau d'infrastructures maritimes principalement constitué de quais et de rampes de mise à l'eau. Ce réseau, mis sur pied principalement par le gouvernement fédéral, soutient une activité économique liée au domaine récréotouristique et, à certaines occasions, à la pêche commerciale.

Pêches et Océans Canada a entrepris au début des années 90 un programme de transfert de toutes les infrastructures à vocation récréotouristique à des instances locales. Déjà, plusieurs infrastructures ont été transférées à des municipalités.

Les réductions de budget imposées aux organismes fédéraux ont entraîné une importante réforme de tout le programme maritime fédéral. Celle-ci a comme principale conséquence une rationalisation des services et des infrastructures ainsi qu'un accroissement de la contribution des usagers et des autres niveaux de gouvernements à leur financement. Le Québec est touché au premier chef par cette réforme compte tenu de l'importance de son réseau navigable.

Le soutien aux grands axes de transport maritime nécessaires au maintien du commerce extérieur et au développement de l'activité économique, constitue la priorité des interventions fédérales dans le domaine maritime.

Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, ce retrait des instances fédérales a pour effet de réduire l'aide qui aurait pu provenir des divers ministères fédéraux, particulièrement en ce qui a trait aux besoins en matière de *bathymétrie*, de cartographie et d'infrastructures maritimes. L'établissement d'un réseau navigable constitue sans aucun doute un projet mobilisateur qui peut être porteur de croissance économique. Les acteurs locaux devront compter davantage sur la mobilisation de la population et les organismes de développement économique.

1.0 CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

Afin de permettre 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, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sont impliqués dans le maintien d'un système de transport maritime efficace.

1.1 Gouvernement du Canada

Toutefois, la présence fédérale est prépondérante dans le domaine maritime. En effet, le domaine maritime au pays est en majeure partie sous la responsabilité de Transports Canada. Quatre organismes principaux qui dépendent du gouvernement fédéral oeuvrent dans ce domaine : la Garde côtière canadienne, Ports Canada, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et l'Administration du pilotage des Laurentides.

1.1.1 La politique maritime nationale

En sus de la politique de désaisissement entreprise par Pêches et Océans Canada, Transports Canada a entrepris une réforme maritime annoncée en 1995 : la *Politique maritime nationale*⁷. Cette politique vise pour le Québec le retrait de l'exploitation directe et du soutien financier de plusieurs infrastructures et services maritimes : 5 ports de Ports Canada, 37 ports «régionaux/locaux» et 9 ports éloignés appartenant à Transports Canada, la voie maritime du Saint-Laurent, le pilotage et les traversiers fédéraux. Par ailleurs, le gouvernement du Canada entend poursuivre son engagement envers la sécurité des transports, la protection de l'environnement, et le service aux collectivités isolées.

La politique prévoit que les ports régionaux et locaux seront transférés, avec l'appui fédéral d'un fonds d'aide au gouvernement provincial, à des administrations municipales, des organismes communautaires, des intérêts privés ou d'autres groupes et ce, d'ici le 31 mars 2002. La région d'Abitibi-Témiscamingue n'est pas touchée par cette réforme puisqu'elle ne dispose pas d'infrastructures relevant de Transports Canada.

1.1.2 La Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada assume la responsabilité du système de navigation maritime, du déglacage, de la réglementation en matière de sécurité maritime, de la recherche et du sauvetage en mer.

7 Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Politique maritime nationale*, décembre 1995.

Dans le contexte de réduction des dépenses du gouvernement fédéral, la Garde côtière canadienne, est un des organismes ciblés pour réduire ses coûts et augmenter son autofinancement au plan canadien. Ce contexte de compressions budgétaires, de recouvrements de coûts et d'abandon d'activités, a pour but de concentrer les interventions du GCC dans des secteurs stratégiques pour l'économie canadienne. Le soutien aux grands axes de transport maritime nécessaires au maintien du commerce extérieur et au développement de l'activité économique, constitue la priorité des interventions fédérales dans le domaine maritime.

Bien que pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, l'activité maritime peut constituer une avenue de développement économique, particulièrement dans les domaines des pourvoiries, du *nautisme* et des activités récréotouristiques, les priorités des divers intervenants fédéraux auront pour effet de réduire au minimum l'aide qu'ils pourraient apporter aux intervenants locaux.

