



Portés par 50 ans d'histoire

Société des
 **Traversiers**
du Québec



Sommaire

Mot du président-directeur général.....	4
Introduction.....	6
Histoire de la STQ.....	10
Traverses et dessertes	36
Traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola	38
Traverse Québec-Lévis	46
Traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	60
Traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny	70
Traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	80
Traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout	94
Traverse de l'Île-Verte	112
Traverse Harrington Harbour-Chevery	122
Traverse de la rivière Saint-Augustin	134
Desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine.....	142
Traverse de l'Île d'Entrée-Cap-aux-Meules.....	148
Traverse de Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	158
Desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord	170
Les navires.....	194
NM <i>Catherine-Legardeur</i>	199
NM <i>Armand-Imbeau</i>	200
NM <i>Jos-Deschênes</i>	201
NM <i>Alphonse-Desjardins</i>	202
NM <i>Lomer-Gouin</i>	203
NM <i>Grue-des-Îles</i>	204
NM <i>Joseph-Savard</i>	205
NM <i>Armand-Imbeau II</i>	206
NM <i>Jos-Deschênes II</i>	207
NM <i>Peter-Fraser</i>	208
NM <i>F.-A.-Gauthier</i>	209
NM <i>Les Eaux Scintillantes</i>	210
NM <i>Mécatina II</i>	211
<i>Royal Sea 23</i>	212
VCA <i>L'Esprit-de-Pakuashipi</i>	213
NM <i>Ivan-Quinn</i>	214
NM <i>Félix-Antoine-Savard</i>	215
NM <i>Radisson</i>	216
NM <i>Saaremaa I</i>	217
Conclusion.....	220
Remerciements	222

ISBN : 978-2-550-91728-1 (impression)
ISBN : 978-2-550-91762-5 (numérique)

Stéphane Lafaut Président-directeur général



Depuis 50 ans, la Société des traversiers du Québec crée et maintient des liens entre les communautés établies le long du Saint-Laurent, là où on a le plus besoin d'elle. Sur un territoire aussi vaste que celui du Québec, traversé par un majestueux et vital cours d'eau, sa présence est inestimable. Le travail acharné de ses employés permet, jour après jour, de repousser les limites de la mobilité et de veiller à la vitalité des régions.

Alors que nous fêtons un demi-siècle d'activités, au cours duquel notre mandat n'a cessé de s'élargir pour désormais inclure les services de transport maritime subventionnés par l'État québécois, il nous apparaît important de prendre le temps de réaffirmer la mission de la STQ et sa place dans la société québécoise.

Les services de transport maritime offerts par la société d'État agissent comme un véritable prolongement du réseau routier québécois. Là où la route s'arrête, les navires de la STQ sont prêts à prendre le relais.

Ce faisant, les traversiers jouent un rôle crucial dans la vie et le quotidien de nombreux Québécois et Québécoises. Dans certaines traverses et dessertes du réseau, ils héritent de la tâche essentielle de désenclaver les communautés les plus isolées. Ainsi, pour les communautés insulaires, non encore reliées entre elles par la route, le transport maritime constitue un lien vital.

D'un bout à l'autre de son réseau, la société d'État veille à la vitalité des territoires de la province en assurant la mobilité des riverains, en contribuant au développement des industries régionales et en agissant comme partenaire de premier plan pour le secteur touristique. Elle gère les infrastructures maritimes et terrestres permettant de maintenir des liens maritimes forts et durables entre les régions.

Quel meilleur exemple que celui de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, la plus achalandée du réseau, qui constitue un prolongement essentiel à la route 138 en plus de faire office de véritable porte d'entrée de la Côte-Nord pour les voyageurs venus de l'ouest.

Ailleurs, comme à la traverse Québec-Lévis ou à celle de Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, les traversiers sont un maillon important de la chaîne de transport collectif en milieu urbain, prouvant du même coup que le transport maritime a un rôle à jouer dans le développement des villes riveraines.

Jour après jour, année après année, la STQ s'acquitte de ces mandats avec une fierté et une passion renouvelées.

**Les membres du conseil
d'administration ainsi que
moi-même tenions à remercier
chaleureusement toutes les
personnes qui ont contribué
à la réalisation de ce livre,
mais aussi celles et ceux
qui ont permis de faire de la
mission de la STQ un succès :
les dirigeants successifs,
les membres du comité de
direction et, bien entendu,
chaque membre du personnel
qui constitue la STQ.**



Le Saint-Laurent est le cœur et l'âme du Québec. À la fois golfe, estuaire et fleuve, il s'enfonce dans le continent comme une flèche, en marque le paysage de manière indélébile. Sa présence a influencé nos modes de vie et façonné le peuple que nous sommes : un peuple de riverains, lié à l'eau tout autant qu'au territoire qu'il habite.



Archives STQ - Canot à glace Krieghoff

Bien avant les traversiers, des canots d'écorce sillonnaient les cours d'eau et permettaient aux peuples autochtones de se déplacer jusqu'aux confins de cette contrée encore sauvage. Aux endroits mêmes où se trouvent les traverses actuelles, les Premières Nations et les Inuits traversaient les eaux impétueuses pour rejoindre un territoire de chasse ou pour aller à la rencontre d'une autre nation. De lac en rivière, de portage en portage, ils parcouraient le territoire grâce à ses cours d'eau, depuis le Saint-Laurent et jusqu'au Grand Nord.

Puis, c'est par le fleuve qu'arrivent les premiers explorateurs, suivis des premiers colons qui établiront, sur ses rives, les balbutiements de la Nouvelle-

France. Rapidement, les canots d'écorce font place à des canots de bois, plus solides. Ils sont opérés par des canotiers qui assurent le transport des voyageurs et des marchandises d'une rive à l'autre du Saint-Laurent.

Ce sont ces canotiers qui, bien avant l'apparition des premiers bateaux traversiers en 1812, assurent les passages entre Québec et Lévis. On estime qu'à une certaine époque, la ville de Lévis ne comptait pas moins de 200 canotiers qui affrontaient les courants parfois violents du Saint-Laurent pour joindre les deux rives. La place des Canotiers, dans la Basse-Ville de Québec, leur rend aujourd'hui hommage.

À mesure que se développe la colonie, le besoin d'organiser des traverses s'impose avec de plus en plus de force. En bordure du fleuve, les terres se peuplent de colons venus faire leur vie sur ce territoire plein de promesses. Mais pour exploiter la terre et en tirer profit, le contact avec Québec est primordial. C'est le seigneur Henry Caldwell qui, le premier, demande à établir une traverse régulière reliant Québec et Lévis afin de desservir sa seigneurie de Lauzon. Sa demande est pourtant rejetée et c'est son fils, John Caldwell, qui obtiendra finalement gain de cause quelques décennies plus tard, alors qu'apparaissent sur le fleuve les premiers bateaux à vapeur.

Le *Lauzon* devient le premier navire à assurer le transport de passagers, de bétail et de marchandises à la traverse Québec-Lévis, le 10 mai 1818.



Archives STQ - NM Lauzon 1821

Depuis, les choses ont bien changé : la population a augmenté de manière exponentielle dans la vallée du Saint-Laurent et, avec la modernité, les besoins des habitants du Québec se sont transformés. Mais, dans ce territoire de moins en moins sauvage, la nécessité de joindre les rives, de traverser ce grand fleuve qui scinde notre territoire en deux, est demeurée.

La Société des traversiers du Québec est née de ce besoin fondamental.

Aujourd'hui, c'est près de 80 % de la population québécoise qui vit sur les rives du Saint-Laurent. Chaque année, les traversiers du Québec effectuent plus de 100 000 traversées pour transporter près de 5 millions de passagers - des riverains, des insulaires et des touristes qui vont à la rencontre de ce territoire si profondément marqué par la proximité de l'eau.

Les véritables héros de ce livre, ce sont le Saint-Laurent lui-même et les cours d'eau du Québec; ce sont les riverains et les insulaires qui vivent au fil de l'eau. Depuis 50 ans, la Société des traversiers du Québec relie les individus, crée des chemins de traverse entre eux, tisse, un passage à la fois, des liens entre les régions du Québec et entre ceux qui les habitent.

Le but de ce livre n'est pas de servir de guide touristique. Pourtant, nous espérons qu'il vous donnera envie de respirer l'air du large, de redécouvrir le Québec, ses régions et ses habitants. De partir à la rencontre d'un territoire qui s'est bâti le long de ses rives.

Sources additionnelles

- <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/detail.do?methode=consulter&id=11316&type=pge>
- <https://histoire-du-quebec.ca/traversee-de-levis/>
- <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/fleuve-saint-laurent>

À la STQ, nous ne faisons pas qu'opérer des navires. Nous sommes, d'abord et avant tout, investis dans une aventure à échelle humaine : celle de créer des liens entre les gens et les communautés, d'une rive à une autre, une traversée à la fois. Au fil des pages de ce livre, découvrez les hommes et les femmes qui mènent à bien la mission de la STQ. Les matelots, les officiers, les mécaniciens qui travaillent chaque jour sur nos navires; les cadres qui s'assurent du bon fonctionnement de la Société; les ingénieurs qui ont conçu les technologies innovantes qui nous permettent de faire notre travail. Allez à la rencontre d'insulaires ou d'entrepreneurs régionaux dont le mode de vie est intimement lié aux services de nos traverses. Nous braquerons le projecteur sur l'un d'eux afin de rappeler qu'à bord de chaque navire et dans chaque gare maritime, ce sont des individus qui font de la STQ ce qu'elle est.



Archives historiques de la Ville de Lévis - chantier du NM Alphonse-Desjardins

Histoire de la STQ



Dès les balbutiements de la Nouvelle-France, la colonie se développe en étroite relation avec le Saint-Laurent. C'est bien sûr par voie maritime qu'arrivent les premiers colons, qui établissent les premiers peuplements à Québec, Trois-Rivières et Montréal. Peu à peu, la vie s'organise le long des rives du majestueux fleuve. Pendant plusieurs siècles, canots, barques, goélettes, puis bateaux à vapeur sillonnent le cours d'eau afin d'assurer le transport de voyageurs, de bétail et de marchandises.

C'est à la traverse Québec-Lévis que tout a commencé et que s'est organisé le premier service de traverse réglementé unissant les deux rives. Au fil de tractations qui ont fait passer l'exploitation de la traverse de main en main durant plus d'un siècle, l'idée de confier la tutelle de la traverse à l'État a germé.

Découvrez les origines historiques de la Société des traversiers du Québec, puis retracez les étapes phares de son évolution, de 1971 à aujourd'hui.



Archives STQ - Pont de glace Québec-Lévis

Du canot d'écorce au bateau à vapeur

Durant le siècle suivant l'établissement de la Nouvelle-France, la vallée du Saint-Laurent se peuple, petit à petit, de colons venus en exploiter les terres. Bientôt, le développement de la colonie est tel que les canots d'écorce ou de bois ne suffisent plus à assurer le transport d'une rive à l'autre du fleuve. Qui plus est, le mouvement des glaces durant l'hiver rend la traversée périlleuse - et parfois fatale - pour les canotiers. Il devient crucial de développer de nouvelles manières de maintenir le lien avec Québec, l'épicentre économique et politique de la colonie.



Archives STQ - Passagers et courrier en canot

Établi sur sa seigneurie de Lauzon, c'est Henry Caldwell (1735-1810) qui, le premier, voit la nécessité d'établir une traverse afin de relier Québec et Lévis et, ainsi, assurer la rentabilité de ses terres. En 1776, il en fait la demande formelle au gouvernement colonial. Hélas, sa requête reste lettre morte.

Ainsi, jusqu'au début du XIX^e siècle, la traversée du fleuve Saint-Laurent demeure l'affaire de chacun. Durant l'été, une flottille de chaloupes à voile ou à rames, de barques et de goélettes en sillonne les eaux. Des bateaux-passeurs (*horse-boats*) font aussi leur apparition. Il s'agit de barges munies de roues à aubes actionnées par un arbre de couche que deux, trois, quatre ou même six chevaux, attelés au mécanisme, faisaient tourner. La traversée est lente et souvent difficile. En hiver, on emprunte un « pont de glace » balisé qui permet aux calèches,

carrioles, traîneaux hippomobiles et autres voitures de passer d'une rive à l'autre et d'assurer le transport du bois de chauffage, de denrées alimentaires et de diverses marchandises.

C'est l'arrivée des premiers bateaux à vapeur (*steamboats*) sur le Saint-Laurent qui change la donne, marquant une véritable révolution dans le transport maritime et dans le secteur de l'industrie. Le 1^{er} novembre 1809, l'homme d'affaires John Molson (1763-1836), propriétaire de la brasserie du même nom, baptise à Montréal le premier bateau à vapeur à sillonner le fleuve, l'*Accommodation*, dont l'engin a été manufacturé aux Forges de Saint-Maurice à Trois-Rivières. Le voyage inaugural s'effectue sur quatre jours, entre le 1^{er} et le 4 novembre 1809. L'*Accommodation* met alors 66 heures pour rallier Québec. Le navire n'est ni très grand ni très performant, mais il ouvre une nouvelle ère pour l'établissement et le maintien de liens durables - et souvent essentiels - entre les régions.



BAnQ - A Steamer 1854

L'*Accommodation* assure la liaison entre Montréal et Québec durant deux ans avant d'être retiré. L'aventure est de courte durée, mais le bal est lancé : à partir de ce moment, une pléthore de petites entreprises privées acquiert des bateaux à vapeur afin d'offrir des services de transport et de navette le long du fleuve.

Québec-Lévis : la première traverse organisée

L'histoire de la Société des traversiers du Québec est intimement liée à celle de la traverse Québec-Lévis. C'est là, en effet, que tout a commencé.

C'est le fils de Henry Caldwell, John Caldwell (1775-1842), qui reprend le projet de son père d'établir un service organisé et régulier de traverse entre Lévis et Québec. Seigneur de Lauzon, ancien député de Dorchester et membre du Conseil législatif du Parlement de Québec, il fonde en 1816 une compagnie avec six associés (John Davidson, François Languedoc, John White, James Goudie, propriétaire d'un quai du côté de Québec, Richard Lilliot et Hiran Nichols). Leur objectif : faire construire un navire, puis instaurer et exploiter un service de traverse entre les deux rives, à la hauteur de Lévis. Grâce à leurs efforts, le *Lauzon*, construit au chantier de James Goudie à Québec, est mis à l'eau le 28 septembre 1817.

Au printemps suivant, soit le 10 mai 1818, il devient le premier bateau à vapeur à assurer une traverse régulière entre Québec et Lévis, commandé par le capitaine Michel Lecours, dit Barras.

Pendant 35 ans, les bateaux-passeurs et les bateaux à vapeur multiplient leurs passages entre Québec et Lévis sans qu'aucune loi ne réglemente les traversées. Le 14 juin 1853, le gouverneur général James Bruce (1811-1863) sanctionne l'« Acte pour régler les traverses en dehors des limites locales des municipalités dans le Bas-Canada », qui oblige tout traversier à se procurer une licence pour tenir une traverse d'une rive à l'autre d'une rivière, d'un lac ou de tout autre cours d'eau. Avec cette loi, le gouvernement affirme sa juridiction sur l'étendue des rivières du territoire et se donne le pouvoir de déterminer le prix des licences, ainsi que de fixer les horaires et le prix des péages.



BAnQ - Traverse Québec-Lévis.

C'est la Loi 22 Victoria, chapitre 30, sanctionnée le 24 juillet 1858, qui donne au conseil de ville de Québec autorité sur la traverse Québec-Lévis. Cette loi stipule notamment : « *Le conseil de ville de la cité de Québec aura le pouvoir de faire un ou plusieurs règlements pour régler ses traverses entre la cité de Québec et la paroisse de Notre-Dame de la Victoire de Lévis* ». Ces pouvoirs incluent celui de fixer les tarifs pour la traversée des passagers et du fret, d'octroyer la licence de traverse, de fixer les prix de la licence, d'imposer des pénalités contre les traversiers et les personnes qui contreviendraient aux règlements, etc.

Le 7 septembre 1863, la Ville de Québec vend à l'enchère le contrat d'opération de la traverse Québec-Lévis. C'est l'homme d'affaires James Tibbits (1804-1890), ancien ministre au sein du gouvernement du Nouveau-Brunswick, qui remporte ce premier contrat pour une période de dix ans (1863-1873). Il fait alors construire deux nouveaux bateaux à vapeur : le *Lévis* et le *Québec*, tous deux lancés en mai 1864. Ils rejoignent deux navires déjà en service : l'*Arctic*, construit au chantier de James Tibbits à Lévis en 1863, et le *Prince-Edward*, construit en 1806.

Au terme du contrat de Tibbits, en 1873, le contrat est mis à l'enchère et c'est la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent qui prend le relais de l'opération de la traverse. Elle achète aussitôt l'*Arctic*, le *Lévis* et le *Québec*, tous trois propriété de James Tibbits, ainsi que le *Prince-Edward* et le *Notre-Dame de la Victoire* (mis à l'eau le 10 avril 1864 et propriété de Georges Couture). L'année suivante, des salles d'attente munies de poêles à bois et de sièges sont construites des deux côtés du fleuve pour accueillir les voyageurs.

Le 28 mars 1876, coup de théâtre : la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent abandonne l'opération de la traverse Québec-Lévis afin de se consacrer au développement de la ligne Saguenay-Québec-Montréal. Dès le 9 juin suivant, une nouvelle compagnie est formée par des notables de Québec afin de reprendre la traverse en main, la Quebec and Levis Ferry Company, laquelle rachète toute la flotte de la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent (le *Notre-Dame de la Victoire* sera toutefois retiré la

même année). Le contrat de la Quebec and Levis Ferry Company est reconduit le 12 septembre 1882, puis une nouvelle fois le 17 septembre 1891.

Le 2 septembre 1909, le contrat change de mains : la vente à l'enchère est remportée par le maire de Lévis, Alphonse Bernier, qui confie l'opération de la traverse à un groupe d'hommes d'affaires lévisiens pour une période de 15 ans. Quelques semaines plus tard, le groupe reçoit ses lettres d'incorporation au nom de La Traverse de Lévis Limitée, présidée par Georges Demers.

Dès le 12 novembre 1909, La Traverse de Lévis Limitée confie à la compagnie Georges Taylor Davie and Sons la construction de quatre navires : deux bateaux d'été, le *Lévis* et le *Lauson* (deuxièmes du nom), mis à l'eau en avril 1910; et deux bateaux d'hiver, le *Plessis* et le *Colomb*, mis en service en novembre de la même année.

En dépit de l'ouverture du premier pont de Québec, d'abord pour le transport ferroviaire en 1917, puis pour les automobiles en 1929, la traverse Québec-Lévis continue d'assurer le transport de passagers et de marchandises d'une rive à l'autre pendant de longues années. Toutefois, au milieu des années 1960, La Traverse de Lévis Limitée informe le gouvernement du Québec de son désir de cesser l'exploitation du service de traversiers entre les villes de Québec et Lévis. Ce soudain désintéressement semble provoqué par la nécessité d'investir dans la modernisation de la flotte de navires, par une baisse des revenus tarifaires et par la crainte que le nouveau pont Pierre-Laporte, dont la construction a été annoncée, nuise aux revenus de la traverse.

À la suite de cette annonce, les autorités provinciales prennent la décision de mettre la traverse sous tutelle en modifiant la Loi de la Régie des transports, en 1964, afin de maintenir le service tant et aussi longtemps que le nouveau pont ne sera pas achevé. C'est à partir de cette date que l'État prend en charge les opérations de la traverse. Durant les années qui suivent, c'est un administrateur nommé par le gouvernement qui assure la gestion de la traverse Québec-Lévis, avec le NM *Trois-Rivières* qui assure les passages d'une rive à l'autre.



Archives STQ - Vue de Lévis depuis la terrasse Dufferin 1914

La fondation de la STQ

Après quelques années sous la tutelle d'un administrateur désigné par le gouvernement, la traverse Québec-Lévis passe officiellement sous la responsabilité de l'Administration publique. Le 4 juin 1971, une loi spéciale de l'Assemblée nationale officialise la création de la Société des traversiers Québec-Lévis, une société d'État qui sera sous l'autorité tutélaire du ministère des Transports.

Le 1^{er} novembre 1971, la nouvelle société devient responsable de l'exploitation du service de transport par traversiers autrefois assurée par La Traverse de Lévis Limitée. Deux navires font alors leur arrivée à la traverse Québec-Lévis, remplaçant le NM *Trois-Rivières* qui demeurera en service comme navire de relève : le NM *Lomer-Gouin* et le NM *Alphonse-Desjardins*, tous deux acquis par le ministère de l'Industrie et du Commerce du gouvernement du Québec et cédés à la Société des traversiers Québec-Lévis au prix symbolique d'un dollar.

C'est le 31 juillet 1974 que la Société des traversiers Québec-Lévis change de nom pour finalement devenir la Société des traversiers du Québec, étendant du même coup sa juridiction bien au-delà de la seule traverse Québec-Lévis.

Auparavant société d'État à vocation purement locale, la STQ se voit désormais octroyer une nouvelle vocation provinciale. Dès lors, on lui confie la mission d'assurer un service de transport maritime sur l'ensemble du fleuve Saint-Laurent afin d'offrir à la population québécoise et aux visiteurs des services de traversier fiables, sécuritaires et efficaces. Par le fait même, elle hérite du rôle essentiel de désenclaver les régions insulaires, de relier les tronçons d'une même route nationale en agissant comme son prolongement, et de faciliter les déplacements interrégionaux.



Archives STQ - NM Trois-Rivières

POUR IDENTIFIER LA S.T.Q.

UN NAVIRE DANS LA PORTE

Texte : Roger BRUNEAU
Photo : André LACHAPPELLE

S'il vous arrive de passer dans la rue Dalhousie à Québec et de remarquer une enseigne à l'effigie d'un navire dans la porte d'un édifice situé au numéro civique 109, vous saurez que c'est là que gîte désormais la Société des Traversiers du Québec.

En effet, la Société des Traversiers du Québec a déménagé ses pénates au début de juin. Elle a quitté des locaux de 1,800 pieds carrés qu'elle occupait dans l'édifice du C.N.R., Place Marché-Champlain, pour se transporter dans un édifice d'un étage offrant un espace de 5,000 pieds carrés, rue Dalhousie.

M. Marcel Latouche, président de la S.T.Q. est très heureux de ce changement, et pour cause. Les nouveaux locaux se trouvent dans un édifice que la Société vient d'acheter à prix d'aubaine et l'ancien propriétaire, la compagnie d'arrimage Albert Baker, a laissé sur place une magnifique salle de

conférence avec meubles, tentures et décorations de fleurs de lys.

De plus, l'ancien propriétaire avait eu la bonne idée de laisser au sous-sol une remarquable enseigne en acier inoxydable représentant un navire et portant au bas, le nom de la compagnie. M. Latouche n'a pas hésité: il a fait substituer le nom de Baker pour celui de la Société des Traversiers du Québec sur l'enseigne et l'a fait

installer dans la porte de l'édifice. L'opération s'est déroulée le vendredi après-midi 13 juin dernier, preuve que M. Latouche n'est pas superstitieux.

L'enseigne attire le regard des passants. Elle apparaîtra désormais comme le symbole d'une société dynamique vouée à une expansion remarquable dans les prochaines années: la Société des Traversiers du Québec.



Vivement éprouvé

Récemment, M. G.-Robert Tessier, directeur des réclamations sur contrats du ministère des Transports avait la douleur de perdre sa mère distinguée, Mme Henri Tessier, de Saint-Casimir, comté de Portneuf.

L'Équipe s'associe à son deuil et lui présente ses condoléances.