1.2 Gouvernement du Québec

Par ailleurs, bien que le gouvernement du Québec ait des compétences limitées dans le domaine maritime et portuaire, il intervient cependant en fonction des enjeux économiques, financiers et institutionnels que représentent le secteur maritime. De plus, il 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 ainsi qu'à maintenir des services de traverses maritimes, afin de désenclaver des territoires isolés et d'assurer la continuité des réseaux de transport. Ces actions sont effectuées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'aide d'interventions ponctuelles et l'élaboration d'une politique. Cette politique vise à reconnaître les liens maritimes jugés essentiels et à définir l'aide financière devant être accordée pour les supporter.

La Société des traversiers du Québec (STQ) est mandatée pour maintenir huit services de traversiers en opération. Aucun de ces services n'est situé en Abitibi-Témiscamingue. De plus, le MTQ, dans le cadre de sa juridiction, réglemente le transport maritime intraprovincial.

La Commission des transports du Québec (CTQ), assure l'application de la réglementation mise en place par le MTQ, par l'émission de permis de transport maritime de passagers. Ces permis sont requis par toute entreprise effectuant du transport maritime de passagers contre rémunération, incluant les *croisières-excursions*. Ceux-ci sont obtenus, sur demande, moyennant présentation d'une preuve que le service offert est sécuritaire pour les usagers.

1.3 Municipalités et transporteurs privés

Les municipalités et les transporteurs privés sont des partenaires du MTQ dans le domaine maritime. Ces derniers sont souvent propriétaires d'infrastructures utilisées pour des traverses locales et sont impliqués dans la gestion de traverses privées. Bien que marginale, leur implication risque de s'accroître avec la réalisation du programme fédéral de dévolution des infrastructures maritimes.

2.0 INFRASTRUCTURES MARITIMES ET PORTUAIRES

Avant le développement du réseau routier, le Québec disposait d'un vaste réseau d'infrastructures maritimes qui assurait les besoins d'approvisionnement et de communication entre les communautés riveraines du St-Laurent et ses affluents. Avec le développement des réseaux routiers et ferroviaires, les quais jouent maintenant un rôle beaucoup moins important quant à l'approvisionnement et aux expéditions locales.

Différents organismes fédéraux jouent un rôle dans l'administration de ce réseau d'infrastructures. Ports Canada, Transports Canada et Pêches et Océans en sont les principaux intervenants. Avec les programmes de dévolution, les municipalités seront également appelées à jouer un rôle plus important comme propriétaires d'infrastructures maritimes.

2.1 Société canadienne des ports

Cinq ports situés au Québec font partie du réseau de Ports Canada. Les ports de Québec, Montréal, Saguenay–Baie-des-Ha-Ha, Sept-Îles et Trois-Rivières constituent la base du réseau portuaire québécois.

2.2 Transports Canada

Le ministère des Transports du Canada administre, en vertu de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*⁸, 46 ports au Québec. Il s'agit de 37 ports «régionaux et locaux» et 9 «éloignés»⁹. Ces derniers regroupent des équipements très diversifiés dépendamment de la taille, du trafic, des marchandises, du potentiel commercial ou de la vocation (desserte, quai de traverse, port ayant du transbordement de marchandises, port sans activité ou à caractère touristique). Le trafic de ces ports éloignés représente 15 % du total des ports situés au Québec. La région de l'Abitibi-Témiscamingue ne dispose d'aucune infrastructure relevant de Transports Canada.

2.3 Pêches et Océans Canada

Pêches et Océans Canada a pour mandat la gestion des ports de pêche et des ports pour petits bateaux. Cette entité administrative regroupe des grands ports de pêche, des rampes de mise à l'eau, des marinas ou d'autres infrastructures.

En Abitibi-Témiscamingue, les infrastructures sous la gestion de Pêches et Océans Canada sont localisées aux endroits définis au tableau 1. La plupart de ces infrastructures sont constituées de quais et de rampes de mise à l'eau. Le réseau régional d'infrastructures mis en place par le gouvernement fédéral, supporte une activité économique liée au domaine récréotouristique plutôt qu'à la pêche commerciale. Pour ces motifs, Pêches et Océans Canada a entrepris un vaste programme de

8 *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, SRC, 1998, chapitre p-29

9 Gouvernement du Canada, Transports Canada, - *Profil des ports publics - Plan directeur volet 1*, septembre 1995.

dévolution de ses infrastructures. Ce programme vise à transférer toutes les infrastructures à vocation récréotouristique à des instances locales.

2.4 Municipalités

L'implication des municipalités est relativement récente et résulte principalement du programme de dévolution de Pêches et Océans Canada. En vertu de ce programme, les infrastructures inscrites au tableau 2 ont, depuis le début des années 1990, été transférées aux municipalités.

TABLEAU 1

LISTE DES INFRASTRUCTURES SOUS L'AUTORITE DE PÊCHES ET Océans Canada ¹⁰

MRC	MUNICIPALITÉS	PLANS D'EAU
Abitibi	La Morandière	Lac Castagnier
	Launay	Lac Chicobi
	Amos	Lac Figuery
Abitibi-Ouest	Val-Saint-Gilles	Lac Turgeon
	Macamic	Lac Macamic
	Clerval	Lac Abitibi
	Gallichan	Rivière Duparquet
	Palmarolle	Rivière Dagenais
	Roquemaure	Lac Abitibi
	Rapide-Danseur	Lac Hébécourt
	Duparquet	Lac Duparquet
	Taschereau	Lac Robertson
	Taschereau	Lac Loïs
Témiscamingue	Rémigny	Lac Rémigny
	Rémigny	Baie Barrière
	Laforce	Lac Simard
	Angliers	Lac des Quinze
	St-Eugène-de-Guigues	Lac Baby
	Latulipe-et-Gaboury	Rivière Fraser
	Belleterre	Lac aux Sables
	Belleterre	Lac Thibault
	Béarn	Lac Moran
	TNO Rivière Kipawa	Lac Kipawa
Vallée-de-l'Or	Val-d'Or	Baie Carrière
	Val-d'Or	Lac Blouin
	Senneterre	Lac Blanchin
	Senneterre	Lac Matchi-Manitou
	Senneterre	Lac Parent
	Senneterre	Rivière Bell
	Senneterre	Rivière Gueguen
Rouyn-Noranda	Bellecombe	Lac Caron

¹⁰ Gouvernement du Canada, Pêches et Océans Canada, *Programme de dessaisissement des ports de plaisance*, juin 1998.

TABLEAU 2LISTE DES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES¹¹

MRC	MUNICIPALITÉS	PLANS D'EAU
Abitibi	<i>Preissac</i>	Lac Preissac
	La Motte	Lac La Motte
	Barraute	Lac Fiedmont
Abitibi-Ouest	La Reine	Rivière La Reine
	La Sarre	Lac Mance
	La Sarre	Rivière Poisson Blanc
	Taschereau	Lac Robertson
Rouyn-Noranda	Arntfield	Lac Long ou Opasatica
	Cadillac	Lac Preissac
	TNO Rapide-des-Cèdres	Lac Décelles
Témiscamingue	Laforce	Rivière Winneway
	Moffet	Lac des Quinze
	Moffet	Grassy Narrows
	Angliers	Pointe du Pin rouge
	Ville-Marie	Lac Témiscamingue
	Béarn	Lac St-Amand
	Saint-Édouard-de-Fabre	Lac Témiscamingue
	Kipawa	Lac Kipawa
Vallée-de-l'Or	Rivière Héva	Lac Malartic
	Malartic	Lac Mourier
	Malartic	Rivière Malartic
	Senneterre	Obaska
	Belcourt	Lac Carpentier
	Val-d'Or	Rivière Thompson
	Louvicourt ¹²	Lac Boyer
	Louvicourt ⁶	Lac Simon
	Louvicourt ⁶	Rivière Louvicourt
	Louvicourt ⁶	Lac Villebon

11 Gouvernement du Canada, Pêches et Océans Canada, *Programme de dessaisissement des ports de plaisance*, juin 1998.

12 Cette partie du territoire non organisé de la MRC de Vallée-de-l'Or est, depuis le 17 septembre 1996, annexée à la Ville de Val-d'Or.