1976-2000 : l'expansion du réseau

La société d'État se développe à un rythme soutenu durant les premières années suivant sa création afin de répondre aux exigences de son nouveau mandat. C'est à partir de 1976 que la Société des traversiers du Québec prend vraiment son envol, grâce à la nationalisation de plusieurs autres traverses par le gouvernement du Québec, soit :

- Matane-Baie-Comeau-Godbout, le 1^{er} avril 1976
- L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive, le 1^{er} octobre 1976
- Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, le 1^{er} mai 1978
- Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, le 1^{er} octobre 1980
- L'Isle-aux-Grues-Montmagny, le 7 avril 1981, en partenariat avec Navigation Lavoie

Chaque fois, la STQ est appelée à prendre la relève des entreprises privées qui assuraient jusque-là les services de traverse.

En 1976, la flotte de la STQ se bonifie avec la modernisation du NM *Trois-Rivières* (maintenant en fonction à L'Isle-aux-Coudres) et l'acquisition de *La Marjolaine* (qui desservira lui aussi L'Isle-aux-Coudres avant d'être transféré à la traverse de L'Isle-aux-Grues). La même année, le gouvernement du Québec cède à la STQ trois autres navires : le brise-glace NM *Camille-Marcoux* (dépêché à Matane-Baie-Comeau-Godbout), le traversier NM *Radisson* (qui devient navire de réserve) et le bac amphidrome NM *Pierre-de-Saurel* (dépêché à Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola).

En mars 1984, la STQ, toujours soucieuse de bonifier et de moderniser sa flotte, lance des appels d'offres auprès des chantiers maritimes québécois pour la construction de deux nouveaux traversiers : l'un est destiné à la traverse de L'Isle-aux-Coudres (le NM *Joseph-Savard*) et l'autre, à celle de Sorel-Tracy (le NM *Catherine-Legardeur*). C'est finalement le chantier maritime Versatile Davie, à Lauzon, qui obtient le contrat, qui s'élève à 28 millions de dollars. La construction des deux navires est autorisée par le gouvernement du Québec le 23 mai 1984, et les navires sont mis en service l'année suivante.

Entre 1976 et 1985, la flotte de la Société des traversiers du Québec passe ainsi de 2 à 12 navires. L'acquisition de ces nouveaux traversiers, bien sûr, répond à un besoin bien réel et sans cesse grandissant : celui de desservir de manière plus efficace les populations riveraines de la province.

Au tournant de la nouvelle décennie, le développement rapide des premières années cède la place à la consolidation d'un réseau de traversiers de plus en plus étendu. Des efforts sont déployés pour mieux faire connaître la STQ et pour en améliorer les services. Ces efforts portent fruit : dans la majorité des traverses de la province, l'achalandage augmente de façon soutenue.

Il faut dire qu'à cette époque, l'utilisation de traversiers croît de manière considérable dans plusieurs pays du monde. Pour les villes situées à proximité de l'eau et qui connaissent des problèmes de transport en commun, l'utilisation de traversiers constitue une solution plus économique que la construction de ponts ou de tunnels. Cette tendance s'installe en Europe et en Amérique du Nord, et le Québec n'y fait pas exception. En 1990, la Ville de Québec accueille d'ailleurs le Congrès international de l'International Marine Transit Association, sous la présidence du président-directeur général de la STQ, Jean-Yves Gagnon, où l'on discute des enjeux spécifiques à cette industrie en pleine croissance.

Durant l'année 1991-1992, la STQ établit un record d'achalandage pour l'ensemble de ses six traverses, et ce, pour une troisième année consécutive. Les navires de sa flotte transportent en un an pas moins de 4 881 267 passagers et 1 676 765 véhicules, faisant de la société d'État le deuxième plus grand transporteur maritime de passagers au Canada.

En 1993, le ministère des Transports du Québec confie à la STQ la responsabilité de l'exploitation des traverses Rivière-du-Loup-Saint-Siméon (en partenariat avec Clarke) et île d'Entrée-Cap-aux-Meules (en partenariat avec CTMA). Il lui cède également les infrastructures portuaires (quais, gares, débarcadères et aires d'attente) qui représentent

25 551 410 \$ d'actifs supplémentaires pour la société d'État. Du même coup, le mandat de la STQ est étendu pour désormais inclure l'entretien, la rénovation et la construction des infrastructures portuaires qu'elle utilise. Déjà propriétaire de toutes les installations portuaires de Québec et de Lévis, la STQ devient ainsi responsable des infrastructures suivantes :

- les terminaux, quais et bâtiments de Matane et de Godbout
- le terminal et le bâtiment de Baie-Comeau
- les quais et bâtiments de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine
- le bâtiment de Saint-Joseph-de-la-Rive
- le terminal et le bâtiment de L'Isle-aux-Coudres
- les terminaux et bâtiments de Montmagny et de L'Isle-aux-Grues
- le terminal, le quai et le bâtiment de Sorel
- le terminal et le bâtiment de Saint-Ignace-de-Loyola
- les terminaux et bâtiments de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon



Archives STQ - NM Radisson



Archives STQ - 16 - Bénédiction du NM Camille-Marcoux le 14 mars 1973



Archives STQ - NM Pierre-de-Saurel



*Archives historiques de la Ville de Lévis -
Construction du NM Alphonse-Desjardins*

Les défis de l'expansion

La STQ poursuit son essor et continue de battre des records d'achalandage, année après année. Au cours de l'année 1995-1996, un total global de 94 676 traversées sont effectuées par l'ensemble des navires du réseau.

Si, pour la plupart des traverses exploitées par la STQ, cette croissance de l'achalandage est vue d'un bon œil, un certain mécontentement s'installe chez les usagers de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, où l'offre de transport ne parvient pas à satisfaire à la demande. Depuis quelques années, le développement touristique de la région est tel que de véritables embouteillages se forment à la traverse. Il devient crucial pour la STQ de trouver des solutions afin d'augmenter l'offre de transport durant les périodes de pointe - particulièrement durant la saison estivale - à l'embouchure de la rivière Saguenay. Pour ce faire, l'organisation entreprend un processus de réorganisation complète de sa flotte qui combine la réaffectation de certains navires, la modification d'autres navires et la construction de nouveaux traversiers.

L'annonce d'une subvention de 66,6 millions de dollars par le gouvernement du Québec, à l'été 1995, permet la mise sur pied de deux projets d'envergure, soit l'allongement des deux traversiers de Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, le NM *Armand-Imbeau* et le NM *Jos-Deschênes*, et la construction d'un navire polyvalent pouvant servir de navire de relève ou d'appoint à différentes traverses du réseau.

La construction du navire polyvalent s'amorce au chantier Davie, à Lauzon, à la fin de l'année 1996 dans l'espoir qu'il contribue à améliorer la fiabilité des services dans l'ensemble du réseau - et particulièrement à Tadoussac. Le 5 juillet 1997, le NM *Félix-Antoine-Savard* est baptisé en présence du ministre des Transports du Québec, Jacques Brassard, et du président-directeur général par intérim de la STQ, Patrice Saint-Amant. Il entre en fonction le 20 octobre suivant. Il n'est pas attiré à une traverse, allant là où on a besoin de lui, et sert à la fois de navire de relève pour les bateaux qui doivent entrer en cale sèche pour des réparations ou des inspections, et de navire d'appoint durant les fortes périodes d'achalandage.

Comme il avait été anticipé, cette réorganisation massive et l'intégration du NM *Félix-Antoine-Savard* ont un effet positif sur les opérations de la STQ et parviennent à alléger les problèmes d'achalandage rencontrés à certaines traverses. Le navire polyvalent prêtera main-forte à Tadoussac durant la période estivale, permettant à la traverse d'opérer avec trois navires pour répondre à l'afflux de touristes dans la région. La traverse continuera d'ailleurs de fonctionner avec trois traversiers chaque été jusqu'à l'arrivée de nouveaux navires, en 2018-2019.

Alors que l'achalandage continue de croître sur l'ensemble de son réseau, la STQ ne perd pas de vue le rôle essentiel qui est le sien : assurer un lien maritime entre les régions et leurs habitants, et ainsi veiller au développement économique et touristique de la province. Le caractère indispensable des services offerts par la STQ est d'ailleurs souligné en 1997 dans le rapport du Groupe de travail relatif aux rôles et fonctions des organismes gouvernementaux présidé par Joseph Facal. Après un examen en profondeur de la société d'État, le rapport conclut que le service public dispensé pourrait difficilement être assumé par le secteur privé. Par le fait même, il confirme la vocation publique de la STQ et écarte l'option d'une privatisation.

Dans la foulée, la société d'État procède en 1998 à la mise en place de comités consultatifs régionaux qui ont pour objectif d'encourager le dialogue avec les usagers, les différents acteurs socioéconomiques et les élus locaux. C'est ainsi que des comités sont constitués, d'abord aux traverses Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive et Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. De tels comités sont toujours en place dans certaines régions aujourd'hui. Ils permettent de maintenir des relations étroites avec le milieu desservi et de bien cerner les besoins spécifiques de la population locale.

Au tournant des années 2000, la croissance se poursuit. L'année 1999-2000 marque un nouveau record d'achalandage avec 5 631 404 passagers, 2 556 240 véhicules et 109 068 bicyclettes transportés.

Le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec confie à la STQ la propriété, la gestion et l'entretien de plusieurs quais supplémentaires, qui passent de la juridiction fédérale à provinciale :

- le quai numéro 2 de la ville de Sorel-Tracy
- le quai et le débarcadère de Saint-Ignace-de-Loyola
- les quais et débarcadères de Montmagny et de L'Isle-aux-Grues
- les quais et débarcadères de Saint-Joseph-de-la-Rive et de L'Isle-aux-Coudres
- les quais et débarcadères de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon
- le quai et le débarcadère de Baie-Comeau
- la jetée de protection de Matane

En plus de se voir confier la responsabilité de ces infrastructures, la STQ assurera dorénavant le dragage aux quais de L'Isle-aux-Coudres, de L'Isle-aux-Grues et de Rivière-du-Loup.



Archives STQ - Photographe Louis Laliberté - NM Armand-Imbeau

**De 1995-1996, 94 676
traversées effectuées**

**En 1995, subvention
de 66,6 millions
de dollars par
le gouvernement
du Québec**

**De 1999-2000,
5 631 404 passagers,
2 556 240 véhicules
et 109 068 bicyclettes
transportés**



Archives STO - photographe Éric Massicotte - NM Félix-Antoine-Savard

La STQ : là pour rester

Des années après sa fondation, la STQ n'est plus la simple opératrice de la traverse Québec-Lévis ni même celle des traversiers de la province; elle possède et gère les installations maritimes de la vaste majorité des traversiers le long du Saint-Laurent, de Sorel-Tracy à la Côte-Nord.

Au cours de l'année 2005-2006, un événement secoue la Société des traversiers du Québec et en menace la survie. Lors de l'examen par le Conseil du trésor de 60 organismes gouvernementaux, on se penche sur le sort de la STQ et on propose son abolition pour procéder à la privatisation des traverses de la province. C'est une onde de choc au sein de l'organisation. Devant cette recommandation qui pourrait signer l'arrêt de mort de la société, la société d'État obtient un sursis : deux comités de travail réunissant des représentants de la STQ et du ministère des Transports du Québec sont formés afin de revoir l'ensemble du fonctionnement de la société d'État, d'un point de vue tant administratif que structurel.

Ce travail portera fruit. En juin 2007, le Conseil des ministres confirme le statut public de la Société des traversiers du Québec par le dépôt de la nouvelle Loi sur la STQ et d'autres dispositions législatives. Cette loi, adoptée le 21 novembre 2007 et sanctionnée le lendemain, officialise le statut de la STQ comme société d'État responsable de la gestion et de l'exploitation des services de traversiers au Québec, et écarte la possibilité que les traverses soient privatisées. L'annonce est accueillie très favorablement, tant par le personnel de l'organisation que par les utilisateurs des traversiers.

Le 1^{er} août 2009, deux ans après avoir confirmé son statut de société d'État responsable de la gestion et de l'exploitation des services de traversiers au Québec, le ministère des Transports élargit le mandat de la STQ. Il lui confie la gestion des contrats d'exploitation des services de :

- la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord
- la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine
- la liaison aérienne pour la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules

- la liaison aérienne pour la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny
- la traverse de l'Île-Verte (y compris le service aérien)
- la traverse Harrington Harbour-Chevery (y compris le service aérien)
- la traverse de la rivière Saint-Augustin

La STQ assurera dorénavant l'exploitation de ces traverses en partenariat avec les opérateurs locaux. Au total, la STQ détient alors 15 contrats en partenariat, puisqu'elle était déjà partenaire dans l'exploitation des traverses de L'Isle-aux-Grues, Rivière-du-Loup-Saint-Siméon et de l'île d'Entrée.

Ces nouveaux contrats s'adjoignent la responsabilité de nouvelles infrastructures. En effet, le ministère des Transports du Québec cède plusieurs actifs à la société d'État, y compris le quai de Port-Menier, sur l'île d'Anticosti, et le débarcadère ferroviaire de Matane, mais aussi une barge, deux bateaux, deux entrepôts ainsi que cinq bâtiments. Au même moment, la société d'État se lance dans plusieurs grands projets de construction de navires : deux pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et un pour la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Cette nouvelle vague d'expansion exige l'emploi de nouveaux talents au sein de l'équipe de la STQ, qui continue elle aussi de croître.

En 2016-2017, la STQ crée trois nouveaux comités consultatifs régionaux pour les traverses de l'Île-Verte, Harrington Harbour-Chevery et de la rivière Saint-Augustin afin de maintenir un lien solide avec les acteurs économiques, politiques et citoyens de chacune des régions. Ces trois comités s'ajoutent aux huit autres déjà existants et attestent de la volonté de la STQ de travailler de concert avec les régions qu'elle dessert.

Au cours de l'été 2019, un plan de transformation organisationnelle est élaboré afin d'assurer l'actualisation et l'optimisation des opérations de la STQ. Il s'agit d'un plan ambitieux, composé de 35 projets qui proposent des améliorations dans toutes les sphères de la société d'État. On s'y intéresse à des enjeux liés à la gouvernance, à la structure administrative, à la gestion des ressources, à l'alignement stratégique et à la gestion intégrée,

à l'optimisation des processus et à la mobilisation du personnel. La même année, la STQ se dote également d'un plan de relève plus robuste pour ses navires, qui comprend l'acquisition du NM *Saaremaa I* afin d'assurer la continuité des opérations dans le secteur de l'Est-du-Québec. Des travaux sont effectués aux différentes installations de la STQ pour permettre une plus grande flexibilité : dorénavant, les quais seront capables d'accueillir différents types de navires, ce qui permettra à la société d'État d'interchanger les traversiers selon les besoins.

Depuis la nationalisation de la traverse Québec-Lévis et jusqu'à aujourd'hui, la Société des traversiers du Québec a connu une expansion fulgurante. Aujourd'hui, elle opère, seule ou en partenariat, 13 traverses à travers la province, gère 22 navires et emploie près de 750 individus - matelots, officiers, mécaniciens, administrateurs, etc. Chacun à leur manière, ils contribuent à la mission de l'organisme d'assurer un lien maritime robuste entre les régions et entre ceux qui les habitent.



Archives STQ - NM Saaremaa I

La STQ : un service essentiel

Des milliers de Québécois et Québécoises sont insulaires ou habitent des régions riveraines difficiles d'accès. Pour eux, une liaison maritime capable d'assurer le transport des habitants, des véhicules et des marchandises s'avère cruciale. Parlez à un Madelinot, à un habitant de L'Isle-aux-Coudres ou à un Nord-Côtier de Tête-à-la-Baleine, et tous vous diront que les traversiers assurent un lien vital entre leur région et le reste de la province. Dans plusieurs villages et municipalités isolés, la Société des traversiers du Québec ne fait pas qu'offrir un service de transport : elle est souvent un employeur régional important, et un acteur de premier plan dans

le développement touristique et économique local. Elle y entretient des liens étroits avec les entreprises, tant pour son propre approvisionnement que pour l'entretien de sa flotte et de ses installations terrestres.

Au fil des ans, en plus de jouer un rôle essentiel dans le quotidien des populations insulaires et riveraines de la province, la STQ a aussi prouvé sa valeur inestimable lorsque des tragédies ont secoué le Québec. Dans les moments difficiles, elle s'est rapidement ralliée aux efforts de sauvetage et de ravitaillement, et a affiché une solidarité indéfectible envers les populations locales.

Du 19 au 21 juillet 1996, une série de grandes inondations frappent les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et de Charlevoix. On parlera de cette catastrophe écologique comme du « déluge du Saguenay ». Alors que de 50 à 100 mm de pluie s'abattent sur le sud du Québec, les précipitations atteignent 275 mm dans la région du Saguenay et ses alentours. Dans la vallée du Saint-Laurent, les dégâts sont inimaginables. Les inondations causent dix morts et plus de 1,5 milliard de dollars en dommages. Rapidement, la STQ est appelée à la rescousse afin de participer, en collaboration avec l'Organisation de la sécurité civile du Québec, au ravitaillement de plusieurs localités de la région, incluant les villes de Baie-Comeau et de Sept-Îles. La société d'État veille aussi au rapatriement de nombreux touristes grâce à la mise sur pied d'un service temporaire de traversier entre Matane et Sept-Îles, tandis que le NM *Camille-Marcoux* continue d'assurer la liaison entre Matane, Baie-Comeau et Godbout.

1996



Archives STQ - NM Camille-Marcoux

En janvier 1998, c'est la « crise du verglas » qui s'abat sur le Québec. C'est un désastre naturel sans précédent. Pendant cinq jours consécutifs, une pluie verglaçante tombe sur le nord-est de l'Amérique du Nord, provoquant l'affaissement de pylônes électriques qui cause des interruptions de courant pendant plusieurs jours - voire des semaines - dans plus de quatre millions de foyers. Les transports aériens, ferroviaires et routiers sont paralysés. Une nouvelle fois, la STQ contribue aux efforts déployés par le ministère des Transports pour prêter main-forte aux régions affectées. Grâce à l'expertise de son équipe, elle collabore à l'élaboration de solutions d'urgence, notamment l'utilisation de locomotives comme génératrices dans les secteurs en difficulté.

À la suite de ces deux crises successives, survenues à quelque 18 mois d'intervalle, la Direction générale de la sécurité civile du Québec se dote d'un Plan national de sécurité civile afin d'établir des lignes directrices pour la gestion des situations d'urgence et des sinistres. La STQ se voit alors attribuer officiellement la tâche d'assurer le transport maritime - tant pour le ravitaillement que pour les opérations de déplacement d'individus - lors de situations d'urgence.

1998

Le 31 août 2005 survient une autre catastrophe : l'ouragan Katrina - l'un des ouragans les plus forts et les plus étendus jamais enregistrés aux États-Unis - prend naissance dans les Bahamas et frappe durement la côte de la Louisiane. Katrina se transforme finalement en cyclone près des Grands Lacs, provoquant des pluies diluviennes dans l'est du Canada, notamment dans les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord. Cette dernière se retrouve complètement isolée du reste de la province pendant près de sept jours. Plusieurs tronçons de la route 138 sont endommagés, dont celui entre Port-au-Persil et Port-Cartier, qui subit à lui seul 19 points de rupture. L'événement survient juste avant une longue fin de semaine de congé qui a décuplé le nombre de véhicules sur les routes du Québec. Lorsque, le lendemain, la circulation routière est interrompue entre Tadoussac et Sept-Îles, ce sont donc de nombreux résidents qui sont incapables de regagner leur domicile, mais aussi plusieurs visiteurs et touristes.

Appelée en renfort, la STQ déploie dès le lendemain matin un plan d'intervention efficace, en collaboration avec le Centre de coordination des mesures d'urgence du ministère des Transports et l'Organisation de la sécurité civile du Québec. Le NM *Félix-Antoine-Savard*, alors en service à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, est affecté à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout afin de seconder le NM *Camille-Marcoux* dans les efforts d'évacuation. Les traversées se succèdent selon un horaire accéléré afin d'évacuer ceux qui sont demeurés captifs sur la Côte-Nord. Pour approvisionner la ville de Sept-Îles, complètement isolée par la route devenue impraticable, la STQ affrète le NM *CTMA Voyageur*, qui se charge de transporter des denrées depuis Matane. Grâce à la diversité et à la polyvalence de sa flotte, mais surtout aux compétences et au dévouement des membres de son équipe, la STQ parvient à orchestrer une intervention d'urgence réussie.

2005

Ligne du temps

1534-1542

Jacques Cartier pénètre dans le golfe du Saint-Laurent. L'explorateur est le premier à cartographier la vallée du Saint-Laurent. En 1535 et en 1542, il remonte le fleuve jusqu'à Hochelaga (Montréal).

1608

Fondation de la ville de Québec. Alors que de plus en plus de colons s'installent sur les terres situées aux abords du fleuve, les Autochtones aident les habitants à traverser d'une rive à l'autre.

Au tournant du 18^e siècle,

des canotiers effectuent des traverses régulières entre les deux rives pour assurer le transport de voyageurs, de marchandises et bétail.

1809

L'Accommodation est mis à l'eau. Il s'agit du premier bateau à vapeur à assurer la liaison entre Montréal et Québec. C'est une véritable révolution dans le domaine du transport maritime.

1818

Le Lauzon entre en service. Sous l'impulsion de Henry Caldwell, il devient le premier traversier à offrir un service régulier à la traverse Québec-Lévis.

1853

L'Acte pour régler les traverses en dehors des limites locales des municipalités dans le Bas-Canada est adopté afin de réglementer les traverses opérées par des entreprises privées.

1863-1873

La traverse Québec-Lévis est opérée par James Tibbits. L'homme d'affaires et ancien ministre obtient le mandat d'opération de la traverse pour trois mandats consécutifs. Il exploite quatre navires (le *Lévis*, le *Québec*, l'*Arctic* et le *Prince-Edward*).

1873

La Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent prend le relais de l'opération de la traverse Québec-Lévis.

1876

La Quebec and Levis Ferry Company reprend le contrat d'exploitation de la traverse Québec-Lévis et rachète la flotte de la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent.

1909

La Traverse de Lévis Limitée obtient à son tour le contrat d'exploitation de la traverse Québec-Lévis.

1965

La Loi de la Régie des transports est modifiée et la traverse est placée sous la tutelle du gouvernement du Québec.

4 juin 1971

La Société des traversiers Québec-Lévis est créée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale. C'est une société d'État qui est placée sous l'autorité du ministère des Transports.

31 juillet 1974

La Société des traversiers du Québec remplace officiellement la Société des traversiers Québec-Lévis afin d'embrasser un mandat plus large, à l'échelle de la province.

1^{er} avril 1976

Nationalisation de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout

1^{er} octobre 1976

Nationalisation de la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive

1^{er} mai 1978

Nationalisation de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola

1^{er} octobre 1980

Nationalisation de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine

7 avril 1981

Nationalisation de la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny

31 mars 1993

Les traverses Rivière-du-Loup-Saint-Siméon et île d'Entrée-Cap-aux-Meules sont confiées à la STQ par le ministère des Transports.

21 novembre 2007

Adoption de la nouvelle Loi sur la STQ, qui officialise le statut public de la STQ comme société d'État responsable de la gestion et de l'exploitation des services de traversiers au Québec.

1^{er} août 2009

Le mandat de la STQ est élargi. Elle hérite de la gestion des contrats d'exploitation des services de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord; la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine; la liaison aérienne pour la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules; la liaison aérienne pour la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny; la traverse de l'Île-Verte (y compris le service aérien); la traverse Harrington Harbour-Chevery (y compris le service aérien); la traverse de la rivière Saint-Augustin.