3.0 LE TRANSPORT MARITIME DES PERSONNES

À l'exception des *croisières-excursions* et des services de traversiers, le transport maritime des personnes est relativement peu développé au Québec. Pour certaines régions du Québec, le transport maritime constitue une option efficace pour assurer le transport de passagers particulièrement pour les régions isolées ou enclavées. Par ailleurs, de plus en plus de transport de passagers s'effectue dans le cadre d'activité de *croisières-excursions* ou d'activités nautiques. Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, le transport maritime de passagers sera abordé sous le volet des croisières, du *nautisme* et des activités récréotouristiques.

3.1 Les croisières

Le développement du tourisme international au Québec et la reconnaissance du potentiel touristique québécois ont favorisé le développement de l'industrie de la croisière, qui depuis 1980, a pris beaucoup d'importance. Cette industrie est constituée principalement des croisières internationales et des *croisières-excursions*.

Les croisières internationales ont permis des escales à près de 40 000 passagers/an aux ports de Montréal et Québec au cours des dernières années¹³.

Par ailleurs, des croisières du type fluviale (Grands-Lacs et St-Laurent), représentent un potentiel important. Le secteur reste très peu exploité, avec une clientèle située entre 3 000 et 4 000 passages sur le St-Laurent annuellement. On y note une légère croissance, mais le nombre de passagers demeure faible.

En ce qui a trait aux *croisières-excursions*, celles-ci constituent une activité importante sur le St-Laurent et sont très prometteuses sur le plan économique. Elles se développent graduellement sur les divers plans d'eau du Québec.

Les *croisières-excursions* ont connu une croissance soutenue depuis plusieurs années. Près de 900 000 passagers ont effectué des croisières en 1996, générant des retombées économiques importantes. L'industrie des *croisières-excursions* est concentrée principalement dans quatre régions géographiques du Québec. Les régions de Montréal, Québec, du Saguenay (croisières aux baleines) et la Gaspésie, s'accaparent près de 80 % de l'industrie¹⁴.

Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, cette industrie est relativement peu développée, malgré la disponibilité d'infrastructures maritimes et l'importance du réseau de lacs et rivières. Plusieurs *croisières-excursions* sont offertes par des pourvoiries et s'effectuent en complémentarité avec des séjours dont l'activité principale est la chasse ou la pêche. Des entreprises opèrent dans des secteurs de la rivière Harricana, du lac

13 Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, *Élaboration d'une stratégie de commercialisation « De Québec jusqu'au Labrador »*, Rapport final 2 décembre 1997.

14 Association des croisières-excursions du Québec, « Profil de l'industrie des croisières-excursions au Québec en 1996 », Luc Tittley – juin 1997.

Abitibi et du lac Kipawa. Selon un document produit par le CRDAT¹⁵ en 1995, les sept entreprises identifiées au tableau 3 étaient en mesure d'offrir ce type d'activité en région.

TABLEAU 3LISTE DES ENTREPRISES DE CROISIÈRES-EXCURSIONS¹⁶

ENTREPRISES	SECTEURS
Croisières sans pareil	Lac Abitibi (Rivière Dagenais)
Marina Paquette	Lac Abitibi
Expéditions Harricana	Rivière Harricana
Marina du Vieux-Pont	Rivière Kinojévis
2 Girls Houseboat rentals	Lac Kipawa
Chalet Diane	Lac Kipawa
Particulier	Lac Lemoine

Selon les informations du ministère du Tourisme du Québec, seules les entreprises « Croisières sans pareil », « Marina Paquette » et « La croisière privée de Dubuisson », offrent des croisières en 1998¹⁷.

L'entreprise « Croisières sans pareil » opère un bateau ponton de 56 pieds, d'une capacité de 35 passagers. Elle offre des croisières sur le Lac Abitibi à partir du quai public de Palmarolle. Pour ce qui est de la « Marina Paquette », elle offre des croisières à bord d'un voilier de 26 pieds sur le Lac Abitibi. La clientèle de ces entreprises de croisières est presque exclusivement régionale.

Le développement des *croisières-excursions* au Québec est maintenant tributaire du développement du tourisme étranger. En effet, une étude récente¹⁸ démontre que la croissance de l'industrie est soutenue par l'augmentation de la clientèle constituée de touristes étrangers ainsi que par la mise en marché de nouveaux produits (souver-croisière, croisière-thématique, croisière-spectacle, etc.). L'Abitibi-Témiscamingue aura avantage à suivre cette tendance pour le développement de son industrie régionale.

Par ailleurs, la mise en valeur des divers bassins hydrographiques constitue, pour plusieurs intervenants du milieu, un projet qui pourrait stimuler la croissance de l'industrie des *croisières-excursions* pour la région. Ce projet permettrait également d'assurer une croissance des activités nautiques pour ce secteur.

15 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Potentiel nautique de la région de l'Abitibi-Témiscamingue*, Dossier d'information préliminaire, décembre 1995.

16 Tourisme Québec, *Croisières-excursions 1998*, avril 1998.

17 Association des croisières-excursions du Québec, « *Profil de l'industrie des croisières-excursions au Québec en 1996* », Luc Tittley – juin 1997.

18 Ibid.

3.2 Nautisme

La région de l'Abitibi-Témiscamingue, tout comme l'ensemble de la province, possède de grandes étendues d'eau navigables. Elle s'est même vu attribuer le surnom de la « région aux cent mille lacs ». La région recèle un potentiel intéressant pour les activités nautiques¹⁹.

En mai 1996, le CRDAT a produit un rapport traitant du potentiel nautique de la région. Cette recherche fait ressortir l'importance de l'industrie du *nautisme* au Québec et examine le potentiel de ce secteur d'activités pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

L'industrie du *nautisme* présente déjà des retombées économiques intéressantes pour le Québec, comme le démontre l'étude présentée à l'Association québécoise de l'industrie du *nautisme* (AQIN)²⁰. D'après cette recherche, l'industrie compte près de 1 000 entreprises au Québec et génère près de 8 000 emplois. De plus, elle indique que les québécois possédaient 685 700 embarcations en 1995 et que près de 1 200 000 québécois pratiquent la navigation de plaisance sur une base régulière.

L'industrie québécoise de fabrication d'embarcations affichait jusqu'en 1988 une croissance dans les valeurs des livraisons à un taux deux fois plus élevé que la moyenne canadienne. Cette croissance a toutefois décliné au début des années 90 et la livraison de nouvelles unités de plaisance a grandement diminuée. La popularité des motomarines soutient maintenant la croissance de l'industrie nautique, autant pour les fabricants que pour les utilisateurs. On note également que le nombre de marinas et de places à quai a très peu évolué au cours des dernières années et elles sont pratiquement utilisées à pleine capacité (94 % en 1995). Au Québec, on compte 168 marinas disposant de 13 868 places à quai.

La faible proportion de places pour visiteurs est due essentiellement, à la pression exercée par l'augmentation du nombre de plaisanciers qui deviennent membres des marinas existantes. Sans le développement de nouveaux ports de plaisance, la proportion des postes à quai existants, réservés aux membres augmente constamment. En comparant avec l'Ontario, on se rend compte que cette province possède quatre fois plus de bateaux que le Québec mais onze fois plus de places à quai²¹.

19 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Potentiel nautique de la région de l'Abitibi-Témiscamingue*, Dossier d'information préliminaire décembre 1995.

20 Étude sur le nautisme : Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le Grand-Montréal - mars 1997.

21 Association québécoise de l'industrie du nautisme (AQIN), Étude sur le nautisme - Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le Grand-Montréal, mars 1997.

Le rapport produit par le CRDAT décrit le réseau nautique de la région de la façon suivante :

« L'Abitibi-Témiscamingue compte quatre bassins hydrographiques comptant à leur tour de nombreux lacs et rivières qui offrent de multiples possibilités de navigation de plaisance à travers la région. Actuellement, plusieurs de ces lacs et rivières sont navigables grâce à différents travaux tels que le dragage, les retenues des eaux, le balisage ou encore, les installations portuaires »²².

Les quatre bassins hydrographiques sont les suivants :

- Le bassin de la rivière Outaouais;
- Le bassin de l'Harricana;
- Le bassin de la Kinojévis et de l'Outaouais (comprenant les lacs Simard et des Quinze);
- Le bassin du Lac Abitibi.