1^{er} avril 2012

Exploitation du service de transport de personnes à la rivière Saint-Augustin.

Le service par aéroglisseur est dorénavant opéré par la STQ.

1^{er} janvier 2013

Exploitation de la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny : Auparavant opérée en partenariat avec la municipalité de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues, la traverse passe aux mains de la STQ, qui en assure maintenant les opérations de manière autonome.

2019

Un plan de transformation organisationnelle est élaboré afin d'assurer l'actualisation et l'optimisation des opérations de la STQ.

2021

La STQ fête 50 années d'activités. La société d'État est un transporteur maritime et un service essentiel pour les Québécois, assurant un lien précieux entre les régions et ceux qui les habitent.

La STQ et l'environnement

Le Saint-Laurent est un organe vital pour l'économie québécoise : le transport maritime permet l'approvisionnement de plusieurs villes et villages de la province, en plus de décloisonner les régions les plus isolées et d'être un acteur crucial de l'industrie touristique. Mais le Saint-Laurent abrite aussi une biodiversité extraordinaire, unique en Amérique du Nord. Plusieurs milliers d'espèces animales et végétales vivent dans ses eaux et le long de ses rives. En tant que société d'État, la STQ a une responsabilité morale envers ces écosystèmes souvent fragilisés par l'activité humaine. Son engagement pour une cohabitation écoresponsable avec ce cours d'eau majestueux, symbole de la vitalité du Québec, est une préoccupation de tous les instants.

Le souci de la STQ pour l'environnement se manifeste à tous les paliers de ses activités, de l'approvisionnement local au choix des produits utilisés pour l'entretien des navires, en passant par le branchement électrique à quai des traversiers hors des heures d'activité et le respect des normes environnementales lors des opérations de dragage des fonds marins.

Déjà, en 1998, la STQ adhère au Code d'éthique des usagers du Saint-Laurent conçu par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), un outil de sensibilisation à la protection de l'environnement du grand fleuve. Puis, conformément à la Loi sur le développement durable adoptée en 2006, la société d'État a choisi d'adopter une approche qui s'assure de l'intégration des enjeux de développement durable dans l'ensemble de ses processus d'affaires. Pour assurer sa contribution à la mise en œuvre de la démarche gouvernementale de développement durable, elle s'est dotée d'outils à caractère public, comme son plan d'action de développement durable, ainsi que d'outils internes, comme son cadre de gestion environnementale. Ainsi, la STQ encourage ses fournisseurs, prestataires de services et entrepreneurs à réaliser leur mandat en tenant compte des engagements gouvernementaux en matière de développement durable afin d'assurer la viabilité à long terme de ses initiatives sans compromettre le bien-être des générations futures.



Archives STQ - Baleine à Tadoussac

Depuis 2007, la STQ fait partie des membres fondateurs de l'Alliance verte, un programme de certification environnementale pour l'ensemble de l'industrie maritime nord-américaine. Il s'agit d'un programme volontaire visant le renforcement de la performance environnementale de l'industrie maritime par la mise en place d'un processus d'amélioration continue. Il permet à toute compagnie maritime basée au Canada ou aux États-Unis de réduire son empreinte environnementale en adoptant des mesures concrètes et mesurables.



Archives STQ - Gare maritime de Lévis

Toutes les nouvelles gares et infrastructures de la STQ sont par ailleurs conçues de manière à réduire le plus possible leur empreinte écologique. La gare maritime de Lévis, dont la construction a été achevée en 2015, est ainsi devenue la première gare de la STQ à obtenir la certification LEED en 2017. Depuis, la gare maritime de Sorel-Tracy a elle aussi reçu la certification LEED Argent, et celle de Saint-Ignace-de-Loyola, ouverte au public depuis août 2020, est en attente de sa certification.



Archives STQ - NM Peter-Fraser

En parallèle à ces actions, la STQ amorce un virage vert avec la construction de ses plus récents traversiers. À l'automne 2013, le NM *Peter-Fraser* est mis à l'eau, devenant le premier navire de la société d'État à être doté d'un système de propulsion hybride diesel-électrique qui permet de réduire son empreinte écologique. Depuis, trois autres navires propulsés au gaz naturel liquéfié ont été mis en service : le NM *F.-A.-Gauthier* à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, et le NM *Armand-Imbeau II* et le NM *Jos-Deschênes II* à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Lorsque les navires opèrent au GNL, ils émettent 25 % moins de gaz à effet de serre que les autres navires de la flotte. Ils sont conçus pour être moins bruyants et davantage respectueux du milieu marin, en plus d'être équipés d'un système de chauffage par récupération d'énergie.

Le 1^{er} janvier 2016, la STQ s'engage, en partenariat avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), dans un projet pilote qui vise à offrir aux véhicules électriques un accès gratuit aux six traverses payantes de son réseau. Ce projet, qui vise à promouvoir l'utilisation de véhicules électriques, constitue une mesure concrète directement issue du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du gouvernement du Québec. Ainsi, durant l'année 2019-2020, la STQ assure le transport gratuit de 39 706 véhicules électriques.

Année après année, la STQ continue de multiplier les initiatives qui lui permettront de contribuer de manière significative au développement durable de la province. Rappelons que, comme le transport en commun, prendre le traversier, c'est en soi choisir une option de transport écoresponsable.

Sources additionnelles

- <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=26989&type=pge>
- <https://histoire-du-quebec.ca/bateaux-passeurs/>
- <https://www.journaldequebec.com/2019/04/28/photos-voici-9-facons-de-traverser-le-fleuve-saint-laurent-entre-quebec-et-levis-au-cours-des-siecles>

Marise Hovington : une femme à bord



**LES
VISAGES
DE LA
STQ**

Originaire de Tadoussac, Marise étudie en tourisme et amorce sa carrière comme matelot sur les navires de croisière offrant des excursions pour observer les baleines. Elle a tout de suite la piqûre pour le monde maritime et décide de suivre un cours de matelotage pour parfaire ses connaissances. Plusieurs années plus tard, elle deviendra la toute première femme à obtenir un poste de capitaine pour la Société des traversiers du Québec.

Elle fait ses premiers pas à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. « Lorsque j'ai commencé, j'étais multitâche : huileur à la salle des machines, gardien de navire, matelot... Je dépannais aussi comme agente de bureau. J'étais débrouillarde et je ne donnais pas ma place. » De nature travaillante, elle cumule une solide expérience dans tous les domaines de la navigation. L'année suivant son entrée en poste à la STQ, elle décroche son brevet de lieutenant et, en 2009, le brevet de capitaine qui fait d'elle la première femme capitaine à l'emploi de la STQ. Elle commande alors le NM *Armand-Imbeau*.

Au fil des ans, Marise a contribué à ouvrir la voie à d'autres femmes qui, comme elle, souhaitent faire carrière dans le domaine maritime. « Toutes les femmes qui occupent des postes sur les navires sont inspirantes, dit-elle, car elles ont des difficultés et des défis que les hommes n'ont pas, comme la vie de famille avec les enfants et toute l'organisation qui vient avec. Beaucoup de femmes se sont retroussé les manches et ont ouvert des portes. » Ces femmes ont laissé des traces durables dans le domaine maritime comme dans tout autre milieu de travail traditionnellement dominé par les hommes, estime Marise. Elles ont installé de nouvelles façons de faire et ont contribué, petit à petit, à transformer leur environnement de travail.

C'est son cas. Aujourd'hui, Marise ne travaille plus à bord des navires, mais comme coordonnatrice en sécurité maritime pour le siège social de Québec. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, elle est amenée à visiter et à collaborer avec chacune des traverses du réseau. Elle apporte une vision et des considérations qui lui sont propres afin de rendre les traverses plus sécuritaires. « J'aide les traverses dans différents domaines, explique-t-elle. Je dois m'assurer que le système de gestion de la sécurité de la STQ est appliqué, tout comme les différents règlements [qui régissent le transport maritime]. » Elle est une alliée importante pour les employés de chacune des traverses, pour qui la sécurité est une préoccupation de tous les instants.

« J'aime beaucoup venir en aide aux gens et les accompagner dans leur travail. J'ai un faible pour la formation, j'aime montrer et expliquer. »

C'est ainsi que, plus de 31 ans après avoir mis le pied sur un navire, celle qui a défoncé le fameux plafond de verre à bord du NM *Armand-Imbeau* continue, à sa manière, à faire une différence pour ses collègues et pour tous les usagers du réseau de la STQ.

Piotr Adam Kociolek : la passion avant tout



**LES
VISAGES
DE LA
STQ**

Piotr Adam Kociolek est un membre de longue date de la famille de la STQ. En novembre 2021, le chef mécanicien sénior du NM *Lomer-Gouin* prenait sa retraite après 39 ans de loyaux services à la traverse Québec-Lévis.

Piotr obtient en 1978 son diplôme d'ingénieur en mécanique de navires à Szczecin en Pologne, puis entame sa carrière à l'emploi de la Polish Steamship Company. Après son immigration au Canada en 1982, il s'établit dans la ville de Québec, où il décroche son brevet de mécanicien de navires. Il postule alors divers emplois dans le domaine maritime dans l'espoir de poursuivre sa carrière dans son pays d'adoption. Un jour, le téléphone sonne : c'est la Société des traversiers du Québec qui lui offre de rejoindre son équipe.

Le 29 novembre 1982, Piotr se rend à sa première journée comme assistant-mécanicien à bord du NM *Lomer-Gouin*, sous l'autorité du chef mécanicien Claude Bernier. Il n'a pas tout de suite de poste permanent, travaillant seulement sur appel, mais profite de ces premières années pour obtenir son certificat de mécanicien de troisième classe, puis celui de mécanicien de deuxième classe. Ses efforts portent fruit puisque le 2 avril 1986, la STQ l'engage officiellement comme chef mécanicien permanent sur le NM *Lomer-Gouin*. Ce navire, il apprendra à le connaître intimement puisqu'il y passera la plus grande partie de sa carrière.

« La majorité du temps, j'étais occupé sur le NM *Lomer-Gouin*, mais de temps à autre, je travaillais sur les NM *Alphonse-Desjardins*, NM *Radisson*, NM *Félix-Antoine-Savard* et même le NM *Lucien-L.* », confie-t-il. Finalement, en 2006, Piotr est nommé chef mécanicien sénior du NM *Lomer-Gouin*. « Depuis ce temps, je suis attaché à ce navire », commente-t-il, le sourire aux lèvres.

En tant que chef mécanicien sénior, Piotr participe à l'opération du navire en organisant, coordonnant et dirigeant les activités se déroulant dans la salle des machines. Il assure entre autres l'installation, l'entretien et la réparation de la machinerie et des équipements, en plus d'assurer la conformité du navire aux normes de sécurité en vigueur.

Mais Piotr avoue qu'il ne s'est jamais limité à sa description de tâche. Pour lui, il s'agit de s'assurer que le navire est dans le meilleur état possible à tous les égards. Si des anomalies ou des imprévus surviennent, il fait partie de la première ligne d'intervention. « Sur le traversier, il n'y a pas deux jours pareils, il n'y a pas de routine », confie-t-il. « Selon la situation, je suis le mécano, le plombier, l'électricien, l'électronicien, le gestionnaire du personnel, le gestionnaire des machines, l'homme à tout faire... »

Pour ce passionné de mécanique, 39 années à bord du NM *Lomer-Gouin* ont passé à la vitesse de l'éclair. « Quand on donne de l'amour à nos machines, elles nous le rendent! » dit-il. Il en va de même pour la famille professionnelle qu'il a bâtie au cours de sa carrière.

« Dans tous mes plans de retraite, je ne peux pas négliger le maintien d'un contact avec la STQ. Je pars de l'entreprise qui m'a employé pendant 39 ans. C'est une énorme partie de ma vie! Certainement, je vais rester pour toujours un fier membre de la STQ! »

Traverses et dessertes





NM *Armand-Imbeau*
NM *Jos-Deschênes*



1,6 kilomètre



12 minutes



150 km par
voie terrestre



En service
toute l'année

Traverse



Sorel-Tracy

Saint-Ignace-de-Loyola

À quelque 45 km à l'est de Montréal, aux confins de la Montérégie, Sorel-Tracy s'est construite en symbiose avec l'eau. En plus de se trouver au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, la ville s'étend de part et d'autre de cette dernière, à l'entrée de l'archipel du lac Saint-Pierre qui, avec ses 103 îles, est le plus important archipel du Saint-Laurent.

Sur la plus grande de ces îles, face à Sorel-Tracy, se trouve la municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola. Reliée à la rive nord du Saint-Laurent par la route 158, cette agglomération d'un peu plus de 2 000 habitants bénéficie de la traverse qui assure le lien avec Sorel-Tracy, au sud. Par voie terrestre, plus de 150 kilomètres séparent ces municipalités pourtant voisines. Par le fleuve, le traversier passe d'une rive à l'autre en seulement 12 minutes.

À bord du traversier, pénétrez dans une région fluviale exceptionnelle, peuplée d'îles, de marais et de chenaux qui en font un milieu naturel unique.



Un emplacement historique

C'est en 1665 que Pierre de Saurel érige, à l'emplacement de l'ancien Fort Richelieu, un nouveau fort autour duquel les terres seront défrichées, donnant ainsi naissance à la seigneurie de Sorel.

Dès 1847, un service régulier de traverse relie Sorel à Berthier, opéré par des canotiers, dont un certain Pierre Léveillé. Dans le journal *Les Campagnes* de l'époque, on peut lire une annonce à cet effet :

Le Soussigné a l'honneur de prévenir messieurs les Voyageurs qu'il partira tous les matins de Sorel, à 5 heures, et tous les soirs de Berthier, à 5 heures. Indépendamment de ces départs réguliers, on pourra traverser entre ces deux places, à toute heure de jour ou de nuit, en s'adressant chez M^{me} Ve Péloquin, à Sorel, en face du Marché, ou à sa demeure, à Berthier. Il espère, par les soins qu'il prendra des passagers et de leurs effets, continuer à mériter l'encouragement du public. Pierre Léveillé. Berthier, 17 juin 1847.

Dix ans plus tard, le service assuré par les canotiers est graduellement remplacé par celui des bateaux à vapeur. À Sorel-Tracy, *Le Doré*, commandé par le capitaine Chaillé, effectue deux traversées par semaine.

La paroisse de Saint-Ignace-de-Loyola est fondée en 1895 sur l'île Saint-Ignace, la plus grande de l'archipel. Deux ans plus tard, elle est officiellement reconnue comme entité municipale et M. Didace Guèvremont devient son premier maire. La municipalité prend graduellement de l'expansion. En 1939, on achève la construction de trois ponts qui relient Berthier à Saint-Ignace-de-Loyola. À partir de ce moment, c'est sur l'île que s'achèvera la traversée.

À partir de 1937, c'est la Compagnie de traverse du Saint-Laurent Limitée qui gère les passages entre Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola. Deux navires en assurent le service de traverse, soit le *Napoléon-L.*

de 1937 à 1967, et le *Pierre-de-Saurel* de 1956 à 1967. En 1967, un nouveau navire est mis à l'eau, le *Lucien-L.*, nommé en l'honneur de Lucien Lachapelle, un homme d'affaires et illustre bâtisseur sorelois¹.



Archives STQ - NM Pierre-de-Saurel



Archives STQ - NM Lucien-L.



Archives STQ

1. Alors que le *Napoléon-L.* est désarmé à l'arrivée du nouveau traversier, le *Pierre-de-Saurel*, lui, est vendu au gouvernement de l'Ontario en 1971. En 1974, il sera racheté par le gouvernement du Québec pour être affecté en tant que navire d'appoint à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, avant d'être cédé à la STQ en 1976. À compter de 1980, il est utilisé en tant que navire d'appoint et de relève à la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive, et comme navire de relève à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Il est ensuite vendu à une entreprise du Nouveau-Brunswick en 1986 en vue d'assurer la liaison entre Miguasha (Québec) et Dalhousie (Nouveau-Brunswick).



Archives STQ

La nationalisation de la traverse

Au moment de la création de la Société des traversiers du Québec, en 1971, c'est toujours la Compagnie de traverse du Saint-Laurent Limitée qui assure le service entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola. Ce n'est qu'à partir de 1976 que le gouvernement du Québec entreprendra d'étendre la juridiction de la STQ grâce à la nationalisation successive de plusieurs traverses de la province.

En 1978, la STQ entreprend des négociations avec la Compagnie de traverse du Saint-Laurent Limitée au sujet de la prise en charge de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola. Les transactions sont autorisées le 16 août par le gouvernement, puis la convention de cession et la convention de vente des actifs, signées par l'ancien propriétaire, Lucien Lachapelle, interviennent le 26 septembre, avec effet rétroactif au 1^{er} mai 1978. L'opération de la traverse par la société d'État débute le 1^{er} octobre suivant.

En 1983, la STQ instaure un laissez-passer pour tout voyageur résidant au Québec et qui utilise régulièrement la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, reproduisant ainsi un modèle instauré à la traverse Québec-Lévis. Ce laissez-passer est renouvelable chaque année à un coût minimal (5 \$ en 1984, 7 \$ en 1985). Puis, en 1985, le gouvernement du Québec dépose un nouveau budget qui prévoit, dans un souci de démocratisation des transports, l'abolition des péages sur les autoroutes et des frais de laissez-passer annuels pour les passagers de tous les traversiers.

En mars 1984, dans le cadre d'un programme de modernisation de sa flotte, la STQ lance des appels d'offres auprès des chantiers maritimes québécois pour la construction de deux nouveaux traversiers, dont un est destiné à la traverse de Sorel, le NM *Catherine-Legardeur*. Le navire, qui porte le nom de l'épouse de Pierre de Saurel, est construit au chantier maritime Versatile Davie, à Lauzon, et mis en service l'année suivante. Sa construction devait signifier le retrait du NM *Lucien-L.*, mais il est plutôt décidé que celui-ci demeurera en service comme navire d'appoint. Certaines années, comme en 2002-2003, il sera même maintenu en service toute l'année afin d'offrir un service à deux navires entre Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola.

1971

De nouvelles installations

Au cours de l'année 1986-1987, la STQ mène de front plusieurs projets de réparation et de modernisation de ses infrastructures, notamment à Sorel-Tracy, où une nouvelle gare est aménagée dans un édifice appartenant au ministère des Transports. En trois ans, le nombre de passagers à cette traverse augmente de 51 % et le nombre de véhicules, de 40 %.

En 1989, le ministère des Transports amorce des travaux pour le réaménagement du stationnement et de l'aire d'attente, ainsi que la construction d'une nouvelle guérite à Saint-Ignace-de-Loyola. En parallèle, le gouvernement du Canada procède à un appel d'offres pour la construction d'un nouveau quai.



Archives STQ - Ancienne gare maritime de Sorel

En 1992, la STQ entreprend des démarches en vue de réaménager complètement l'accès à la traverse, cette fois du côté de Sorel-Tracy. Elle sollicite la municipalité de Sorel de même que les gouvernements fédéral et provincial, mais le projet est retardé par une interruption de service, à l'hiver 1993, en raison de la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent entre Sorel et Trois-Rivières causée par des conditions climatiques difficiles et un embâcle sur le lac Saint-Pierre.

En 1993-1994, la STQ termine les travaux d'aménagement des installations à Saint-Ignace-de-Loyola avec la construction d'une modeste gare maritime. L'année suivante, à Sorel, le ministère des Transports du Québec complète la phase I de l'aire d'attente des véhicules et termine la préparation des plans et devis de la phase II, soit la reconstruction du quai, commencée en 1995.

À l'été 1996, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, à Montréal, connaît d'importants travaux. La traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola offre alors aux automobilistes une solution intéressante. Plusieurs centaines de traversées supplémentaires sont mises à l'horaire, permettant d'accueillir près de 75 000 véhicules de plus en 1996-1997 que l'année précédente.

Au printemps 2004, la STQ entreprend une nouvelle fois des travaux de réfection du débarcadère de Saint-Ignace-de-Loyola afin de lui redonner sa pleine capacité pour le transport des véhicules lourds. Puis, le NM *Catherine-Legardeur*, construit en 1985, bénéficie d'une cure de rajeunissement bien méritée. Le traversier est modernisé au Chantier Verreault Navigation, à Les Méchins, entre octobre 2005 et mai 2006.



Archives STQ - NM Catherine-Legardeur

Le projet « Fluidité »

Au cours de l'année 2007-2008, pour la première fois depuis son inauguration, plus d'un million de personnes empruntent la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola. L'achalandage et les besoins croissants de la clientèle commerciale motivent l'ajout de traversées à l'horaire et l'implantation d'un nouveau système de billetterie (2010). Quotidiennement, ce sont maintenant 85 employés qui s'activent pour offrir un service à l'année, 22 heures sur 24, tandis que le NM *Catherine-Legardeur* et le NM *Lucien-L.* assurent le transport d'une rive à l'autre.

En 2017, la STQ entreprend avec ses partenaires un vaste chantier de 25 millions de dollars visant à améliorer l'expérience des passagers de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola. Le projet « Fluidité » entend réaménager l'aire d'attente, revamper les gares maritimes sur les deux rives, devenues désuètes, et améliorer la fluidité au moment de l'embarquement. À terme, il s'agit de donner à la traverse les moyens de devenir un axe de transport structurant à proximité de la région de Montréal.

C'est le 14 décembre 2017 que sont finalement dévoilés, à Sorel-Tracy, les plans d'aménagement et le concept architectural de la nouvelle gare maritime dotée d'une salle d'attente vaste et moderne. Le projet prévoit également la reconfiguration des accès au secteur de la traverse, l'ajout de deux nouvelles guérites et l'agrandissement de l'aire d'attente qui permettra le désengorgement des rues menant au terminal, souvent engorgées durant les heures de pointe.

La nouvelle gare maritime de Sorel-Tracy, pouvant accueillir jusqu'à 75 voyageurs, ouvre ses portes en juin 2019. Construite dans une perspective de développement durable, elle obtient la certification LEED Canada Argent en 2020. Celle de Saint-Ignace-de-Loyola est inaugurée à son tour. Deux nouveaux navires à plus grande capacité sont assignés à la traverse, le NM *Armand-Imbeau* et le NM *Jos-Deschênes*, achevant la modernisation de ce lieu de passage essentiel à l'économie locale.



Archives STQ - Nouvelle gare maritime de Saint-Ignace-de-Loyola

L'archipel du lac Saint-Pierre : un joyau à découvrir

À quelques kilomètres seulement de la grande région de Montréal, le lac Saint-Pierre et son archipel, qui compte plus d'une centaine d'îles, constituent un véritable trésor national. Désigné comme réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO, le lac Saint-Pierre abrite un riche écosystème en raison de ses plaines inondables, qui offrent un environnement humide idéal pour de nombreuses espèces de poissons et d'animaux, mais également pour une flore diversifiée. Parmi les milliers d'oiseaux qui y trouvent eux aussi refuge, le héron est roi. Pas étonnant qu'il soit devenu l'emblème officiel de la région : avec près de 600 nids recensés en 2018, l'archipel constitue l'une des plus grandes héronnières d'Amérique du Nord.

C'est sur l'eau que se déploie dans toute sa splendeur le vaste chapelet d'îles dont Sorel-Tracy constitue la porte d'entrée. L'île Saint-Ignace, où vous dépose

le traversier, est la plus grande de l'archipel. À bord du navire, un coup d'œil vers l'est vous permettra d'apercevoir les silhouettes de l'île de Grâce et de l'île Ronde. Plus près de la côte sud du Saint-Laurent, longeant sa rive, se trouve l'île du Moine, entourée de chenaux et d'îlots qui ne demandent qu'à être découverts. Depuis Sainte-Anne-de-Sorel, de nombreuses excursions y sont organisées, en bateau, en canot ou en kayak.