Plusieurs obstacles majeurs restreignent la navigation de plaisance à l'intérieur de chacun de ces bassins. Ces voies ne sont pas sécuritaires et aisément navigables, compte tenu de la présence de différents obstacles naturels (rapides, hauts fonds) et de construction humaine (barrages, ponts, etc.). De plus, l'absence de cartographie et de balisage constituent une autre limite au développement de ces plans d'eau²³. Le MTQ et les partenaires doivent être sensibilisés aux différents scénarios qui seront envisagés pour contourner ces obstacles physiques. La construction de rampes de mise à l'eau, le dynamitage, le dragage et l'utilisation de *bers roulants* pourraient permettre la navigation de plaisance sur certains parcours. Ce genre de travaux peut occasionner des impacts environnementaux importants qui devront être évalués avant d'entreprendre tout aménagement.

Pour l'ensemble de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, on dénombre 13 marinas comportant 436 places dont 75 places pour des visiteurs. Le tableau 4 résume la situation en ce qui a trait aux infrastructures d'accueil pour les embarcations de plaisance. Il indique également que le nombre de places disponibles pour les visiteurs est relativement faible et que le taux d'occupation de l'ensemble des marinas est très élevé (entre 90 et 100 %).

Une approche concertée impliquant tous les intervenants (fédéraux, provinciaux, municipaux et privés), permettrait d'unir les efforts pour construire autour des infrastructures ayant appartenues à Pêches et Océans Canada, des équipements multifonctionnels qui pourraient satisfaire aux besoins, entre autres, de l'industrie du *nautisme* et même ceux des *croisières-excursions*.

22 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), *Potentiel nautique en Abitibi-Témiscamingue*, Rapport final, mai 1996.

23 Ibid.

La voie navigable du Témiscamingue et de l'Outaouais est un bel exemple de réalisation. Le lac Témiscamingue est dorénavant désenclavé et constitue la tête d'un réseau navigable de plus de 500 km entre Hull–Ottawa et Notre-Dame-du-Nord²⁴. Une brochure du circuit a été réalisée, des balises marquent la voie navigable, un réseau des marinas s'offre aux plaisanciers et les obstacles (rapides et barrages) peuvent être franchis grâce à des remorques hydrauliques.

De plus, des actions de sensibilisation, de promotions et la production d'outils de navigation sont essentielles afin de permettre le développement de l'industrie du nautisme en Abitibi-Témiscamingue. Les « Cartes de navigation »²⁵ sur le bassin de l'Harricana supérieur est un autre exemple de concertation du milieu visant à promouvoir la pratique du nautisme. À cet effet, les clubs nautiques d'Amos et de Val-d'Or entretiennent des balises permanentes installées entre Amos et les lacs Blouin et Mourier. De plus, la municipalité de Senneterre paroisse, appuyée par le Fond d'intervention régionale, ont balisé les lacs Parent et Tiblemont et d'en produire les cartes de navigation.

24 La Ville de Témiscaming a produit une carte bathymétrique couleur destinée aux plaisanciers représentant le lac Témiscamingue et le lac Kipawa. Pour se la procurer s'adresser à la Ville de Témiscaming au (819) 627-3273.

25 Société de mise en valeur des bassins de l'Harricana, *Cartes de navigation – Bassin de l'Harricana supérieur*, Rouyn-Noranda, janvier 1998, 8 pages.