Si vous préférez découvrir le secteur par voie terrestre, la Société de conservation, d'interprétation et de recherche de Berthier et ses îles (SCIRBI) propose près de dix kilomètres de sentiers qui sillonnent l'île du Milieu et l'île de la Commune. En parcourant les marais et marécages à pied, vous aurez la chance d'observer de près la faune et la flore de cet endroit unique.




Archives STQ




Archives STQ




NM Alphonse-Desjardins
NM Lomer-Gouin




1 kilomètre



12 minutes



31 km
par voie terrestre



En service
toute l'année

Traverse



La ville de Québec se dresse fièrement sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'endroit même où il commence son élargissement. En langue algonquine, *Kébec* signifie d'ailleurs « là où le fleuve rétrécit ». Un peu plus loin, il y a l'île d'Orléans, puis le « bas du fleuve », et finalement des contrées où le fleuve est si large qu'on l'appelle « la mer ». Berceau de la Nouvelle-France, la ville portuaire surplombe le cours d'eau en donnant l'impression de veiller sur lui.

En face, le long de la rive sud du Saint-Laurent, Lévis est la digne héritière de la seigneurie de Lauzon et un pôle industriel important pour la région. Très tôt après l'arrivée des colons, le besoin de relier la ville de Québec aux terres situées sur la rive opposée se fait sentir. Les canots d'écorce - et le pont de glace en hiver - ne suffisant plus, ils sont remplacés, au cours du XIX^e siècle, par des bateaux à vapeur qui assurent le passage de voyageurs et de marchandises d'une rive à l'autre. Ils seront opérés par des entreprises privées jusqu'à la nationalisation de la traverse, en 1971.

L'histoire de la traverse Québec-Lévis est indissociable de celle de la Société des traversiers du Québec. Il s'agit de la première traverse de la province à avoir été prise en charge par l'État et, en tant que telle, c'est elle qui a scellé la mission de la STQ en tant qu'organisme voué à créer et à maintenir des liens maritimes entre les régions du Québec.

Apprenez à voir la région de la Capitale-Nationale d'un autre œil en découvrant l'un des fleurons de notre histoire maritime.



La première traverse nationalisée

Dès l'établissement de la Nouvelle-France et jusqu'à notre époque, la traverse Québec-Lévis a permis d'assurer un lien essentiel entre la capitale nationale et les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent. C'est un point de passage névralgique pour les premiers colons, qui se déplaçaient d'une rive à l'autre pour chasser l'orignal, se procurer du bois ou accéder à Pointe-de-Lévy, un secteur de la seigneurie de Lauzon qui deviendrait plus tard Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy, le premier village de la rive sud. Au fil des ans et de nombreuses fusions municipales, Lévis est devenu ce qu'on connaît aujourd'hui : un secteur industriel d'une grande vitalité, avantage par sa proximité avec la ville de Québec.

Mais cette proximité ne serait que théorique sans l'intervention des canotiers qui, les premiers, ont assuré les passages entre les deux rives, pour être ensuite remplacés par des compagnies privées opérant bateaux à vapeur et bateaux-passeurs puis, éventuellement, par la STQ. Même après la construction du premier pont reliant la « vieille capitale » à sa voisine d'en face, le traversier demeure un mode de transport essentiel dont la vocation s'est modifiée avec le temps : de passeur de voyageurs et de marchandises, il est devenu un maillon crucial de l'écosystème de transport en commun de la Capitale-Nationale.

Nous avons abordé, dans la section « Histoire de la Société des traversiers du Québec », l'importance capitale que revêt, d'un point de vue historique, la traverse Québec-Lévis pour la société d'État. C'est son rôle crucial dans l'économie de la province qui a donné le coup d'envoi à la nationalisation des traverses québécoises, menant à la création d'un organisme gouvernemental de transport maritime dont le rôle a depuis grandi de manière exponentielle.

Lorsque la société d'État voit le jour, le 4 juin 1971, elle porte le nom de Société des traversiers Québec-Lévis. Elle est créée expressément pour prendre la relève de La Traverse de Lévis Limitée et son rôle se limite à ce mandat précis. Aussitôt, on

entrepris la revitalisation de la traverse : on procède à la réfection des quais – qui sont cédés à la nouvelle société par les villes de Lévis et de Québec pour la somme symbolique d'un dollar – et on amorce la construction de deux nouveaux navires qui sont encore en service aujourd'hui : le NM *Alphonse-Desjardins* et le NM *Lomer-Gouin*. La construction de nouveaux débarcadères est aussi entreprise des deux côtés du fleuve. Ces travaux forcent l'interruption du service entre Québec et Lévis pendant plus d'un an. Les débarcadères de Québec et de Lévis sont finalement achevés au cours de l'année 1975-1976.



Archives STQ - NM Alphonse-Desjardins

En 1978, la STQ entreprend la construction d'une nouvelle gare maritime à Québec. Les travaux débutent le 16 août et la nouvelle gare est inaugurée le 4 mai 1979. Du côté de Lévis, de longs pourparlers mènent à la décision de construire une gare intermodale qui sera utilisée conjointement par la STQ et VIA Rail Canada. Le gouvernement du Québec donne son aval au projet en décembre 1982. Les travaux débutent à l'automne suivant et la gare est finalement inaugurée en août 1984. La STQ y est locataire pour une durée de 20 ans avec option de renouvellement.

Un achalandage en dents de scie

L'année 1983-1984 est plutôt noire pour la traverse Québec-Lévis : 7 % des traversées prévues sont annulées. Des travaux d'envergure aux installations terrestres et maritimes de chaque côté de la rive sont en cause, mais aussi les conditions de navigation particulièrement difficiles de l'hiver 1984. Le NM *Radisson*, navire de relève alors assigné à la traverse, subit des dommages importants lors d'un échouement, qui entraînent son retrait pendant plusieurs semaines. Des travaux de réparation et de revitalisation sont entrepris sur le traversier afin de prolonger sa vie utile.

1983-1984

L'été 1984 est marqué par les festivités entourant le 450^e anniversaire de la découverte officielle du Canada par Jacques Cartier. La traverse Québec-Lévis enregistre alors une hausse considérable du nombre de passagers, mais, étonnamment, une baisse significative du nombre de véhicules embarqués. On explique cette situation par la circulation automobile difficile dans les environs de la traverse. Une bonne partie de la clientèle automobile de la STQ délaisse alors le service pour se rabattre sur les ponts, mais une vaste campagne de publicité déployée en 1985 permet à la société d'État de récupérer des adeptes.



Archives de la Ville de Lévis - Chantier Davie

Néanmoins, l'idée de transformer la traverse Québec-Lévis en un service piétonnier qui serait mieux intégré aux services de transport en commun régionaux fait son chemin. Si cette avenue est éventuellement écartée - en raison, entre autres, de la nécessité de maintenir une solution de rechange pour les automobilistes en cas de travaux sur les ponts -, on remarque que la vocation de la traverse se transforme pour laisser une place de plus en plus importante aux piétons. La décroissance du nombre de véhicules transportés s'accroît encore en 1993 avec l'ouverture d'une troisième voie sur le pont de Québec, chutant de près de 12 % alors même que le nombre de passagers augmente de manière constante depuis cinq ans. Pour tenter de contrer cette tendance, la STQ collabore avec la Ville de Lévis pour procéder, en 1995-1996, à l'aménagement paysager de l'espace entourant l'aire d'attente des véhicules sur la rive sud du fleuve.

1993 à 1996



Archives STQ

En 1997 et en 1998, des travaux majeurs sur le pont Pierre-Laporte et sur l'autoroute Jean-Lesage incitent les automobilistes à renouer avec la traverse Québec-Lévis. La solution de rechange proposée par le traversier prend alors tout son sens.

1997-1998

Une vaste entreprise de modernisation

La traverse Québec-Lévis est la plus ancienne du réseau de la STQ, et l'un des premiers points de traverse réguliers à apparaître le long du Saint-Laurent. Au début des années 2000, elle opérait toujours avec les traversiers et les installations construits au moment de sa nationalisation, en 1971. Le temps a fait son œuvre et les infrastructures, tant maritimes que terrestres, doivent être revampées.

En 2002-2003, afin de donner le coup d'envoi à une importante cure de rajeunissement à la traverse Québec-Lévis, la STQ entreprend la modernisation de ses deux navires, le NM *Alphonse-Desjardins* et le NM *Lomer-Gouin*. Après avoir servi tout l'été à la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive, c'est le NM *Radisson* qui est désigné pour assurer la relève du premier jusqu'à son retour en service en décembre 2002. Le NM *Félix-Antoine-Savard*, quant à lui, viendra prêter main-forte durant la période hivernale, pendant que le NM *Lomer-Gouin* est en cale sèche. Du printemps à l'automne 2003, alors que les navires modernisés reprennent du service, des travaux majeurs de réfection sont effectués au quai de Lévis.

Le 2 juillet 2003, plus de 300 personnes sont conviées à l'inauguration de « La Traverse » à bord du NM *Alphonse-Desjardins*. L'exposition, installée dans le salon des passagers du navire nouvellement revampé, est un hommage à la riche histoire du lien maritime entre Québec et Lévis.



Archives STQ - Modernisation du NM *Alphonse-Desjardins*

Quelques années plus tard, en 2006-2007, ce sont les rampes d'embarquement des véhicules et des piétons, du côté de Lévis, qui connaissent une cure de modernisation. Dans la foulée, la STQ honore son engagement pour l'environnement en installant, au quai Paquet de Lévis et au quai des Foulons de Québec, les dispositifs nécessaires pour alimenter les traversiers à quai durant la nuit, évitant ainsi de laisser tourner les génératrices au diesel lorsque les navires ne sont pas en fonction. Ces mesures permettent d'économiser une importante quantité de carburant tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre des navires.

Au même moment, on prépare les plans de modernisation des gares maritimes, des deux côtés du Saint-Laurent, un projet qui, en tout et pour tout, s'étendra sur une dizaine d'années. Les travaux visent principalement à rendre les bâtiments conformes aux normes de développement durable, à améliorer la fluidité des déplacements dans chacune des gares, et à moderniser les services de billetterie de Québec et de Lévis.



Archives STQ - Inauguration de la modernisation NM *Lomer-Gouin*

La modernisation de la gare maritime de Québec

Les premiers travaux de modernisation du côté de Québec s'effectuent comme prévu au cours de l'été 2007. En plus du remplacement de la passerelle d'embarquement des piétons, l'aménagement des lieux est complètement revu pour mieux répondre aux besoins de la clientèle. Parmi les améliorations apportées, notons la revitalisation des aires de la salle d'attente et de la billetterie en faisant appel à des matériaux et des couleurs qui rendent hommage à l'industrie maritime.



Archives STQ - Inauguration de la gare

L'année suivant la période d'achalandage record occasionnée par le 400^e de la Ville de Québec, d'importants travaux de réfection sont à nouveau réalisés aux débarcadères de Lévis et de Québec.

Les équipements de structure sont remplacés à l'identique, tandis que le mécanisme de levage du tablier d'embarquement est réimaginé afin d'en faciliter l'entretien.

En 2011, un jalon important est franchi dans l'histoire de la plus ancienne traverse du réseau : la STQ célèbre la millionième traversée entre Québec et Lévis.

Après avoir dédié près de cinq ans à la construction d'une nouvelle gare maritime du côté de Lévis, la STQ reprend les travaux de plus belle à Québec durant l'été 2018. C'est la firme MDA architectes qui signe les plans du nouvel espace. On procède alors au réaménagement complet de la salle d'attente afin de bonifier l'expérience des voyageurs et d'améliorer la fluidité des déplacements à l'intérieur de la gare. La nouvelle salle d'attente a une capacité d'accueil de 273 personnes, près de trois fois plus qu'avant les travaux. Cette amélioration importante permet de soulager les problèmes d'achalandage que pouvait connaître la traverse en haute saison. Par ailleurs, le choix de matériaux nobles tels que le verre et le bois s'accorde avec l'orientation de développement durable adoptée par la société d'État tout en harmonisant le style de la gare de Québec avec celui de la toute nouvelle gare maritime de Lévis.



Archives STQ - Gare maritime de Québec

La modernisation de la gare maritime de Lévis

En février 2012, la Société des traversiers du Québec acquiert la gare de VIA Rail Canada à Lévis, dont elle était locataire depuis 1984. Son objectif : faire construire sur le site de l'ancienne gare intermodale une gare maritime à la fine pointe, capable de répondre à l'achalandage toujours croissant à la traverse Québec-Lévis. En 2012-2013, ce sont plus de deux millions de passagers qui empruntent le traversier, ce qui représente une augmentation de près d'un demi-million de passagers en dix ans.

Le concept architectural de la future gare, imaginé par GLCRM Architectes en collaboration avec la firme d'ingénieurs Stantec, est dévoilé lors d'une conférence de presse tenue le 20 décembre 2013. On y présente un aménagement épuré favorisant la fluidité des déplacements et on réitère le souci de la STQ de s'inscrire dans une démarche de développement durable.

Les travaux s'étendent sur près d'une année et demie. Ils comprennent non seulement la construction du nouveau bâtiment, mais le réaménagement complet du site, y compris un stationnement de plus de 150 places, un terminus d'autobus avec cinq quais d'embarquement et un nouvel accès aux traversiers.

Lorsque la nouvelle gare maritime de Lévis ouvre finalement ses portes, le 23 juin 2015, le public découvre un édifice à la facture architecturale résolument contemporaine, doté d'une structure mixte faite de bois et d'acier. L'alliage de ces matériaux nobles rappelle avec élégance le riche passé industriel du site et évoque l'univers maritime. L'immeuble est construit sur deux étages. Le rez-de-chaussée accueille un hall d'entrée spacieux, la billetterie, les bureaux administratifs de la traverse et un comptoir de restauration rapide. L'étage supérieur, entièrement vitré, abrite une vaste salle d'attente avec vue panoramique sur le fleuve et la ville de Québec, sur la rive opposée. La capacité d'accueil de la gare passe à 450 passagers, voire 590 si l'on tient compte de l'espace rendu disponible par l'aménagement d'une terrasse extérieure. C'est l'équivalent d'un navire au maximum de sa capacité.

À peine inaugurée, la nouvelle gare maritime de Lévis récolte déjà les honneurs. En l'espace de deux ans, elle est lauréate aux Grands Prix du génie-conseil québécois et aux Canadian Green Building Awards, en plus de remporter un prix d'excellence Cecobois et d'être honorée au gala Marcus Vitruve en 2015.



Archives STQ - Gare maritime de Lévis

En octobre 2017, elle devient la première gare du réseau de la STQ à obtenir la certification LEED Canada Argent, qui atteste de la conception durable du bâtiment répondant à des normes strictes en matière de performance environnementale. À toutes les phases du projet, le souci pour l'environnement a guidé les décisions des architectes, ingénieurs et entrepreneurs qui ont participé à sa construction. L'utilisation de matériaux locaux, écologiques et issus de matières recyclées, la gestion responsable des déchets de construction, l'optimisation de l'efficacité énergétique du bâtiment et la gestion efficace de l'eau figurent parmi les mesures mises en place afin de réduire le plus possible l'empreinte écologique de la gare.

Entre le jour de son ouverture en 2015 et le printemps 2020, près de 8,6 millions d'usagers ont bénéficié des installations de la nouvelle gare maritime de Lévis.

La STQ et le 400^e de la ville de Québec

En 2008, année du 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Québec, l'horaire de la traverse Québec-Lévis est bonifié pour accommoder l'afflux de touristes dans la région de la Capitale-Nationale. Le traversier s'avère être un moyen de transport idéal pour les visiteurs qui veulent découvrir la ville à pied, mais aussi pour les citoyens de Lévis qui doivent se rendre à Québec, mais souhaitent éviter d'embourber davantage le centre-ville. La société d'État double son offre de service en soirée afin d'inciter les visiteurs à utiliser le traversier pour aller admirer le *Moulin à images*, un spectacle conçu par Robert Lepage et Ex Machina, projeté sur les silos à grains de la Bunge, au bassin Louise. Tout au long de l'année, les événements et les commémorations se multiplient pour célébrer cet anniversaire important. La STQ n'hésite pas à augmenter les effectifs et la fréquence des traversées pour répondre au taux d'achalandage, qui atteint des sommets lors du spectacle inaugural (le 31 décembre 2007), lors de la fête de la ville de Québec (le 3 juillet 2008), et à l'occasion des prestations de Paul McCartney et de Céline Dion sur les plaines d'Abraham (le 20 juillet et le 22 août 2008). En juillet et en août, l'achalandage connaît une hausse de 45 % avec plus de 630 000 passagers transportés en seulement deux mois.



Former la prochaine génération de navigateurs

La STQ va encore plus loin dans son rôle de chef de file en s'associant à la Commission scolaire des Navigateurs et à l'Institut maritime du Québec pour former la prochaine génération de travailleurs de l'industrie maritime. Grâce à ce partenariat, les étudiants du diplôme d'études professionnelles en matelotage bénéficient depuis 2018 d'un accès privilégié aux installations et aux navires de la STQ. Grâce à des visites à bord des traversiers, ils sont à même d'observer, en temps réel, les opérations de la société d'État et disposent d'un bassin d'expertise unique grâce à ses employés dédiés.

Chaque année, c'est l'équivalent de 15 mois de stages en milieu de travail qui est offert par la STQ, soit 3 600 heures de navigation.



Archives STQ



Découvrir la capitale nationale depuis le fleuve

À bord du traversier, profitez d'un point de vue unique sur la ville de Québec, qui surplombe le Saint-Laurent avec majesté. Dès le départ de Lévis, vous verrez se profiler le cap Diamant et la silhouette imposante du Château Frontenac, reconnaissable entre mille, qui s'élève au-dessus de la Basse-Ville. À mesure que progresse la traversée, vous distinguerez les murs de la Citadelle, dont les fortifications témoignent du riche passé militaire et maritime de la capitale.

À l'est, les installations du port de Québec sont visibles, rappelant le lien étroit et vital qui unit la ville au fleuve. Avant même l'arrivée des premiers Européens, les Iroquoiens avaient élu domicile au

pied du cap Diamant, où ils avaient établi le village de Stadaconé. C'est avant tout la proximité du fleuve et de la rivière Saint-Charles qui fait de ce lieu - futur emplacement de la ville de Québec - un endroit stratégique pour le commerce et la vie riveraine. Pôle économique de la région dès l'établissement des premières colonies, Québec devient rapidement un point névralgique en Amérique du Nord au fur et à mesure que s'y développe l'activité maritime et portuaire. Au tournant du XIX^e siècle, Québec est une véritable plaque tournante où transigent les marchandises et les passagers entre l'Europe, le Bas-Canada et la région des Grands Lacs. À cette époque, le « Havre de Québec » est le troisième port le plus important d'Amérique, après ceux de New York et



Archives STQ


de La Nouvelle-Orléans. Durant la première moitié du 19^e siècle, c'est d'ailleurs au port de Québec que débarquent près de 30 000 immigrants britanniques et irlandais... par année!

En approchant de la rive, on peut presque s'imaginer débarquer au cœur du marché Champlain, un vaste marché public qui, entre 1860 et 1910, avait cours à l'endroit même où se dresse aujourd'hui la gare maritime. En 1856, la gare du chemin de fer Grand Tronc y est érigée et sert de lieu de passage entre le service ferroviaire et le bateau à vapeur de James Tibbits, le *Grand Trunk Ferry*, qui assure alors la traverse Québec-Lévis. Peu de temps après


la construction de la gare, on bâtit à proximité un imposant marché intérieur à l'image du marché Bonsecours de Montréal. La place publique qui s'étend devant la halle accueille des centaines d'étals pendant 50 ans, jusqu'à ce que des incendies successifs signent l'arrêt de mort du marché. Encore aujourd'hui, la rue du Marché-Champlain voisine les installations de la gare maritime de Québec.

Sources additionnelles


- <https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/historique>
- <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/toponymie/fiche.aspx?idFiche=934>




NM *Joseph-Savard*



3,7 kilomètres



20 minutes



En service
toute l'année

Traverse



L'Isle-aux-Coudres

Saint-Joseph-de-la-Rive

Au large de Baie-Saint-Paul, à l'ombre des montagnes de Charlevoix, l'île aux Coudres semble doucement allongée sur les eaux du Saint-Laurent. Pas étonnant que le temps semble y filer plus lentement que partout ailleurs.

On la rejoint en égrenant le chapelet de villages qui se dressent le long de la 138, puis en bifurquant vers le fleuve à Baie-Saint-Paul pour rejoindre Saint-Joseph-de-la-Rive, un secteur de la municipalité des Éboulements. De là, le traversier nous emmène vers l'île en nous faisant profiter de panoramas uniques sur la magnifique région de Charlevoix et sur le Saint-Laurent qui, à cette hauteur, ressemble presque déjà à la mer.

Les quelque 1140 Coudriolois et Coudrioloises – ou « marsouins », comme on les surnomme affectueusement – qui habitent l'île affichent avec fierté leur qualité d'insulaires. De génération en génération, ils ont bâti une communauté tissée serrée, digne et autonome, qui malgré son isolement – et peut-être à cause de lui – continue de s'épanouir grâce à la passion de ses membres. Les trois villages de l'île, Saint-Bernard, Saint-Louis et La Baleine, réunis à partir de 2000 sous le nom de L'Isle-aux-Coudres, ont chacun une personnalité bien distincte.

Embarquez à bord du NM *Joseph-Savard* et partez à la rencontre d'une île au charme unique qui ne laisse personne indifférent.



Entre terre et mer

Baptisée par Jacques Cartier en l'honneur des nombreux coudriers (ou noisetiers) qui y poussent, L'Isle-aux-Coudres devient, à partir du passage de l'explorateur en 1535, une halte pour les navires venus de France, permettant aux marins de se reposer avant de poursuivre leur route vers Québec, et parfois même d'enterrer les membres de l'équipage n'ayant pas survécu à la longue et périlleuse traversée de l'Atlantique.

Les premières familles s'installent sur l'île dès 1720, attirées par un relief plat qui semble la prédestiner à l'agriculture. Fermiers, pêcheurs, marins et constructeurs de goélettes y élisent domicile, bâtissent maisons et moulins, et défrichent la terre pour donner naissance à une économie locale vive et résiliente. Le mot d'ordre de ces premiers colons : l'autosuffisance. Reliés à la terre par leurs propres moyens pendant plus de 200 ans, les insulaires apprennent à naviguer sur le Saint-Laurent dans toutes les conditions, douze mois par année. Dans son *Histoire de L'Isle-aux-Coudres*, document historique datant de 1879, l'abbé Alexis Mailloux note d'ailleurs à plusieurs reprises le caractère périlleux – et parfois fatal – de la traversée durant les mois d'hiver.

Au XIX^e siècle, le transport maritime se développe de manière considérable sur le fleuve Saint-Laurent. À Québec et à Montréal, on construit des navires en acier de grandes dimensions et des bateaux à vapeur capables de transporter des véhicules. Sur L'Isle-aux-Coudres, toutefois, un chantier naval plus modeste

produit des bateaux de bois qui continuent de veiller aux déplacements locaux. La morphologie des navires s'adapte aux marées qu'on retrouve dans le « bas du fleuve », et on voit apparaître des goélettes à fond plat capables de s'échouer sur les bas-fonds à marée basse. Ces « voitures d'eau », comme on les appelait à l'époque, assurent le ravitaillement des villages côtiers et des insulaires de la région. Entre 1860 et 1959, pas moins de 47 goélettes sont construites au chantier de L'Isle-aux-Coudres.

Ce n'est qu'en 1930 qu'un premier navire, simplement nommé *L'Île-aux-Coudres*, se met à offrir des traversées quotidiennes entre Saint-Joseph-de-la-Rive et la municipalité de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, du printemps à l'automne. Contrairement aux goélettes et aux autres navires utilisés jusque-là, celui-ci est suffisamment grand pour transporter voitures et passagers. Le traversier n'est en service que durant trois ans, mais sa courte carrière marque un point décisif dans la vie des insulaires : c'est un lien important et stable qui les rattache désormais à la terre ferme. Après le retrait de *L'Île-aux-Coudres*, d'autres navires prennent la relève. L'hiver, des canots à glace continuent d'assurer le transport vers Saint-Joseph-de-la-Rive jusqu'à ce qu'un premier traversier suffisamment robuste pour affronter les glaces du Saint-Laurent soit mis en service. Il s'agit du NM *La Marjolaine*, construit en 1904, qui sera affecté en 1958 à la traversée de L'Isle-aux-Grues. En 1973, il est remplacé par le NM *Trois-Rivières*, lui aussi capable de naviguer été comme hiver.



Archives STQ

La nationalisation de la traverse

Le 1^{er} octobre 1976, la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive est nationalisée. Le ministère des Transports en confie l'administration à la Société des traversiers du Québec, qui a le vent dans les voiles. S'amorce alors une entreprise de modernisation de la traverse qui durera plusieurs années. Le NM *Trois-Rivières* bénéficie d'importants travaux de renforcement de sa coque et d'une modernisation complète de son système de propulsion.

De septembre à novembre 1979, les quais et rampes de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres et de Saint-Joseph-de-la-Rive sont complètement refaits à neuf par l'entrepreneur Lang Construction. En 1983, le ministère des Transports complète également la construction d'une salle d'attente à Saint-Joseph-de-la-Rive.

La même année, la STQ instaure un laissez-passer annuel pour les résidents de L'Isle-aux-Coudres, renouvelable chaque année à un coût minimal. Après quelques années de va-et-vient à ce sujet, la gratuité entre en vigueur à la traverse à partir du 14 juin 1989.

En mars 1984, dans le cadre de son programme de modernisation de sa flotte, la société d'État lance des appels d'offres auprès des chantiers maritimes québécois pour la construction de deux nouveaux traversiers, dont un est destiné à la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive. C'est au chantier maritime Versatile Davie, à Lauzon, qu'est confiée la construction du NM *Joseph-Savard*, qui entre en service en 1986. L'arrivée du navire marque le retrait partiel du NM *Trois-Rivières*, qui sera utilisé comme navire d'appoint durant la saison estivale jusqu'en 1997.



Archives STQ - NM Joseph-Savard

De terre agricole à paradis touristique

Si l'agriculture a progressivement perdu de son importance sur L'Isle-aux-Coudres, en raison principalement de l'espace restreint offert par une superficie d'à peine plus de 90 kilomètres carrés, le tourisme, lui, gagne du terrain avec chaque année qui passe.

Au cours de l'année 1986-1987, plusieurs projets de réparation et de modernisation sont réalisés aux infrastructures de la traverse, à L'Isle-aux-Coudres comme à Saint-Joseph-de-la-Rive, afin de répondre à une demande sans cesse croissante. Pour l'instant, on procède à la réfection des quais et du débarcadère, mais le ministère des Transports met en branle un projet de construction d'une nouvelle gare maritime à L'Isle-aux-Coudres. L'industrie touristique bat son plein dans toute la région de Charlevoix, et le charme de l'île ne laisse pas les visiteurs indifférents. Le gouvernement du Québec doit donc donner les moyens à la traverse de répondre à l'achalandage accru durant la période estivale. Les plans de la gare sont dévoilés en 1990, puis les travaux sont réalisés au cours de l'année 1992-1993.

Au moment de l'inauguration de la nouvelle gare maritime, le 17 juin 1993, l'achalandage de la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive est déjà en hausse pour la cinquième année consécutive. Maillon important de l'industrie touristique de la région, la STQ se voit décerner le « Prix de l'Entreprise publique » de Charlevoix en 1997. C'est un honneur qui rejaillit sur l'ensemble du personnel dévoué de la traverse qui, année après année, se démarque par son service chaleureux, sa courtoisie et son dévouement.

Durant les années qui suivent, le tourisme continue de se développer avec ferveur dans la région de Charlevoix et à L'Isle-aux-Coudres. Le service de traversier est de plus en plus populaire. En 2008, un entrepôt est construit à L'Isle-aux-Coudres afin de répondre aux besoins opérationnels de la traverse. Les bureaux administratifs de la gare maritime sont aussi rénovés et modernisés. Du même coup, la STQ continue sur la lancée environnementale amorcée à la traverse Québec-Lévis l'année précédente et installe au quai de L'Isle-aux-Coudres les dispositifs nécessaires pour alimenter les traversiers à quai durant la nuit. Ces nouvelles installations permettent d'éviter

de laisser tourner les génératrices au diesel lorsque les navires ne sont pas en fonction et d'économiser une importante quantité de carburant tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre des navires.

Quelques années plus tard, en 2017-2018, la STQ mène un projet d'agrandissement des infrastructures de la traverse, de concert avec différents acteurs provinciaux et municipaux. L'objectif de cette initiative est notamment d'améliorer la fluidité aux abords du quai de Saint-Joseph-de-la-Rive, de plus en plus achalandé en raison de l'afflux de touristes dans la région. Depuis quelque temps, les véhicules en attente d'une place à bord étaient forcés de se garer sur la voie publique, ce qui constituait une source d'irritation pour les résidents et les commerçants du secteur. Cet important projet de réaménagement de l'aire d'attente est réalisé à l'été 2018. L'ajout, notamment, de deux voies d'attente permet d'augmenter considérablement la capacité d'accueil : le nombre de véhicules pouvant prendre place sur le quai passe alors de 65 à 98.

En 2021, la société d'État entreprend la modernisation complète du NM *Joseph-Savard*, menée par Groupe Océan, et le réaménagement des infrastructures de la traverse, un vaste projet de près de 30 millions de dollars. En plus des quais et des embarcadères, les aires d'attente, les deux gares, les espaces de stationnement et les équipements destinés aux clients seront aussi reconstruits à neuf selon les nouveaux standards de confort de la STQ. Ce vaste projet de reconstruction sera aussi l'occasion de trouver des solutions aux enjeux de cohabitation entre la traverse et les résidents dans les moments les plus achalandés de l'année, en particulier en ce qui a trait à l'attente sur le réseau routier.

Aujourd'hui, la traverse de L'Isle-aux-Coudres est plus populaire que jamais. Les insulaires, réputés pour leur accueil chaleureux, reçoivent chaque année plus de visiteurs que l'année précédente. En été, le NM *Radisson* vient prêter main-forte au NM *Joseph-Savard* pour répondre à la demande. En 2020-2021, les quelque 50 employés de la traverse ont réalisé 11 770 traversées, transportant 530 216 passagers et près de 278 973 véhicules.



Archives STQ



Archives STQ



Archives STQ

**Superficie de l'île :
90 km²**

**En 2021, vaste projet
de modernisation du
NM *Joseph-Savard*
pour près de 30 M\$**

**En 2020-2021, les
quelque 50 employés de
la traverse ont réalisé
11 770 traversées,
transportant
530 216 passagers et
près de 278 973 véhicules.**



Archives STQ - photographe Éric Massicotte - Traverse de L'Isle-aux-Coudres



Archives STQ

Le tour de l'île

À bord du traversier qui s'éloigne tranquillement de Saint-Joseph-de-la-Rive, laissez-vous bercer par le rythme régulier des vagues et prenez une bonne bouffée d'air salin. L'approche se fait doucement, le navire fouetté par le vent du large au milieu d'un paysage enchanteur.

Arrivé à terre à Saint-Bernard-sur-Mer, vous n'aurez d'autre choix que d'emprunter la route qui ceinture l'île, appelée Chemin des Coudriers. Étroite et invitante, elle offre 23 kilomètres de panoramas uniques qui se transforment au rythme des marées et des couchers de soleil. En voiture, on la parcourt fenêtres baissées, pour bien respirer l'air du large. Par ailleurs, le relief plat de l'île attire chaque année des milliers de cyclistes, venus découvrir sur deux roues ses charmes et ses richesses.

À L'Isle-aux-Coudres, le temps semble s'arrêter. On ne peut s'imprégner de sa beauté qu'avec lenteur. Découvrez ses mille attraits au fil de vos envies : artisanat, douceurs gastronomiques ou musique à ciel ouvert vous attendent. Arrêtez-vous dans ses nombreuses adresses gourmandes - de sa cidrerie à sa mythique boulangerie - qui offrent des produits du terroir que vous ne trouverez nulle part ailleurs, ou flânez sur la grève qui exerce ici une attraction irrésistible. En fin de journée, rendez-vous au Cap-à-Labranche, à la pointe ouest de l'île, où vous pourrez admirer le coucher du soleil en profitant de vues imprenables sur les montagnes de Charlevoix.

Du grand air au grand écran

Le cinéaste Pierre Perreault a largement contribué à rendre L'Isle-aux-Coudres célèbre. En 1963, il débarque sur la petite île du Saint-Laurent pour y documenter la vie et l'histoire des Coudriolois. De ce passage naîtra la Trilogie de L'Isle-aux-Coudres, un triptyque documentaire qui demeure aujourd'hui une œuvre marquante du cinéma direct. Le premier opus de la série, *Pour la suite du monde*, coréalisé avec Michel Brault, immortalise les voix et les visages des insulaires. Les deux cinéastes y embrassent le paysage du « bas du fleuve » avec une poésie hors du commun. On peut entre autres y voir des images de la pêche aux marsouins, aujourd'hui interdite, mais qui a constitué pendant de longues années une activité courante pour les habitants de l'île.

Ancrés dans l'histoire


Depuis 2009, les passagers qui montent à bord du NM *Joseph-Savard* et du NM *Radisson* peuvent en apprendre davantage sur l'origine des noms des deux traversiers grâce à une exposition permanente qui permet de mettre en valeur l'histoire des traverses de la STQ et des régions qu'elles desservent. Voici un bref portrait de ceux qui ont donné leur nom aux deux navires de la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le **NM *Joseph-Savard*** porte le nom du tout premier colon à s'installer à L'Isle-aux-Coudres, vers 1720, à la suite de la permission accordée au Séminaire de Québec de coloniser l'île. Il se voit accorder 16 arpents de terre, qu'il partage plus tard entre ses huit enfants. D'ailleurs, sa fille aînée, Brigitte Savard, serait la première personne à être née sur l'île.


Le **NM *Radisson***, qui vient prêter main-forte au navire principal durant la période estivale, a quant à lui été nommé en l'honneur de Pierre-Esprit Radisson, un célèbre explorateur français du XVII^e siècle. Aventurier, coureur des bois et marchand, Radisson a fondé la Compagnie de la Baie d'Hudson aux côtés de Médard Chouart des Groseilliers. Il a souvent changé d'allégeance, se rangeant tour à tour du côté des Français et des Anglais, ce qui en fait une figure controversée - mais ô combien fascinante! - de notre histoire.




Archives STQ - Anniversaire 50 ans de la traverse




NM *Grue-des-Îles*



7,8 kilomètres



30 minutes



En service maritime
d'avril à décembre
Service aérien hivernal

Traverse



Au large de Montmagny, à quelques kilomètres en aval de l'île d'Orléans, s'étend un chapelet d'une vingtaine d'îles, d'îlots et de récifs qu'on appelle l'archipel de L'Isle-aux-Grues. Longue de dix kilomètres, l'île qui donne son nom à l'archipel est aujourd'hui la seule à être habitée. Elle accueille la municipalité de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues, une petite bourgade de 130 habitants dont la population double durant la période estivale.

Rendue célèbre grâce aux œuvres de Jean-Paul Riopelle et à sa fromagerie, L'Isle-aux-Grues abrite aussi quelques producteurs laitiers et agriculteurs qui, envers et contre tous, continuent de faire vivre « leur île ». Mais les Gruois et Gruoises sont victimes de leur isolement : année après année, l'île perd de ses résidents au profit de la ville. Ici, le traversier est un outil de désenclavement vital, un lien essentiel qui permet aux habitants de maintenir l'équilibre fragile de l'île.

La vie des insulaires est réglée au rythme des marées et des saisons - tout comme l'horaire de la traverse, d'ailleurs. Puisque la traversée ne peut se faire qu'à marée haute, on dit ici qu'elle s'effectue « au gré des marées ».

Montez à bord du NM *Grue-des-Îles* et partez à la rencontre d'une communauté tissée serrée, qui semble avoir été délicatement déposée entre les deux rives du Saint-Laurent.



VÉHICULES LOURDS
CHARGE PERMISSEBLE
8 TONNES M. PAR ESSIEU
15'-4" W
HAUTEUR LIBRE 4.67 M

GRUE-DES-ILES



Une terre agricole au cœur du Saint-Laurent

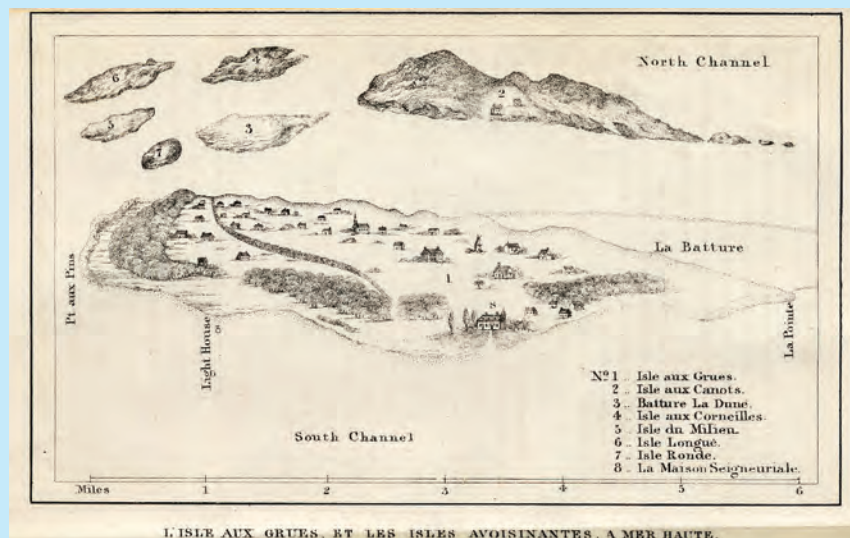
Des colons s'établissent dans l'archipel de L'Isle-aux-Grues dès 1646, année où la Compagnie de la Nouvelle-France donne en concession à Charles Huault, sieur de Montmagny, un territoire incluant une partie de la Côte-du-Sud, ainsi que l'île aux Grues et l'île aux Oies. Après le décès du sieur de Montmagny, la seigneurie est scindée en deux parties, puis les îles sont détachées de la rive sud pour former une seigneurie distincte. Au cours des années qui suivent, celle-ci continue de se subdiviser pour accueillir de nouveaux propriétaires attirés par ces terres cultivables qui semblent avoir été oubliées là, entre deux rives. Dans *Chronicles of the St. Lawrence* (1878), document patrimonial d'un grand intérêt pour quiconque s'intéresse à l'histoire du Québec et à la vie le long des rives du Saint-Laurent, on apprend que, parmi les premiers habitants de l'île figuraient des descendants de Charles Le Moyne de Longueuil, figure marquante des premières années de la Nouvelle-France et père du célèbre navigateur Pierre Le Moyne d'Iberville.

En 1711, les religieuses de l'Hôtel-Dieu de Québec acquièrent plusieurs concessions de l'île aux Oies. Plus tard, elles achètent progressivement d'autres concessions, jusqu'à devenir les uniques propriétaires de l'île. Elles le demeureront jusqu'en 1964, alors qu'un club de chasse rachète l'île pour y pratiquer la chasse au faisan, au dindon sauvage et, bien sûr, à l'oie.

C'est en 1845 qu'est fondée la paroisse d'Isle-aux-Grues. À cette époque, d'autres îles de l'archipel étaient, elles aussi, habitées par une poignée de familles. Depuis, c'est l'agriculture qui demeure le principal moteur économique de la région. Mais depuis quelques décennies, le secteur touristique s'est largement développé. L'Isle-aux-Grues est aujourd'hui une destination touristique populaire durant la période estivale pour les amateurs de plein air et de calme.

Malgré cela, l'isolement géographique est un obstacle de taille pour les Gruois et Gruoises. Au cours des dernières années, plusieurs ont dû se résigner à quitter l'île pour aller vivre « en ville ». Les jeunes familles, par exemple, y sont rares. Depuis le tournant des années 2000, il n'y a plus d'école sur l'île. Les quelques enfants qui y habitent encore avec leurs familles doivent se rendre à Montmagny sur une base quotidienne pour y fréquenter l'école.

Ainsi, le traversier est un maillon essentiel qui permet de relier l'île au reste du Québec. Or, il n'opère qu'à marée haute, durant une partie de l'année (d'avril à décembre). Le reste du temps, c'est l'avion qui permet de briser l'isolement des insulaires.



BAnQ - Québec, L'Isle-aux-Grues et les îles avoisinantes

Le traversier : un lien vital

Depuis l'établissement des premiers colons sur L'Isle-aux-Grues, des canots, barques et chaloupes assurent le transport des insulaires et des marchandises, au rythme des marées et des courants. Plusieurs documents témoignent d'ailleurs des traversées qui menaient vers l'archipel (voir l'encadré intitulé « Prendre le courant favorable »).



Archives STQ - Départ en voyage de noces de Léo Bernier et Cécile Lachance - 1939

Si un quai est construit sur l'île dès 1948, il faudra toutefois attendre 1959 pour que Paul-Eugène Lavoie offre le premier service régulier de traverse entre L'Isle-aux-Grues et Montmagny à bord de sa goélette, le *Saint-Jacques*. Ce navire en bois de 57 pieds de long, construit en 1951 par Albert Audet, est la première embarcation à permettre le transport de voitures vers l'île : il peut embarquer 50 passagers et 2 véhicules. De mai à novembre, il en coûte 25 cents pour effectuer la traversée d'une durée de 45 minutes.

En 1967, pour mieux répondre aux besoins croissants des insulaires et des visiteurs qui tombent sous le charme de l'archipel, Paul-Eugène Lavoie s'associe à son fils, Jean-Jacques, afin de bonifier l'offre de transport. Le *Saint-Jacques* est alors remplacé par la *Lévisienne*, une goélette de plus de 77 pieds construite, elle aussi, par Albert Audet et capable d'accueillir un véhicule de plus que son prédécesseur.



Archives STQ - Traversier NM La Lévisienne au quai de l'île.

Le SP *La Marjolaine* prend ensuite la relève de 1974 à 1980. Ce navire en fer, construit à Montréal en 1904 par la John McDougall & Co., a une capacité de 16 véhicules et 50 passagers. Ce bâtiment historique est toujours utilisé aujourd'hui pour des croisières dans le fjord du Saguenay, ce qui en fait l'un des plus vieux bateaux de transport de passagers au Canada. Au cours de sa longue carrière, il a changé plusieurs fois de vocation (et même de nom !) : d'élévateur à grain flottant utilisé pour le transbordement des céréales, il est devenu traversier, puis cargo, avant d'être acheté par les croisières Marjolaine en 1981.



Archives MMQ - SP La Marjolaine

Rappelons qu'à partir de 1976, le gouvernement du Québec procède à la nationalisation de plusieurs traverses sur le territoire de la province, marquant le coup d'envoi d'une vaste entreprise d'expansion pour la société d'État. C'est le 7 avril 1981 que la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny s'ajoute au réseau de la STQ. L'exploitation de la traverse est confiée à Navigation Lavoie inc., pour le compte de la STQ. Le SP *La Marjolaine* est tout de suite vendu et, d'avril à juillet 1981, c'est le *Saguenay* qui assure le lien en attendant l'arrivée d'un navire tout neuf, le NM *Grue-des-Îles*, en construction au chantier de Bâteaux Turbec, à Sainte-Catherine. Celui-ci pourra accueillir jusqu'à 293 passagers et 23 véhicules. Il assurera le transport des marchandises et des passagers d'avril à décembre, et le nombre de départs quotidiens (entre deux et huit) variera quotidiennement selon les marées. Dès l'apparition des premières glaces de l'hiver, le traversier rentrera à Québec pour y être hiverné et l'avion prendra le relais.

En prévision de l'arrivée du NM *Grue-des-Îles*, le gouvernement du Canada (toujours propriétaire des installations même si la STQ s'occupe dorénavant des opérations de la traverse) amorce la construction d'un nouveau quai du côté de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues. Ces travaux sont menés à terme en 1983. Puis, en 1985, un incendie cause des dommages importants au quai de Montmagny, dont la construction date de 1855. Cet événement donne lieu à de nombreuses discussions, notamment autour de la possibilité de construire un quai en eau profonde. Le projet, évalué à 40 millions de dollars, permettrait à la traverse de s'affranchir du rythme imposé par les marées. Finalement, le coût élevé associé au projet fait pencher la balance en faveur de la réfection du quai à l'emplacement existant. La traverse continuera d'opérer aux heures dictées par les mouvements du fleuve.

En 1994, le ministère des Transports du Québec amorce la construction d'une gare maritime à Montmagny. Une fois construites, les installations seront transférées à la STQ, qui en assumera la gestion en partenariat avec l'Office du tourisme de la Côte-du-Sud. Quelques années plus tard, en 2000, le gouvernement du Canada se déleste de certaines installations maritimes dont il avait toujours la charge. La STQ se voit alors confier la gestion des quais de Montmagny et de L'Isle-aux-Grues. Afin de s'assurer d'offrir des services sécuritaires et fiables, la société

d'État fait aussitôt exécuter des travaux de dragage pour contrer la sédimentation et l'ensablement qui nuisent aux manœuvres d'accostage au quai de L'Isle-aux-Grues, un processus qui se répétera dorénavant presque chaque année.



Archives STQ - Gare maritime de Montmagny

À l'été 2007, la STQ met sur pied un projet pilote dans le cadre duquel elle exploite la traverse en partenariat avec la municipalité de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues. Il s'agit d'une première pour la STQ, qui ne s'est jusque-là jamais alliée à une entité municipale afin d'offrir un service de traversier. Au printemps 2008, le projet pilote s'étant bien déroulé, les deux parties signent un contrat d'une durée de cinq ans pour l'exploitation de la traverse. Au terme de cette expérience, le partenariat prend fin, à la demande de la municipalité, et la STQ reprend la gestion de l'ensemble des activités. Les 15 employés saisonniers de la municipalité qui, depuis cinq ans, assuraient la bonne gestion de la traverse se joignent alors officiellement à la famille de la Société des traversiers du Québec.

L'année 2009 marque une autre première pour la société d'État, qui se voit confier le contrat d'exploitation de la liaison aérienne qui relie L'Isle-aux-Grues à Montmagny. Rappelons que durant la période hivernale, en raison des glaces, l'avion est le seul lien entre l'île et la terre ferme. Jusqu'ici, le ministère des Transports s'occupait de la gestion de la liaison assurée par la compagnie Air Montmagny. Dorénavant, c'est la STQ qui, en partenariat avec la municipalité de Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues, chapeautera les opérations durant les mois d'hiver, assurant une transition harmonieuse entre le service

maritime et le service aérien lors des périodes charnières. De décembre à avril, un avion bimoteur, propriété d'Air Montmagny, contribue à désenclaver le territoire de L'Isle-aux-Grues, qui serait autrement pris dans les glaces.