TABLEAU 4LISTE DES PORTS DE PLAISANCE EN ABITIBI-TEMISCAMINGUE²⁶

Nom de la marina	Situation géographique	N ^{bre} de places à quai	N ^{bre} de places visiteurs
Bassin de la rivière Outaouais			
Marina Notre-Dame-du-Nord	Lac Témiscamingue - Notre-Dame-du-Nord	32	15
Marina Paul Coulombe Ou Pavillon Doré enr.	Lac des Quinze - Angliers	30	0
Marina de Témiscamingue Sud	Lac Témiscamingue - Témiscaming	25	0
Marina de Ville-Marie	Lac Témiscamingue - (Ville-Marie)	18	0
Bassin de l'Harricana			
Marina Fortin	Lac Lemoine - Dubuisson	90	10
Marina Pont Preissac	Lac Preissac - (Preissac)	10	0
Auberge du Lac Mourier	Lac Mourier - Malartic	25	20
Club nautique d'Amos inc.	Rivière Harricana - Amos	41	10
Bassin de la Kinojevis (et de l'Outaouais supérieur)			
Marina du Vieux Pont	Rivière Kinojevis - Mc Watters	28	-
Camping et Marina Richard	Rivière Kinojevis - Bellecombe	65	-
Bassin de l'Abitibi-Ouest			
Marina Dagenais	Rivière Dagenais - Palmarolle	40	10
Marina Paquette	Lac Abitibi - Clerval	12	-
Pouvoyeur Fern	Lac Duparquet - Duparquet	20	10
TOTAL 13 MARINAS		436	75

26 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Navigation de plaisance - Le potentiel nautique en Abitibi-Témiscamingue*, mai 1996.

4.0 ORIENTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET CADRE FINANCIER

Le MTQ s'implique financièrement à l'aide d'un programme permettant le maintien de liens maritimes jugés essentiels pour le transport de marchandises, de véhicules et de passagers. Ce programme supporte les traverses principalement opérées par la STQ ainsi que les dessertes maritimes de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine. Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, aucun lien maritime n'est supporté en vertu du programme du MTQ.

En ce qui a trait aux activités récréotouristiques liées au *nautisme* et aux *croisières-excursions*, le MTQ ne dispose pas de programmes d'aide ni de champs de juridiction pouvant lui permettre d'intervenir dans ces domaines de juridiction fédérale. La problématique liée à la *bathymétrie*, la cartographie et aux infrastructures maritimes ne font pas partie du mandat du Ministère. Toutefois, le MTQ doit être sensible à l'impact que ses interventions sur le réseau routier peuvent avoir sur le développement des activités nautiques. Le maintien d'un *tirant d'air* acceptable lors de la construction d'un pont, le maintien des accès lors de la reconstruction d'une route et une signalisation routière adéquate peuvent constituer des actions positives pour les activités récréotouristiques.

5.0 CONCLUSION

Les réductions de budget imposées à Transports Canada et à la Garde côtière canadienne ont déclenché la mise en œuvre d'une importante réforme de tout le programme maritime fédéral. Celui-ci aura comme principale conséquence la rationalisation des services et des infrastructures, ainsi qu'un accroissement de la participation des usagers et des autres niveaux de gouvernement dans leur financement. Le Québec est touché au premier chef par cette réforme.

Pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue ce retrait fédéral a pour effet de réduire l'aide qui aurait pu provenir des divers ministères fédéraux, particulièrement pour les besoins en *bathymétrie*, en cartographie et en infrastructures maritimes. L'établissement d'un réseau navigable constitue sans aucun doute un projet mobilisateur qui peut être porteur d'activités économiques. Dans ce contexte, les acteurs locaux devront compter davantage sur la mobilisation de la population et des agents de développement économique régionaux.

Une approche concertée impliquant tous les intervenants (fédéraux, provinciaux, municipaux et privés), permettrait d'unir les efforts pour construire autour des infrastructures ayant appartenues à Pêches et Océans Canada, des équipements multifonctionnels qui pourraient satisfaire aux besoins, entre autres, de l'industrie du *nautisme* et même ceux des *croisières-excursions*.

L'Abitibi-Témiscamingue a également tout avantage à poursuivre le développement de son industrie des *croisières-excursions*.

LEXIQUE

Bathymétrie

Mesure des profondeurs marines.

Ber roulant

Appareil équipé de roues destiné à supporter et à transporter une embarcation d'un plan d'eau à un autre.

Croisière-excursion

Service d'excursion offert par une entreprise, contre rémunération, sur un plan d'eau à des fins de tourisme ou de loisirs, au moyen d'une embarcation motorisée.

Nautisme

Ensemble des sports de navigation pratiqués sur l'eau. Cette industrie comprend l'ensemble des entreprises liées à la pratique des différents sports nautiques.

Tirant d'air

Hauteur maximale entre la flottaison et une superstructure enjambant un plan d'eau.