Archives STQ

Durant sa période d'hivernage, le NM *Grue-des-Îles* subit en 2010-2011 d'importants travaux de modernisation au chantier maritime d'Industries Océan, à L'Isle-aux-Coudres. Ces travaux prolongeront la vie utile du traversier de 20 ans en plus d'augmenter sa charge utile, ce qui lui permettra

d'accepter plus de véhicules lourds à son bord. En outre, la conception de l'espace et l'ameublement des espaces réservés aux passagers sont entièrement revus, de nouvelles salles de toilettes sont aménagées, et de nouveaux systèmes de son et de communication sont installés. Mais, plus important encore, le navire fait un important pas vers des pratiques plus inclusives : il est désormais accessible aux personnes à mobilité réduite.

En juin 2014, alors que la STQ mène une vaste campagne de modernisation de ses infrastructures à travers tout le réseau, on inaugure une nouvelle gare maritime à L'Isle-aux-Grues. Ces nouvelles installations modernisées sont notamment dotées d'une salle d'attente confortable et lumineuse, pensée autant pour les résidents de l'île que pour les visiteurs venus en découvrir les nombreux attraits. Le cyclotourisme étant particulièrement développé sur l'île aux Grues, la nouvelle gare maritime est équipée de supports à vélos et de casiers où les cyclistes peuvent laisser leurs effets personnels avant d'embarquer à bord du traversier, à la découverte de ce joyau du Saint-Laurent. Dans le hall de la gare, la clientèle peut également admirer une exposition permanente mettant en valeur le patrimoine de L'Isle-aux-Grues et rendant hommage à l'ingéniosité et à la créativité des Gruois et Gruoises.



Archives STQ - Gare maritime de L'Isle-aux-Coudres

Un lieu idyllique au cœur du Saint-Laurent

L'archipel de L'Isle-aux-Grues change de visage au gré des saisons, révélant chaque fois une nouvelle facette de ses charmes. En hiver, l'île aux Grues, prisonnière des glaces, semble se figer. Le temps s'arrête et un calme majestueux s'abat sur la petite bande de terre. Puis, au printemps, le fleuve revit et les battures sont inondées par l'eau montante. Plus possible, alors, de rejoindre l'île aux Oies par voie terrestre. L'été, l'archipel s'offre dans toute sa splendeur : marcheurs et cyclistes arpentent ses forêts et ses marais, ses sentiers et ses grèves, espérant y apercevoir un de ses légendaires couchers de soleil. À l'automne, alors que l'île se pare de ses plus belles couleurs, on observe le bal fascinant des oiseaux migrateurs.

L'archipel est un endroit de rêve pour les ornithologues. Année après année, ce sont plus de 250 espèces d'oiseaux qui se donnent rendez-vous

dans l'archipel, au printemps et à l'automne. Et des grues ? Pas certain. On raconte que L'Isle-aux-Grues aurait été nommée par erreur par les explorateurs français qui, plutôt qu'une grue, auraient sans doute aperçu un grand héron !

La Réserve naturelle Jean-Paul Riopelle, qui s'étend sur la pointe ouest de l'île, qu'on appelle Pointe-aux-Pins, accueille trois kilomètres de sentiers qui offrent des vues imprenables sur les îles et îlots de l'archipel et sur le Saint-Laurent. C'est aussi un endroit idéal pour admirer la faune et la flore de l'île, qui ont inspiré certaines des œuvres les plus connues du grand peintre.

Prenez une grande bouffée d'air marin et admirez les panoramas grandioses d'un coin de pays qui se transforme au gré des vents et des marées.



Archives STQ



Archives STQ - NM Grue-des-Îles

« Prendre le courant favorable »

Lecteurs ! « la matinée est belle », comme dit une vieille chanson; la brise et la marée, favorables; le grand fleuve, l'orgueil des Canadiens, roule ses flots tranquilles et dorés par un beau soleil sans nuage. Que diriez-vous d'une promenade à 2 lieues d'ici, à l'Île-aux-Grues, par exemple?... Ça vous va?... Eh! bien, vite! il n'y a pas un instant à perdre. Le courrier de l'île part, dans quelques minutes, de la poste de St-Thomas de Montmagny, avec le sac aux lettres et aux journaux destinés aux insulaires; son bateau est amarré au quai du bassin, tout prêt à mettre à la voile. Nous y voilà! On largue l'amarre : juste le temps de se glisser le long du quai dans la chaloupe et nous y sommes. Nous traversons le bassin du sud-ouest au nord-est, pour prendre le courant favorable! Nous longeons le pied de la chaussée érigée sur la rivière St-Thomas et qui forme une belle chute dont les eaux, en tombant dans le bassin, se diaprent de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Nous sommes bientôt hors du bassin; on hisse les 3 voiles qui s'arrondissent gracieusement au souffle léger du vent; on « met le cap » sur la pointe d'en haut de l'île; l'embarcation se couche légèrement sur le flanc, et nous voguons vers l'Île-aux-Grues.

Extrait tiré de A. Béchar, *Histoire de l'Île-aux-Grues et des îles voisines*, 1902 (1879).
<https://collections.banq.qc.ca/bitstream/52327/2022405/1/168777.pdf>

La poésie de L'Isle-aux-Grues

L'île aux Grues, l'île aux Oies, l'île au Canot, l'Île-à-Deux-Têtes, l'île aux Corneilles, les Rochers-Rouges... Les noms portés par les îles et îlots de l'archipel de L'Isle-aux-Grues évoquent avec sensibilité la faune et les paysages de l'archipel. Ses grèves et ses battures invitent à la méditation et au calme.

Ce n'est pas étonnant que nombre de poètes et d'artistes aient manifesté une réelle fascination pour ce havre de paix au cœur du Saint-Laurent, où la nature prend des formes qu'on ne voit nulle part ailleurs. Le peintre Jean-Paul Riopelle (1923-2002) est sans aucun doute l'habitant le plus célèbre de l'île aux Grues. Il y a passé la dernière partie de sa vie et y a produit certains de ses tableaux les plus connus. À la fromagerie de l'île, on a d'ailleurs nommé un fromage à sa mémoire.

Cet honneur, Riopelle le partage d'ailleurs avec Marc Séguin, peintre et romancier qui, lui aussi, peut se targuer d'avoir un fromage à son nom. Tombé amoureux de l'archipel, Séguin a d'ailleurs entrepris depuis 2016 de « restaurer » l'île aux Oies, inhabitée depuis 1964, pour lui redonner sa gloire d'antan. Son objectif : préserver les bâtiments bicentennaires qui s'y trouvent et, surtout, faire vibrer une fois de plus la poésie qui habite chaque coin de l'archipel de L'Isle-aux-Grues.

Sources additionnelles

- https://fr.wikipedia.org/wiki/Archipel_de_L'Isle-aux-Grues
- <https://histoire-du-quebec.ca/st-antoine-isle-grues#:~:text=Le%20nom%20de%20l'%C3%8Eile,les%20festins%20t%20l'incubation.>
- <http://isle-aux-grues.com/?s=ile-aux-oies&m=permalink&x=historique>
- <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=92472&type=bien>





NM *Armand-Imbeau II*
NM *Jos-Deschênes II*



1,6 kilomètre



10 minutes



306 km
par voie terrestre



En service
toute l'année,
jour et nuit

Traverse

○ Tadoussac Baie-Sainte-Catherine ○

À l'embouchure de la rivière Saguenay, le traversier relie par voie maritime deux incomparables joyaux du Québec : Charlevoix et la Côte-Nord. Parcourant en seulement dix minutes la distance qui sépare les municipalités de Baie-Sainte-Catherine et de Tadoussac, il traverse le majestueux fjord du Saguenay, offrant des vues époustouflantes sur cette vallée millénaire.

Par ici, le traversier est un service essentiel permettant de briser l'isolement de la région nord-côtière. Située aux confins de notre continent, elle est depuis plusieurs décennies vitale à l'économie québécoise grâce à son rôle de premier plan dans les industries minière, forestière, maritime et énergétique, ainsi que dans le secteur des pêches. Au cours des dernières années, la croissance soutenue du tourisme sur la rive nord du Saint-Laurent atteste, elle aussi, de la pertinence d'un lien maritime dont l'importance est incontestable pour le développement local.

La traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine est considérée comme faisant partie intégrante de la route 138 qui, de Tadoussac à Kegaska, prend le nom tout désigné de « route des Baleines ».

À bord d'un des « navires jumeaux » qui assurent la traversée du fjord, découvrez le Québec tel que vous ne l'avez jamais vu : vaste, sauvage et sans limites.



La Côte-Nord : une culture de l'éloignement

Bien avant l'arrivée des premiers Européens sur le continent, Tadoussac était un lieu de rencontre privilégié pour les Premières Nations de la Côte-Nord, de la Gaspésie et du lac Saint-Jean, entre autres. Grâce à sa position stratégique au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay, plusieurs peuples y ont convergé, durant des milliers d'années, pour commercer ou pour s'adonner à la chasse et à la pêche, profitant de la faune marine abondante dans le secteur.

Tadoussac est aujourd'hui considéré comme la « porte d'entrée » de la Côte-Nord pour les voyageurs venant des régions plus peuplées de l'ouest. Or, à l'époque de sa fondation en 1600 – avant Québec, Trois-Rivières ou Montréal –, le village était, à l'inverse, le premier port d'attache des colons de la Nouvelle-France venus d'Europe.

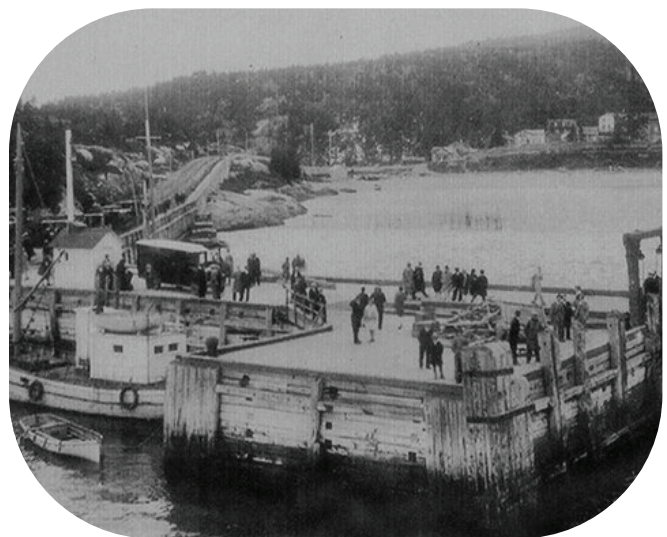
À mesure que se développe le continent, toutefois, la distance qui sépare la Côte-Nord du reste de la province se fait sentir plus durement. Au XIX^e siècle, la région connaît une importante croissance démographique. Par nécessité, elle arrime l'économie locale à des activités qui lui permettent de maintenir une certaine autonomie telles que la pêche et l'industrie forestière ou minière. À cette époque, la traversée, à l'embouchure de la rivière Saguenay, est encore l'affaire de chacun.

Vers 1851, un certain François Boulianne de Baie-Sainte-Catherine offre ses services pour transporter d'une rive à l'autre marchandises, courrier et passagers à bord d'une modeste chaloupe à rames. C'est une opération périlleuse, qu'il accomplit été comme hiver au péril de sa vie. Voyant cela, le gouvernement du Québec confie à M. Boulianne le mandat d'acheminer le courrier de La Malbaie jusqu'à Tadoussac, tâche dont il s'acquitte de 1860 à 1867.

Si la présence des compagnies forestières de la Côte-Nord assure à la région d'être desservie par un certain nombre de vapeurs, c'est l'essor du tourisme

qui jouera un rôle de premier plan dans l'accélération du développement régional. C'est en 1864 que la Tadoussac Hotel and Sea Bathing Co. y fait construire un premier hôtel, face à la baie, à l'emplacement même de l'actuel hôtel Tadoussac. L'hôtel changera de mains à de nombreuses reprises, et sera démoli puis reconstruit plusieurs fois au fil des ans, mais son établissement marque le début d'une nouvelle ère : Tadoussac est désormais un lieu de villégiature attirant des vacanciers de partout en Amérique du Nord.

En 1925, on voit apparaître un modeste service de traverse quotidienne entre les deux rives de la rivière, assuré par le capitaine Jos Deschênes à bord d'une chaloupe motorisée, la *Bixie B*. L'embarcation sert alors surtout au transport des marchandises et du courrier, ne transportant que de rares passagers. Or, à mesure que se développe la Côte-Nord, notamment grâce à l'essor de Forestville, Baie-Comeau et Sept-Îles, la rivière Saguenay devient un obstacle de taille. Pour désenclaver les populations situées à l'est du fjord, le besoin d'un lien maritime plus structuré entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac se fait sentir.



Archives STQ - NM Bixie B.

La Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay

En 1938, la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay Limitée voit le jour. Durant 20 ans, soit de 1938 à 1958, le NM *Jacques-Cartier*, construit aux chantiers Davie de Lauzon en 1924, effectue des traversées aux demi-heures entre les deux rives, transportant jusqu'à 12 véhicules et 88 passagers par voyage. Le *Malbaie Transport*, construit à La Malbaie par Ernest Boudreault, le remplace durant la période hivernale.

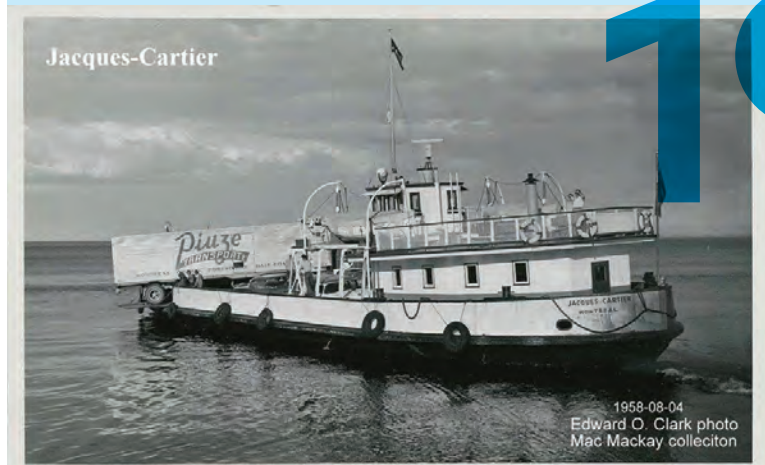
1938-1958



Archives STQ - NM Jacques-Cartier

Dès 1940, la Clarke Steamship Company, déjà bien implantée sur la Côte-Nord, conteste le permis d'exploitation de la toute nouvelle Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay. Le litige se règle finalement lorsque la Clarke acquiert cette dernière pour en faire l'une de ses filiales.

1940



En 1958, on modernise les installations des deux côtés de la rive pour se préparer à accueillir des navires plus modernes. Le NM *Saguenay*, construit par la Davie, entre en service. Le traversier peut transporter jusqu'à 21 automobiles et 200 passagers. Au même moment, le tourisme prend véritablement son envol du côté de Tadoussac. Pour soutenir ce secteur en pleine effervescence, d'une part, mais aussi pour que les industries nord-côtières, dont la production est vitale pour le reste de la province, puissent continuer à prospérer, on ajoute dès l'année suivante un autre navire pour assurer la traversée à l'embouchure de la rivière Saguenay. Le NM *Charlevoix*, construit aux chantiers de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, et pouvant transporter jusqu'à 27 véhicules, vient prêter main-forte au NM *Saguenay*.

1958



Archives MMQ - NM Charlevoix

Quelques années plus tard, en 1974, devant l'achalandage toujours croissant, on décide d'ajouter un troisième traversier, le NM *Pierre-de-Saurel*, afin d'augmenter le nombre de traversées quotidiennes. Le ministère des Transports, qui avait acquis le *Pierre-de-Saurel* du gouvernement ontarien, cède le navire à la Société des traversiers du Québec en 1976.

1974



Archives STQ

La STQ entre en scène

C'est quatre ans plus tard, le 1^{er} octobre 1980, que la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine est officiellement prise en charge par la STQ. La société d'État acquiert alors le service de la Clarke Transport Canada inc. au coût de 1,4 million de dollars. Parmi les actifs cédés à la STQ figurent les traversiers NM *Saguenay* et NM *Charlevoix*.

Au moment de la transition, deux traversiers amphidromes sont déjà en construction au chantier de la Marine Industrie Limitée, à Sorel. Leur capacité impressionnante de 60 automobiles et 400 passagers chacun permettra à la traverse d'améliorer son efficacité tout en lui assurant d'être mieux adaptée aux besoins des entreprises de camionnage, cruciales aux industries nord-côtières. C'est au printemps 1980 que les navires jumeaux sont baptisés, à la suite d'un concours organisé afin de leur trouver chacun un nom : le NM *Armand-Imbeau* prend le nom d'un célèbre constructeur de navires né à Baie-Sainte-Catherine en 1893, et le NM *Jos-Deschênes*, celui du premier capitaine à avoir effectué des traversées régulières entre les deux rives.



Archives STQ - construction NM Armand-Imbeau

Le ministère des Transports entreprend la construction de nouveaux débarcadères de chaque côté de la rivière Saguenay afin de faciliter l'accostage des navires, ainsi que l'embarquement et le débarquement des véhicules. Les travaux seront menés à terme au cours de l'année 1982-1983. D'autres infrastructures de la traverse seront modernisées au cours des années 1980, notamment le quai de l'Anse-à-l'Eau, à Tadoussac, ainsi que l'aire d'attente du côté de Baie-Sainte-Catherine.



Archives STQ

Un engouement toujours plus grand

En 1988, l'achalandage à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine enregistre une hausse pour la quatrième année consécutive. Comparé à 1984, le nombre de passagers affiche une augmentation de 52 %, alors que l'achalandage d'automobiles et de camions a augmenté de 47 % et 26 % respectivement. On attribue cette hausse à la reprise de l'activité économique dans la région nord-côtière, qui connaissait un ralentissement depuis le début de la décennie, et aux efforts déployés par les établissements touristiques de la région de Tadoussac qui, surtout grâce aux excursions d'observation des baleines, attirent les touristes par milliers. La tendance est telle qu'on songe à ajouter un troisième navire pour pallier la demande durant la période estivale.

Le 19 avril 1993, la STQ prend en charge certains services de traversiers à travers la province et se voit confier le contrôle opérationnel de plusieurs terminaux, notamment à Matane, Tadoussac, Sorel et Rivière-du-Loup. Le gouvernement cède également à la STQ les infrastructures portuaires de ces traverses (quais, gares, débarcadères et aires d'attente). La société d'État construit un entrepôt sur le quai de Tadoussac, qui servira à la fois d'atelier de travail pour l'équipe d'entretien de la traverse et de lieu d'entreposage.

Au cours de l'année, l'achalandage continue de grimper à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, qui constitue toujours un prolongement essentiel à la route 138 permettant d'accéder à la Côte-Nord. Au cours de l'été, elle connaît la plus forte hausse de tout le réseau de la STQ. Même avec ses navires jumeaux à la capacité impressionnante, la traverse ne parvient pas à répondre à la demande : les files d'attente s'allongent et les voyageurs sont mécontents. La STQ est forcée de se pencher sur diverses solutions afin d'améliorer le service à cette traverse, victime de sa popularité. On évalue plusieurs possibilités, dont l'allongement des navires existants et la construction d'un troisième navire. D'ici l'élaboration d'une solution permanente, le

NM *Catherine-Legardeur*, habituellement affecté à la traverse de Sorel-Tracy, est mis à l'essai à Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine durant la période estivale.

À l'été 1995, l'annonce par le gouvernement du Québec de l'octroi d'une subvention de 66,6 millions de dollars permet la mise sur pied de deux projets d'envergure : l'allongement des deux traversiers de Tadoussac, le NM *Armand-Imbeau* et le NM *Jos-Deschênes*, et la construction d'un nouveau navire polyvalent qui offrira un service d'appoint durant les périodes de fort achalandage. Dans la foulée, la STQ procède à l'expansion du quai de Baie-Sainte-Catherine afin qu'il puisse s'accommoder des nouvelles dimensions des traversiers. Les travaux s'échelonnent sur une période de six mois, entre avril et octobre 1996.

Les travaux d'allongement des navires sont exécutés par Les Industries Davie inc. au cours de l'année 1996. Ils sont tour à tour retirés de la circulation et c'est le NM *Catherine-Legardeur* qui assure l'intérim. Chaque traversier est allongé d'environ 20 mètres, pour atteindre une longueur totale de 82 mètres. Leur capacité d'embarquement passe ainsi de 60 à 74 automobiles. En parallèle, la construction du nouveau navire polyvalent va bon train. Le NM *Félix-Antoine-Savard* est baptisé le 5 juillet 1997 avec la mission de servir de navire d'appoint pour diverses traverses du réseau, là où le besoin se fait sentir.

En 1997-1998, le transport de camions et de camions-remorques connaît une hausse significative à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, tandis qu'on observe un léger ralentissement à celle de Matane. Cet état de fait motive la décision d'utiliser dès 2001 le NM *Félix-Antoine-Savard* comme troisième navire à Tadoussac durant la période estivale. L'ajout d'un traversier permet ainsi à la STQ d'assurer un départ de chaque rive toutes les 13 minutes et de remédier au problème d'achalandage qui persiste à l'embouchure de la rivière Saguenay.

En 2010, la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine emploie 96 employés qui assurent, jour et nuit, une ligne de transport devenue le véritable prolongement de la route 138. Cette année-là, elle occupe le premier rang du réseau de la STQ en matière d'achalandage : avec 40 622 traversées effectuées, les traversiers ont transporté pas moins de 1 519 529 passagers et 1 215 650 véhicules.



Archives STQ - Débarquement Baie-Saint-Catherine



Archives STQ



Archives STQ - Crédit Marc Loiselle - NM Jos-Deschênes

**En 1988,
augmentation
de 52 % du nombre
de passagers,
47 % d'automobiles,
26 % de camions**

**Été 1995, subvention
de 66,6 M\$ pour
l'allongement des
deux traversiers**



Deux nouveaux navires pour répondre à la demande

Le 12 janvier 2010, la STQ annonce publiquement la signature de contrats en vue de la conception de trois nouveaux traversiers : deux pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, et un pour la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. On procédera également à des travaux pour adapter les quais, débarcadères et passerelles de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine aux nouveaux navires voués à remplacer le NM *Armand-Imbeau* et le NM *Jos-Deschênes*. Le système de levage actionné par câbles est remplacé par un système hydraulique plus performant.

Lors d'une conférence de presse tenue à Tadoussac en octobre 2011, la STQ dévoile le design et les plans des deux navires. Chacun mesurera 92 mètres de long, ce qui lui permettra d'accueillir huit rangées de véhicules sur deux ponts, de même que de nombreux camions semi-remorques. La capacité de chaque navire sera donc de 432 passagers et 110 automobiles (alors que leurs prédécesseurs ne pouvaient en contenir que 60). Alimentés au gaz naturel liquéfié, ils seront aussi plus rapides et plus faciles à manœuvrer.

La construction des deux navires débute en mars 2014 au chantier de Davie Canada, mais leur livraison tardera jusqu'en 2018 en raison d'enjeux de relance au chantier naval. C'est finalement en 2018 et 2019 que le NM *Armand-Imbeau II* et le NM *Jos-Deschênes II* sont respectivement mis en service à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Le NM *Armand-Imbeau II* transporte ses premiers passagers le samedi 20 octobre 2018, tandis que son jumeau connaît une mise en service graduelle : il effectue sa première traversée le 6 décembre suivant, mais n'est officiellement mis en service que le 1^{er} février 2019.



Archives STQ - construction NM Armand-Imbeau II

Avec ces deux traversiers plus verts, plus silencieux, plus spacieux et plus confortables que leurs prédécesseurs, la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine - toujours la plus achalandée du réseau de la STQ avec plus de 37 000 traversées par année - est prête à relever de nouveaux défis. La capacité accrue des navires permet de réduire considérablement le temps d'attente à la traverse, notamment durant la haute saison. Chaque année, ce service amélioré profite à plus de 300 000 touristes, qui visitent la région de Tadoussac pour y passer leurs vacances ou pour observer les majestueuses baleines du Saint-Laurent.