BIBLIOGRAPHIE

Association canadienne d'hydrographie, *Carnet de bord 1997*, mars 1997.

Association des *croisières-excursions* du Québec, « *Profil de l'industrie des croisières-excursions au Québec en 1996* », Luc Tittley, juin 1997.

Association québécoise de l'industrie du nautisme (AQIN), *Étude sur le nautisme - Portrait du nautisme au Québec et potentiel de développement dans le Grand-Montréal*, mars 1997

Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, *Élaboration d'une stratégie de commercialisation « De Québec jusqu'au Labrador » - rapport final*, décembre 1997.

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Potentiel nautique de la région de l'Abitibi-Témiscamingue - dossier d'information préliminaire*, décembre 1995.

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, *Le potentiel nautique en Abitibi-Témiscamingue*, mai 1996.

Gouvernement du Canada, Le ministère des Pêches et Océans, « *Guide des ports fédéraux pour petits bateaux* », 1991.

Gouvernement du Canada, Le ministère des Pêches et Océans, *Programme de dessaisissement des ports de plaisance*, juin 1998.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Politique maritime nationale*, décembre 1995.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, - *Profil des ports publics - Plan directeur volet 1*, septembre 1995.

Gouvernement du Québec, Tourisme Québec, *Croisières-excursions 1998*, avril 1998.

Les Amis de la Kino des Quinze et du Témiscamingue inc., *Élaboration d'un plan pour le développement de la navigation de plaisance sur la Kinojévis et les lacs Simard et des Quinze – Document de travail*, février 1997.

Québec Yachting, *Guide des marinas 1998*.

Société de mise en valeur des bassins de l'Harricana, *Cartes de navigation – Bassin de l'Harricana supérieur*, Rouyn-Noranda, janvier 1998, 8 pages.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Réseau maritime »
du 16 juin 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Laurent Levasseur	
M. Gilbert Lord	Service des inventaires et plan, MTQ
M ^{me} Martine Rioux	Tourisme Abitibi-Témiscamingue
M. Julien Rivard	Devamco

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

**Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document**

- L'association des rivières.
- Pollution : arrière des maisons face à la rivière.
- Les municipalités sont plus ou moins intéressées au développement de certaines rivières!

Général

- Le potentiel de développement de croisières est limité par le bassin de population plutôt restreint.
- Manque de formation des organisateurs pour l'interprétation.
- On se questionne à savoir si les clients des croisières sont de la région ou de l'extérieur de la région.
- Il y a du travail de sensibilisation à effectuer pour que les riverains aménagent leur lopin de terrain.
- La complexité des relations s'explique par le grand nombre d'intervenants dans le domaine maritime. En voici quelques-uns :
 - Ministère de l'Environnement;
 - Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ);
 - Les Municipalités régionales de comté;
 - Les riverains;
 - Les municipalités.
- Il y a un essoufflement des bénévoles, entre autres, par la lourdeur des exigences, notamment du ministère de l'Environnement.
- Il est difficile de s'approvisionner en balise puisqu'il n'y a pas de fournisseur au Québec. Celles qu'on peut trouver coûtent environ 750 \$.
- Il serait intéressant d'avoir un lieu régional de rassemblement pour faciliter le développement des cours d'eau. Par exemple, pour l'achat de balises, pour développer l'expertise, etc.
 - Premier client : le nautisme;
 - Deuxième client : le tourisme;
 - Troisième client : un concept.
- En région, il y a peu de services développés pour la location d'équipements qui permettent de faire des croisières.
- Les aménagements faits par les riverains causent des problèmes d'érosion le long des cours d'eau.
- Le concept intégré de la gestion de l'eau par bassin versant est un projet très intéressant afin de réunir les intervenants à une même table.
- Importance de développer un concept de parcours. Par exemple celui de la route de l'Harricana.

- La protection des paysages le long des cours d'eau est importante.
- On ne peut pas développer tous les cours d'eau en région. Il va falloir établir une priorité régionale.
- On observe certains problèmes de comportement des usagers :
 - Non respect des autres plaisanciers en pratiquant une vitesse excessive;
 - Comportement des conducteurs de motomarines;
 - Esprit pollueur.