Archives STQ - Les navires jumeaux

À la découverte du fjord du Saguenay

Façonné par la force des glaciers il y a de cela des milliers d'années, le fjord du Saguenay est un imposant corridor bordé de falaises sur plus de 90 kilomètres. Il s'agit d'un fjord intracontinental - une caractéristique rarissime qui en fait un cas unique en Amérique du Nord - créant un passage naturel vers la baie d'Hudson. Les Premières Nations le connaissaient bien, et c'est grâce à lui que Tadoussac est devenu, bien avant l'arrivée des premiers colons, un point névralgique pour les échanges entre les peuples.

Profitez de votre passage dans la région pour découvrir dans toute sa splendeur ce fjord millénaire et ses gorges majestueuses. Sur terre, la Route du Fjord se déroule sur 235 kilomètres, longeant les deux rives de la rivière Saguenay. On peut la parcourir en voiture, en moto ou à vélo afin de découvrir les villages pittoresques et les paysages sublimes qui la bordent. De nombreux sentiers pédestres sillonnent aussi le parc national du Fjord-du-Saguenay, permettant aux plus téméraires de profiter de vues imprenables sur la vallée. Il est même possible de survoler le fjord en hélicoptère pour saisir pleinement sa majestuosité !

Sur l'eau, vous pouvez admirer (gratuitement !) la grandeur du fjord depuis le pont de nos traversiers, bien sûr, ou vous embarquer sur l'une des nombreuses navettes qui permettent de le découvrir depuis la surface de l'eau. Plusieurs entreprises locales offrent aux touristes la possibilité de s'aventurer sur la rivière Saguenay en kayak, en bateau à voile ou en zodiac. Le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent abrite par ailleurs une faune marine des plus diversifiées. Année après année, des milliers de visiteurs visitent l'embouchure de la rivière Saguenay afin d'y observer les baleines, les bélugas et les phoques qui y vivent.

C'est dans ce cadre enchanteur au charme unique que les employés de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine ont le privilège de travailler chaque jour. Soucieuse de participer à la mise en valeur du fjord, la société d'État est d'ailleurs un acteur local important. À l'été 2007, des guides-interprètes animent les navires de la traverse dans le cadre d'un projet pilote d'interprétation de la faune et de la flore du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent. Cette animation est enrichie grâce à des panneaux d'interprétation installés à bord des traversiers. La municipalité de Tadoussac s'allie à ce projet qui vaudra à la STQ et à ses partenaires un Grand Prix régional du tourisme, catégorie « Transport et voyage » et un Prix Argent au Gala national du tourisme.

À la STQ, nous n'avons qu'un souhait : que votre passage à bord de nos traversiers ne soit que le premier pas vers la découverte d'une région et d'un fjord d'une beauté incomparable.





NM *F.-A.-Gauthier*



Matane-Baie-Comeau :

62,1 kilomètres

Matane-Godbout :

55,3 kilomètres



Matane-Baie-Comeau :

2 heures 30 minutes

Matane-Godbout :

2 heures 15 minutes



Matane-Baie-Comeau :

825 km par voie terrestre

Matane-Godbout :

876 km par voie terrestre



En service
toute l'année

Traverse

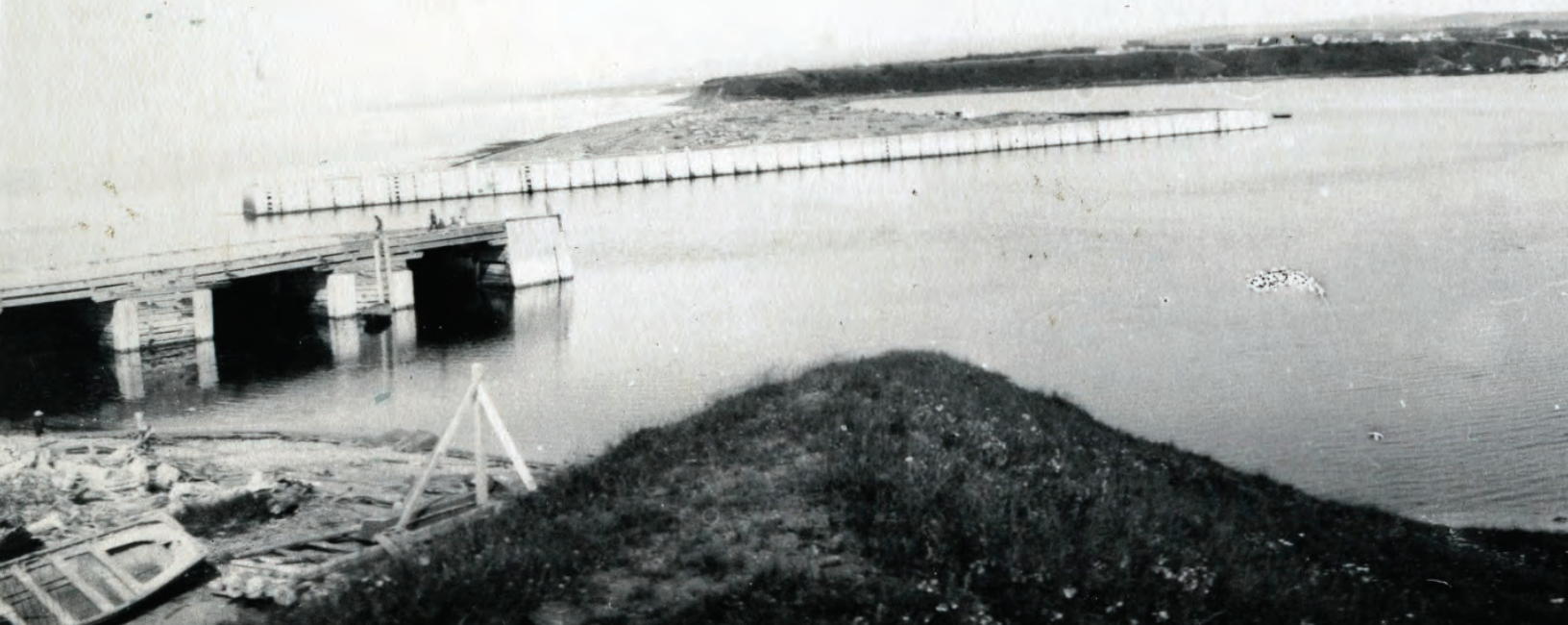


La tradition maritime du Québec n'est nulle part aussi vivante que dans les villes et villages qui bordent l'estuaire, là où il s'ouvre pour devenir un golfe. Dans la péninsule gaspésienne comme sur la Côte-Nord, des communautés entières se sont bâties en relation étroite avec le Saint-Laurent, peuplées par des familles de navigateurs et de pêcheurs. Ceux-là mêmes qui, durant de longs mois, quittaient la terre ferme pour vivre et travailler sur l'eau. En traversant ces régions aujourd'hui, on est à même de constater que le Québec ne serait pas ce qu'il est sans cet imposant cours d'eau qui le traverse.

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est née du désir - et de la nécessité - de relier ces communautés qui, de part et d'autre du Saint-Laurent, vivent en communion avec le cours d'eau. Le traversier permet de désenclaver ces régions souvent victimes de leur éloignement, de favoriser la circulation des touristes d'une rive à l'autre et de soutenir les industries locales, vitales à l'économie québécoise.

Embarquez à bord du NM *F.-A. Gauthier* et découvrez « la mer » à perte de vue. Voguez là où l'estuaire est si large qu'on distingue à peine la rive opposée et passez, en quelques heures, des côtes invitantes de la Gaspésie aux forêts denses de la Côte-Nord, où vous découvrirez des paysages à couper le souffle.





Tisser des liens entre deux voisins éloignés

À l'image de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, qui relie Charlevoix au Bas-Saint-Laurent, celle de Matane-Baie-Comeau-Godbout est née de la nécessité de créer un pont entre deux régions aux économies locales complémentaires : la Côte-Nord et la Gaspésie. De part et d'autre du fleuve vivent, face à face, des communautés entretenant un lien étroit avec le monde maritime et qui, au courant du 20^e siècle, se développent à une vitesse toujours croissante.

Dès les années 1920, des navires partent de Matane et Rimouski pour rejoindre la rive opposée. Mais bientôt, ces modestes bateaux mal équipés pour recevoir des véhicules se révèlent insuffisants pour répondre aux besoins commerciaux des deux régions.

C'est l'expansion du réseau routier, de chaque côté du Saint-Laurent, qui donne le coup d'envoi aux discussions qui, éventuellement, mèneront à la création d'une ligne de transport dont Matane sera le point d'ancrage. Les premiers tracés de la route 138,



Archives STQ - Victor Sirois - Port de Matane 1939



Archives STQ - Studio Gilles - Vue générale de la baie et du Havre 1918

alors appelée la route 15, datent du début du siècle. Ils sont imaginés sous l'impulsion des frères Clarke afin de relier la Basse-Côte-Nord au reste du Québec et ainsi desservir son usine de Sept-Îles. Il faudra toutefois attendre 1931 pour assister à l'inauguration du premier tronçon asphalté, qui se rend jusqu'à Portneuf-sur-Mer. En 1943, l'industrie du bois florissante force le prolongement de la route jusqu'à Baie-Comeau. Ce n'est qu'en 1961 que la 138 rejoint finalement Sept-Îles.

De l'autre côté de l'estuaire, l'achèvement du chemin de fer et la construction d'un port de mer confirment la vocation de Matane comme carrefour industriel dans l'est du Québec. L'industrie touristique prend tranquillement son envol avec la construction d'une route effectuant la boucle de la péninsule gaspésienne, inaugurée dès 1929. La « route 6 »,

aujourd'hui connue comme la 132, longe la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Gaspé, pour ensuite revenir vers l'ouest le long de la baie des Chaleurs. À ce jour, elle demeure la seule route principale à l'est de Mont-Joli, servant ainsi tant au tourisme qu'aux activités commerciales.

C'est en 1956 que des démarches sont entreprises afin d'établir un service de traversier entre Matane et la Côte-Nord, avec un navire aux capacités suffisantes pour répondre à l'afflux grandissant de véhicules des deux côtés du Saint-Laurent. À l'époque, l'idée d'un navire pouvant transporter des wagons de train d'une rive à l'autre est même évoquée. Commence alors une vaste campagne visant à récolter des appuis. Les municipalités concernées se mobilisent et des lettres d'appui sont acheminées au ministre des Transports du Canada.

La Traverse Matane–Godbout Limitée

C'est l'homme d'affaires gaspésien Félix-Adrien Gauthier, entrepreneur, commerçant et futur maire de Matane de 1960 à 1963, qui devient la figure de proue du mouvement en faveur d'un premier lien fluvial entre la Gaspésie et la Côte-Nord. Il convainc une dizaine d'hommes d'affaires de la région de s'associer pour créer une compagnie de navigation qui prendra en charge la traverse, donnant ainsi naissance, en 1959, à La Traverse Matane–Godbout Limitée. Le capitaine Henri Piuze, par son rôle au cœur même des négociations, devient en quelque sorte l'homme-orchestre du projet et l'un de ses plus ardents défenseurs.

Dès le mois d'octobre 1959, la nouvelle compagnie se voit octroyer un permis pour le transport de voyageurs, de marchandises et de véhicules. La construction du premier navire de la traverse, pouvant accueillir 100 passagers et 38 automobiles, est confiée aux chantiers maritimes George Brown Limited de Greenock, en Écosse.



Archives STQ - Le N.-A.-Comeau - 7 février 1962

Le NM *N.-A.-Comeau* est baptisé en hommage à Napoléon-Alexandre Comeau (1848-1923), un pionnier que le romancier Yves Thériault qualifia de « roi de la Côte-Nord » dans une biographie parue en 1960. Chasseur, trappeur, gardien de pêche et naturaliste, il mena une vie bien remplie, travaillant entre autres pour le compte de la Compagnie de

la Baie d'Hudson et offrant des soins de base à de nombreuses familles pionnières et autochtones de la Côte-Nord. Le navire arrive au port de Matane, le 12 juin 1962, devant une foule nombreuse venue l'accueillir et l'admirer.

Devant l'augmentation rapide du trafic, la décision de construire un bateau plus imposant s'impose dès la fin de l'année 1964. Un contrat de 2,4 millions de dollars est octroyé au chantier de la Davie, à Lauzon. Cette fois, il pourra accueillir 300 passagers et 55 automobiles. De plus, il sera doté d'une armature renforcie qui lui permettra de naviguer l'hiver dans les eaux glacées et impétueuses de l'estuaire du Saint-Laurent. On lui donne le nom de NM *Sieur-D'Amours* en l'honneur de Mathieu d'Amours, sieur de Chauffours (1618-1695), qui devint en 1672 le tout premier seigneur de Matane.



Archives STQ - Crédit Gilles Gagné - Arrivée du Sieur-D'Amours au port de Matane

Le NM *Sieur-D'Amours* entre en service en juin 1966. Rapidement, une grande partie de la clientèle régionale est réorientée vers Matane, à un point tel que la liaison maritime de Pointe-au-Père-Forestville, qui était assurée jusque-là par le *Père Nouvel*, cesse ses opérations. Pour répondre à cet achalandage accru et faciliter la navigation à la sortie de la rivière

Matane, compliquée par l'accumulation d'alluvions, on entreprend la construction d'un port en eau profonde à Matane-sur-Mer. Le *Sieur-D'Amours* est le premier navire à y accoster, en juin 1970.

La même année, La Traverse Matane-Godbout Limitée commence à offrir un service partiel durant l'hiver. Le NM *Sieur-D'Amours* est équipé pour affronter les glaces, mais on envisage néanmoins la construction d'un navire de type brise-glace pour augmenter l'efficacité à la traverse. Une telle décision confirmerait le statut de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout comme lien maritime de première importance entre la Gaspésie et la Côte-Nord. Les paliers régional, provincial et fédéral se consultent et arrivent à un consensus : les deux régions seront desservies par un service de traverse centralisé, établi à Matane; par conséquent, les investissements iront au maintien et au développement de cette traverse vitale à l'économie régionale. Le gouvernement du

Québec mandate ainsi la construction du brise-glace, dont il sera l'unique propriétaire, qui débute en novembre 1972 aux chantiers de la Marine Industries Limitée, à Sorel.

Le nouveau navire, le NM *Camille-Marcoux*, entre en service le 17 mars 1975, marquant ainsi le retrait du *N.-A.-Comeau*, devenu obsolète. Baptisé en l'honneur du premier médecin originaire de la Basse-Côte-Nord, qui exerça à Blanc-Sablon de 1958 à 1973, le NM *Camille-Marcoux* mesure près de 95 mètres de long et peut accueillir 600 passagers et 114 véhicules. Le NM *Sieur-D'Amours*, de taille plus modeste, continuera à servir pendant les périodes d'affluence jusqu'à son retrait, à l'automne 1981. À la fin de 1984, après trois ans d'inactivité, il sera acheté par la Puddister Shipping Limited, une compagnie terre-neuvienne, et mis en service entre St. Barbe (Terre-Neuve) et Blanc-Sablon (Québec).



Archives STQ

Nationalisation et achalandage en dents de scie

Lorsque le gouvernement du Québec, déjà propriétaire du NM *Camille-Marcoux*, procède à la nationalisation de plusieurs traverses de la province en 1976, il se porte acquéreur, à travers la STQ, des actifs de La Traverse Matane-Godbout Limitée. L'acte de vente intervient le 22 août 1977 (avec effet rétroactif au 1^{er} avril 1976) et la société d'État prend en charge la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Il faudra toutefois attendre 1993 pour que la responsabilité de l'exploitation et le contrôle opérationnel de la traverse lui soient transférés.

L'hiver 1976-1977 est particulièrement difficile pour la navigation. À quelques reprises, le NM *Camille-Marcoux* est paralysé dans les glaces pendant 10 à 12 heures consécutives. Au même moment, d'importants travaux de construction d'une gare, d'un quai et d'une rampe à Godbout forcent l'interruption de cette ligne de service alors que les traversées se poursuivent sur la ligne Matane-Baie-Comeau. En avril 1977, les travaux s'achèvent et le service peut enfin reprendre à Godbout.

Du 9 mai au 21 juin 1979, les travaux de carénage et d'entretien du NM *Camille-Marcoux* sont paralysés au chantier de Marine Industrie Limitée pendant une grève. Cette grève s'ajoute à une autre grève de cinq mois qui a eu lieu à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout au même moment.

En 1979, la traverse, victime de sa popularité, est souvent congestionnée. En haute saison, le NM *Sieur-D'Amours* et le NM *Camille-Marcoux* ne suffisent pas à la tâche et il arrive que des véhicules se voient refuser l'embarquement, faute d'espace sur les navires. Pour pallier ce problème, on fait appel à Sométal Atlantic, une entreprise de Rimouski, qui chapeautera les travaux d'agrandissement du

NM *Camille-Marcoux* afin de faire passer sa capacité de 106 à 120 automobiles.

À la fin de 1981, l'activité économique sur la Côte-Nord est au ralenti, ce qui engendre une importante baisse de l'achalandage à la traverse. Toutefois, au début de l'année suivante, le transport de centaines de camions chargés de copeaux de bois, en provenance du Bas-Saint-Laurent et à destination de l'usine à papier de Baie-Comeau, permet de maintenir une activité soutenue.

Le ralentissement observé est de courte durée. À l'été 1988, la clientèle touristique est en hausse à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Le nombre de camions-remorques en provenance de la rive sud connaît lui aussi une augmentation, et ce, à longueur d'année en raison d'une conjoncture favorable sur la Basse-Côte-Nord. Devant cette hausse de l'achalandage, la STQ tente une expérience en affrétant un second navire à la traverse durant la période estivale, le NM *John-Hamilton-Gray*. L'opération est couronnée de succès et démontre la nécessité de bonifier l'offre de service à la traverse.

Durant l'été 1990, l'achalandage augmente à un point tel que le NM *John-Hamilton-Gray* est à nouveau appelé pour prêter main-forte au NM *Camille-Marcoux*. Le même phénomène se répète l'année suivante, et ce, malgré des feux de forêt dans la région de Baie-Comeau qui font fuir les touristes, puis à nouveau en 1992. En 1993, toutefois, les effets de la récession se font sentir sur la Côte-Nord, et la traverse enregistre une diminution généralisée de 3 % du nombre de passagers et de véhicules. Cette année-là, la STQ n'affrète pas de navire d'appoint à Matane pour la saison estivale.



Archives STQ - Vue aérienne du vieux port de Matane 1964

**En 1979,
agrandissement du
NM *Camille-Marcoux*
pour accueillir
120 automobiles**

**En 1993, baisse de
3 % du nombre de
passagers et de
véhicules**

**En 1998,
augmentation
de 91 %**



Un achalandage en hausse

Durant l'hiver 1992, le traversier-rail NM *Georges-Alexandre-Lebel*, propriété de COGEMA, reste pris dans les glaces au large de Matane pendant près de 36 heures. Même les brise-glaces les plus puissants de la Garde côtière canadienne ne parviennent pas à venir à bout des amoncèlements, qui peuvent atteindre neuf mètres d'épaisseur près du port de Matane. La STQ est forcée de suspendre les traversées durant neuf jours.

En 2013, c'est le NM *Camille-Marcoux*, pourtant considéré comme le meilleur brise-glace du Saint-Laurent, qui reste à son tour pris dans les glaces lors de la nuit du réveillon du jour de l'An. Le navire quitte Baie-Comeau à 17 h 30, comme prévu, mais demeure empêtré si longtemps que ce n'est qu'à 2 h 20 de la nuit qu'il gagne finalement Matane. Par la force des choses, passagers et équipage fêtent l'arrivée de la nouvelle année à bord.



Archives STQ - NM *Camille-Marcoux*

En 1992 et en 1994, faisant face à une demande accrue, la STQ doit trouver des solutions permettant d'augmenter son offre de transport et de réduire le temps d'attente à la traverse. On instaure de manière temporaire un service 24 heures sur 24, et on incite les usagers - notamment les camionneurs - à effectuer des traversées de nuit à bord du

NM *Camille-Marcoux* à un tarif préférentiel. Au même moment, le gouvernement du Québec annonce son intention de faire construire un navire supplémentaire pour desservir cette ligne de transport afin de répondre aux enjeux récurrents auxquels fait face la traverse. Entretemps, le NM *John-Hamilton-Gray* continue d'assurer la relève durant les périodes de fort achalandage ainsi que pendant le carénage et le retrait technique du NM *Camille-Marcoux*.

Durant les années qui suivent, le transport de camions et de camions semi-remorques connaît une hausse significative à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, attribuable à une forte demande de transport de billots de bois de la Côte-Nord vers la région de Matane. Durant l'été 1998, on observe un accroissement de pas moins de 91 % de la demande en transport lourd à la traverse. Le NM *Félix-Antoine-Savard* est appelé en renfort et joindra ses forces à celles du NM *Camille-Marcoux* durant toute la période estivale comme navire d'appoint. Sa présence permet de doubler le nombre de départs afin de répondre à l'affluence accrue à la gare maritime de Matane. Grâce à la mise en service du NM *Félix-Antoine-Savard*, la STQ remportera d'ailleurs le Grand Prix du tourisme décerné par l'Association touristique régionale de la Gaspésie dans la catégorie « Grande entreprise publique ».

En 2001, l'achalandage soutenu à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et un léger ralentissement de la demande à Matane incitent la STQ à utiliser le NM *Félix-Antoine-Savard* comme navire d'appoint à Tadoussac durant la période estivale. À ce moment, on attend toujours la construction d'une nouvelle embarcation pour la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Afin de compenser l'absence d'un deuxième navire, il faudra faire preuve de créativité! Des traversées additionnelles sont ajoutées : le NM *Camille-Marcoux* est à nouveau mis en service de jour comme de nuit et les usagers sont encouragés à voyager hors des périodes d'affluence.

La modernisation des installations

Vers la fin des années 1990, une ambitieuse cure de rajeunissement est entreprise pour rénover ou remplacer les différentes installations de la traverse, de part et d'autre du Saint-Laurent, devenues désuètes. Ce vaste projet s'étendra sur près de dix ans.

En 1997, la STQ fait construire et installer de nouvelles passerelles pour l'embarquement des piétons sur les quais de Matane et de Baie-Comeau. Au même moment, la gare de Matane est rénovée afin de permettre un accès direct à la nouvelle passerelle, tandis qu'on entreprend les travaux de construction d'un corridor d'accès sur le quai de Baie-Comeau.

Au début de l'année 1998, on met la touche finale aux plans et devis d'une nouvelle gare à Baie-Comeau. Le projet est mené en partenariat par la STQ et la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR). La construction du bâtiment se déroule au cours de l'été et de l'automne 1998, mais il faudra attendre juin 1999 pour assister à l'inauguration officielle, présidée par le ministre délégué aux Transports, Jacques Baril. La nouvelle gare, résolument moderne, a une capacité d'accueil de 250 personnes au rez-de-chaussée, et dispose de suffisamment d'espace pour loger les bureaux de la SOPOR à l'étage.

De 2002 à 2005, la STQ procède au réaménagement du terminal et à la construction d'une gare maritime flambant neuve du côté de Godbout. La société d'État demeure propriétaire de l'ancienne gare, qui est louée à la municipalité de Godbout afin d'accueillir le Centre d'information touristique. La configuration des installations améliore considérablement la circulation et la sécurité des piétons. Le quai est conçu spécialement pour pouvoir recevoir la nouvelle passerelle d'embarquement pour piétons, dont la



Archives STQ - Inauguration de la gare maritime de Matane

construction est achevée à l'été 2005 et qui sera mise en service en septembre de la même année. C'est le 17 octobre 2006 qu'on inaugure finalement la toute nouvelle gare Fernand-Vallée de Godbout, nommée en hommage à un employé de la traverse décédé accidentellement lors des travaux de construction du quai en 1961.

Deux ans plus tard, on termine la métamorphose du côté de Godbout par des travaux de renforcement du quai, qui est à la merci des vents et des marées, particulièrement forts à cet endroit dans l'estuaire. Le projet débute par le bétonnage d'une partie de la face sud de la structure, puis on procède aux travaux d'enrochement nécessaires pour garder le quai à l'abri des vagues lors des tempêtes. On espère ainsi protéger les nouvelles installations de l'effet dévastateur de l'eau et assurer la sécurité des passagers durant les manœuvres d'arrivée et de départ.

En 2009, le ministère des Transports du Québec confie le débarcadère du traversier-rail de Matane à la STQ, qui en assurera dorénavant la gestion et l'entretien. Le débarcadère est utilisé par le transporteur ferroviaire Canadien National lors du chargement de ses wagons à bord du traversier-rail NM *Georges-Alexandre-Lebel*, propriété de COGEMA.

Enfin, de nouveaux navires!

En 2010, à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, 115 employés s'activent pour offrir un service 17 heures sur 24. Selon la saison, le NM *Camille-Marcoux* offre entre deux et six traversées quotidiennes. Au total, au cours de cette année particulièrement occupée, 205 813 passagers et 116 249 UÉA (unité équivalente automobile) profitent de l'une des 1 606 traversées offertes pour passer d'une rive à l'autre. Le besoin pour un nouveau navire qui permettra d'optimiser les opérations de la traverse et répondre à l'achalandage toujours grandissant se fait de plus en plus criant.

Le 12 janvier 2010, la STQ annonce publiquement la signature de contrats en vue de la conception de trois nouveaux navires : deux pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et un pour la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. L'idéation du traversier qui remplacera le NM *Camille-Marcoux* est confiée au consortium de Québec Navtech Deltamarin (un partenariat entre Navtech et le Deltamarin Group). Le navire mesurera 133 mètres et pourra embarquer 800 passagers et 180 véhicules. La conception du nouveau traversier constitue un virage important pour la société d'État d'un point de vue environnemental. Il sera doté d'un moteur bicarburant fonctionnant à la fois au diesel marin et au gaz naturel liquéfié, une première en Amérique du Nord, marquant ainsi une transition vers des énergies moins polluantes pour la STQ.

En juin 2011, le gouvernement du Québec autorise la STQ à lancer des appels d'offres, au Canada et à l'international, pour la construction du navire. Un an plus tard, on annonce la signature du contrat de construction du traversier de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout avec le Chantier naval Fincantieri, à Castellammare di Stabia, près de Naples en Italie. Un an plus tard, le 24 juillet 2013, le Fincantieri effectue la première coupe d'acier, mais ce n'est que le 16 décembre suivant qu'a lieu la cérémonie de la pose de la quille, marquant le début officiel de l'assemblage de la coque.

Entretemps, la STQ amorce les modifications nécessaires aux infrastructures terrestres du terminal de Matane afin d'accueillir le nouveau traversier. La liste des travaux à réaliser prévoit le réalignement

latéral de l'embarcadère, la modernisation de la gare maritime, la reconstruction de la passerelle piétonne fixe, plusieurs modifications au quai, l'aménagement d'une plateforme pour le ravitaillement du navire, ainsi que l'élargissement de la jetée, du côté est, afin de faciliter les déplacements des camions et de créer une voie de circulation pour les véhicules de ravitaillement. Les installations de Baie-Comeau et de Godbout devront elles aussi être adaptées. Pour ce faire, on alloue un montant de 60 M\$ dans le cadre du Plan québécois des infrastructures 2010-2015 et on charge la firme Genivar Dessau de réaliser les plans pour l'adaptation des quais, embarcadères et passerelles de la traverse.

Le 28 octobre 2013, la STQ dévoile le nom du nouveau navire qui desservira la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. Parmi les propositions reçues, c'est le nom de *F.-A.-Gauthier* qui est retenu, en mémoire de Félix-Adrien Gauthier (1902-1985), ancien maire de Matane de 1960 à 1963, qui, dans les années 1950, avait mené le mouvement pour l'établissement d'un service de traverse entre la Gaspésie et la Côte-Nord. Le lendemain a lieu l'inauguration de la nouvelle gare maritime de Matane, rénovée et agrandie en vue de l'arrivée du traversier.



Archives STQ - construction du NM F.-A.-Gauthier 2014

Huit mois plus tard, le 28 juin 2014, Fincantieri procède à la mise à l'eau du NM *F.-A.-Gauthier* à son chantier naval de Castellammare di Stabia, en Italie. Au cours des mois qui suivent, des équipes s'affairent à compléter l'armement et l'aménagement intérieur du navire, et procèdent à divers essais en mer.

Le NM *F.-A.-Gauthier* arrive finalement à Matane le 18 avril 2015. Sa première traversée du Saint-Laurent a lieu le 13 juillet 2015, avec des centaines de passagers à son bord. Pour célébrer l'événement, le NM *Camille-Marcoux* accompagne le nouveau navire durant une partie du trajet, lui passant symboliquement le flambeau. Le baptême du navire et l'inauguration officielle ont eu lieu à Baie-Comeau le 2 octobre 2015, en présence de Jean D'Amours, ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime et député de Rivière-du-Loup et Témiscouata; de Jérôme Landry et Claude Martel, maires de Matane et de Baie-Comeau; de Nicole Champagne, mairesse de Godbout; et de Jocelyn Fortier, président-directeur général de la STQ. Comme le veut la coutume, on lance une bouteille de champagne depuis le pont arrière, qui vient se fracasser contre la coque du navire, gage de chance et de succès.



Archives STQ - 13 juillet 2015 premier passager du NM F.-A.-Gauthier



Archives STQ - Baptême du NM F.-A.-Gauthier



Archives STQ - Mise à l'eau du NM F.-A.-Gauthier en Italie

Le sort s'acharne

S'amorce alors une longue période de rodage de huit mois, durant laquelle le personnel de la traverse et les équipes responsables déploient des efforts considérables pour que le traversier s'acquitte de sa tâche. Malgré cela, le nouveau navire fait l'objet de critiques en raison des mises au point nécessaires à son bon fonctionnement. Bien que la quasi-totalité des traversées à l'horaire se soit déroulée comme prévu, des bris mécaniques sur un navire neuf laissent un goût amer dans la bouche de certains observateurs.

Un peu plus de trois ans après son entrée en service, les 17 et 18 décembre 2018, le NM *F.-A.-Gauthier* est soumis à des vérifications qui révèlent certaines anomalies susceptibles d'affecter la performance des propulseurs. Le navire est retiré pour une durée indéterminée, durant laquelle on mènera des investigations plus poussées. Alors que certains voudraient qu'on procède au remplacement pur et simple du traversier, la STQ déploie plusieurs mesures afin de maintenir la liaison entre les deux rives, dont la mise en place d'un service aérien, l'affrètement du NM *CTMA Vacancier* et l'achat d'un navire destiné à une utilisation temporaire, le NM *Apollo*.



Groupe CTMA - NM CTMA Vacancier

Le NM *Apollo* entre en service en février 2019, mais il est retiré du service le 19 mars 2019 à la suite de certains enjeux opérationnels. C'est le *CTMA Voyageur*, qui vient de terminer sa carrière aux Îles-de-la-Madeleine, qui est affrété pour le remplacer. Pour mettre en place une solution à plus long terme à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, la STQ fait l'acquisition du NM *Saaremaa I*, qui remplacera le NM *F.-A.-Gauthier* jusqu'à ce que la situation se stabilise. Le traversier entre en service le 10 juillet 2019.

Au cours des deux années suivantes, le traversier est appelé en cale sèche à quelques reprises pour régler les divers problèmes qui l'affligent. Il effectue finalement un retour à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout en novembre 2021.



Archives STQ - NM Saaremaa I

Pour l'instant, le NM *Saaremaa I* demeure affrété à la traverse pour seconder le NM *F.-A.-Gauthier* durant les périodes de fort achalandage, pour le remplacer lors de ses arrêts techniques et pour prendre la relève en cas de nouveaux problèmes. Si on espère que les bris mécaniques sont du passé pour cet imposant navire, la STQ demeure prête à intervenir dans toutes les situations afin de maintenir le service entre Matane et la Côte-Nord.



Archives STQ - photographe Éric Massicotte - NM F.-A.-Gauthier

Matane : un carrefour entre terre et mer

Située à la jonction du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et de la Côte-Nord, Matane est une véritable plaque tournante du transport routier, ferroviaire et maritime dans l'est du Québec. Elle se développe d'abord grâce à une industrie forestière florissante, notamment portée par la scierie Price qui, durant la première moitié du XX^e siècle, s'élève aux abords de la rivière Matane. La fermeture abrupte de l'usine, en 1958, est un coup dur pour la population locale : nombre de Matanais dépendent de l'industrie du bois pour vivre. Mais c'est aussi cet événement qui permettra à l'économie locale de se diversifier en se tournant, notamment, vers le domaine des transports.

En effet, c'est en quelque sorte la fermeture de la scierie Price qui pousse Félix-Adrien Gauthier et d'autres gens d'affaires de la région à mettre en branle le projet d'une traverse entre Matane et la Côte-Nord. Gauthier, alors propriétaire d'une ferme laitière, convoite le marché nord-côtier et voit dans la situation géographique de Matane une occasion à saisir. Quoi de plus naturel pour deux régions marquées par une longue tradition maritime que d'être reliées par bateau ? On sait aujourd'hui que son instinct était juste : la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est vite devenue le lien privilégié entre la Gaspésie et la Côte-Nord.

En parallèle au développement de ce lien maritime, Matane connaît une croissance importante due en grande partie au développement du réseau ferroviaire. Dès 1910, le chemin de fer de la Compagnie ferroviaire de Matane et du Golfe rejoint Matane, qui n'est alors qu'un modeste village de 1 000 habitants. Bientôt, sa population augmente de manière telle que la municipalité acquiert, en 1937, le statut de ville.

Au moment où naît la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, on voit déjà se dessiner la possibilité de conjuguer les deux modes de transport afin de faire bénéficier les industries nord-côtières d'un lien ferroviaire avec le reste du continent. Il faudra pourtant attendre une quinzaine d'années avant que ce rêve devienne réalité. En 1973, après de longues années de pourparlers et de mobilisations citoyennes, naît la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA), qui opérera à partir de 1978 le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*. La compagnie s'associe au Canadien National (CN), qui a racheté la Compagnie ferroviaire de Matane et du Golfe, afin de relier les industries de la Côte-Nord au réseau ferroviaire qui dessert toute l'Amérique du Nord. En 2008, le CN rachète COGEMA et opère depuis seul le NM *Georges-Alexandre-Lebel*. À ce jour, il s'agit du seul traversier-rail en activité au Québec et du seul lien ferroviaire entre les deux rives à l'est de Québec. Chaque année, quelque 500 000 tonnes de marchandises sont transportées par ce mastodonte de fer, qui relie quotidiennement Baie-Comeau et Matane.

Qu'il s'agisse des navires de la STQ ou du traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*, le port de Matane contribue de manière considérable au développement et à la pérennité des industries de la Côte-Nord. Malgré ses allures modestes, la ville gaspésienne est un véritable carrefour industriel permettant de relier l'est du Québec au reste du continent nord-américain.



Archives STQ - Chargement de bois



NM Peter-Fraser



7 kilomètres



30 minutes



En service maritime
de la fin avril
à la mi-novembre
Service aérien hivernal

Traverse

L'île-Verte

De toutes les îles habitées du Saint-Laurent, l'île Verte est sans doute la plus méconnue – et la plus mystérieuse. Sur les panneaux routiers qui mènent jusqu'à elle, le nom de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, sa principale localité, a un je-ne-sais-quoi d'énigmatique.

Il faut dire que seule une trentaine de personnes peuvent se targuer d'y habiter à l'année, une population qui passe à environ 200 résidents durant la période estivale. À ceux-là s'ajoutent quelques touristes curieux, attirés par ses paysages à couper le souffle et ses berges tranquilles. Mais malgré une activité touristique croissante, l'île Verte demeure le secret le mieux gardé du Saint-Laurent.

Sur l'île Verte, pas de médecin ni d'école – l'ancienne école de rang, l'école Michaud, est aujourd'hui un centre d'interprétation sur la vie insulaire. Pas de station-service, de banque, ni même d'épicerie. Pour se procurer des denrées ou pour briser l'isolement, les Verdoyants – le poétique nom donné aux insulaires – peuvent compter sur le traversier d'avril à novembre, et sur une navette par hélicoptère durant l'hiver.

Voguez vers cette minuscule communauté du Québec maritime, qui continue d'aimer férocement son île malgré l'isolement. Vous y découvrirez certains des plus beaux paysages de la province.



Une oasis verdoyante au cœur du Saint-Laurent

Bien avant l'arrivée des colons européens, l'île Verte était fréquentée par les Premières Nations, qui y faisaient escale en traversant l'estuaire. Dans la documentation historique, on en trouve des traces dès 1535, dans les carnets de voyage de Jacques Cartier. Il semble que ce soit lui qui ait baptisé l'île, impressionné par la verdure luxuriante qui s'y déploie. Cette mention fait de l'île Verte un des plus anciens toponymes de l'histoire du Canada.

La seigneurie de l'Île-Verte, concédée en 1653 à Louis Lauzon de la Citière par son père Jean de Lauzon, gouverneur de la Nouvelle-France de 1651 à 1656, était à l'origine un territoire s'étendant sur environ trois lieues (un peu moins de 15 km) sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de l'île Verte. À aucun moment, alors que le système seigneurial a cours en Nouvelle-France, des habitants ne s'installent sur la petite île située à quelques kilomètres de la côte. La seigneurie ne doit à l'île que son toponyme.

Ce n'est que beaucoup plus tard, au tournant du 19^e siècle, que Peter Fraser devient le premier habitant de l'île Verte. Écossais d'origine, Fraser aurait acquis des seigneurs Côté les titres de propriété de certains terrains de l'île et de la côte. Il se lance alors dans le défrichage de cette terre encore sauvage. Il meurt en 1820, dans une maison qu'il a construite de ses mains, au « bout d'en haut » (la pointe ouest de l'île).



Archives STQ - Presbytère 1915

Environ un demi-siècle plus tard, en 1874, la paroisse de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs voit le jour. Les premières années suivant la création de la municipalité, la vie sur l'île continue de se développer de manière plus ou moins organisée. Ce n'est qu'en 1912 que se tient la toute première séance du conseil municipal. Pendant plus d'un siècle, les Verdoyants et Verdoyantes vivent surtout de l'agriculture et de la pêche. La culture du foin, de l'avoine, du seigle et de la pomme de terre occupe la majorité des terres de l'ouest de l'île. Durant toutes ces années, ce sont les insulaires qui se chargent eux-mêmes de leur transport et de leur approvisionnement au moyen d'embarcations privées. Au fil des ans, toutefois, la population de l'île décroît et on y abandonne peu à peu l'exploitation agricole. Graduellement, c'est le tourisme qui devient la principale activité économique, rendant nécessaire la création d'un service de traverse afin de désenclaver la petite communauté du Saint-Laurent.



Archives STQ

La naissance d'une traverse

C'est le 8 janvier 1987 que voit le jour la Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc. (SIRIV), créée afin de répondre au besoin des insulaires d'établir un service stable et permanent de traverse entre la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, sur l'île, et le village de L'Isle-Verte, sur la terre ferme. Dès l'été suivant, la SIRIV investit 17 500 \$ pour l'achat du bac *Le Lotbinière II*, qui assurait jusqu'alors le service entre Deschambault et Lotbinière. L'acquisition est achevée à l'automne 1989.

Au cours des mois qui suivent, la nouvelle ligne de transport s'organise : on engage du personnel, on établit un horaire en fonction des besoins de la clientèle et on élabore une grille tarifaire. Puis, le 8 juillet 1990, la traverse est officiellement inaugurée avec *Le Lotbinière II*, nouvellement rebaptisé le NM *La Richardière*. Désormais, le traversier assure un service maritime régulier permettant de relier l'île Verte au reste de la province, et ce, sept mois par année – de la fin avril à la mi-novembre, lorsque les eaux sont navigables. Au cours de l'hiver 1995-1996, le NM *La Richardière* subit des travaux importants, incluant un nouveau panneau d'embarquement, et la modernisation de la cabine et des espaces occupés par les passagers. Puis, durant l'été 1997, la traverse célèbre son dixième anniversaire avec la construction d'une toute nouvelle gare maritime du côté sud, sur le territoire de la municipalité de L'Isle-Verte.



La « petite nouvelle » du réseau de la STQ

En 2009, le gouvernement du Québec confie à la STQ la gestion des contrats d'exploitation de la traverse de l'Île-Verte, y compris le service aérien qui assure la liaison durant la période hivernale. Désormais, la société d'État administrera le service de traversier en collaboration avec la SIRIV, tout en demeurant sous la tutelle du ministère des Transports.

2009

En 2011, à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, on prépare les plans et les devis pour la transformation d'un bâtiment patrimonial situé aux abords du quai d'embarquement - la « Belle Verte » - en gare maritime. Au rez-de-chaussée, on trouvera notamment une salle d'attente confortable de même que la billetterie de la SIRIV, tandis qu'à l'étage, on prévoit des espaces dédiés aux membres de l'équipage du traversier. Les travaux se dérouleront au cours de l'année 2013-2014.

2011



Archives STQ

Au même moment que sont dessinés les plans de la gare maritime de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, la construction d'un nouveau navire de type amphidrome est confiée au chantier naval Forillon, à Gaspé. Il remplacera le NM *La Richardière*, devenu obsolète. Le futur navire, d'une capacité de 70 passagers, de 12 véhicules et d'au moins 20 bicyclettes, sera le premier traversier en Amérique du Nord à être équipé d'un système de propulsion diesel-électrique hybride, un dispositif à la fine pointe en matière de technologies vertes. Le pont supérieur sera doté d'une verrière offrant une vue panoramique sur le fleuve Saint-Laurent, et un chaleureux salon des passagers sera aménagé sur le pont principal.

2013-2014

La pose de la quille : une tradition qui se poursuit

Le 17 janvier 2013, des représentants du gouvernement du Québec et de la STQ ainsi que les employés du chantier naval Forillon prennent part à la traditionnelle cérémonie de la pose de la quille, qui marque le début officiel de la construction du futur navire de la traverse de l'Île-Verte.

La tradition de la pose de la quille remonte à l'époque des navires de bois. On déposait alors une pièce de monnaie sous la poutre centrale du bâtiment, appelée quille, afin d'y estampiller l'empreinte unique du navire. Aujourd'hui, les navires en acier sont généralement construits en sections plutôt qu'autour d'une quille centrale. La cérémonie de la pose de la quille marque donc la descente du premier module dans le chantier naval.

Une fois la cérémonie effectuée, la pièce de monnaie ainsi estampillée, qui porte à jamais la marque du futur navire, est remise à son propriétaire. Selon la coutume, la pièce portera chance durant toute la vie du bateau, protégeant le personnel navigant et les passagers des dangers pouvant survenir en mer.

À compter du 10 novembre 2013, le ministère des Transports se retire et la STQ prend en charge tous les aspects de l'exploitation de la traverse de L'Isle-Verte-Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, qui s'appellera désormais tout simplement « traverse de l'Île-Verte ». Dorénavant, le transport maritime et le personnel affecté à la traverse relèvent directement de la STQ. Toutefois, le service à la clientèle, incluant le service de réservation, demeure assuré par la Société Inter-Rives de l'Île-Verte (SIRIV).

Ce changement d'administration est marqué par deux événements de taille à la traverse de l'Île-Verte : l'inauguration de la nouvelle gare maritime de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et l'entrée en service du nouveau traversier, qui porte finalement le nom de NM *Peter-Fraser*, en l'honneur du tout premier habitant de l'île. La cérémonie visant à souligner cette double occasion a lieu le 7 novembre 2014, en



Archives STQ - NM Peter-Fraser

présence de Jean D'Amours, ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime et député de Rivière-du-Loup; de Charles Méthé, maire suppléant de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs; et de Jocelyn Fortier, président-directeur général de la STQ. C'est un grand jour pour la population locale : grâce à ce nouveau traversier doté de technologies vertes à la fine pointe et à cette gare maritime issue de la transformation d'un bâtiment patrimonial, le service de transport maritime à la traverse de l'Île-Verte est encore mieux adapté aux besoins des excursionnistes, des touristes et, surtout, des Verdoyants.

Le NM *Peter-Fraser* reprend ainsi le service assuré jusque-là par le NM *La Richardière*, qui sera vendu à la compagnie Northern Harvest Sea Farm. De la fin-avril à novembre, le nouveau navire effectue des traversées régulières qui fluctuent selon l'achalandage. Généralement, dans la première semaine de novembre, les opérations du navire s'arrêtent avec l'arrivée des glaces et lorsque la Garde côtière canadienne (GCC) retire les bouées du chenal. En période de gel et de dégel, quand la navigation est jugée trop dangereuse, un hélicoptère du transporteur aérien Hélicoptère prend la relève et assure le transport des résidents d'une rive à l'autre, entre Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et Cacouna, et ce, jusqu'à la formation d'un pont de glace qui permet aux résidents de se déplacer en motoneige.

En 2018, le gouvernement du Canada cède en faveur de la STQ les quais de L'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, scellant ainsi la pleine appartenance de la traverse au réseau de la STQ.

Main dans la main avec la communauté

Au cours de l'année 2016-2017, la STQ crée un nouveau comité consultatif régional à la traverse de l'Île-Verte.

Le plus vieux phare du Québec

Sur la côte nord de l'île, face à Tadoussac, se dresse le phare de l'île Verte. Toujours en fonction, il guide les navires qui circulent dans l'estuaire du Saint-Laurent, dans une zone à la topographie accidentée et aux courants difficiles.

C'est la Trinity House de Québec, alors responsable de la navigation dans toute la colonie, qui entreprend la construction du phare de l'île Verte en 1806, après avoir acheté trente acres de terrain directement de Peter Fraser, le premier habitant de l'île. Le phare est inauguré trois ans plus tard, devenant le tout premier phare du Saint-Laurent. Pendant 21 ans, il demeurera le seul dans l'estuaire, jusqu'à la construction du phare de Pointe-des-Monts, sur la Côte-Nord, en 1830. C'est Charles Hambelton qui en est le premier gardien, un poste qu'il occupera jusqu'à sa mort en 1827.

Pendant plus d'un siècle, de 1827 à 1964, la garde du phare de l'île Verte est assurée par les membres d'une même famille - les Lindsay -, qui s'en

transmettent la responsabilité de père en fils durant quatre générations. Ce métier mystérieux et solitaire a toutefois entièrement disparu à l'époque moderne. En 1972, on procède à l'automatisation complète du phare, ce qui signe la fin de la carrière de son dernier gardien, Armand Lafrance.

Aujourd'hui, le phare et ses concessions - la maison du gardien et de l'assistant-gardien, notamment - sont passés sous la juridiction de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, qui les a valorisés afin d'en faire des attraits touristiques. Désormais, les touristes qui visitent l'île peuvent passer la nuit dans l'un ou l'autre des deux bâtiments et se mettre dans la peau des gardiens de phare d'autrefois.

Le vent du large continue de souffler sur le phare de l'île Verte, plus de 200 ans après sa construction. Désigné site patrimonial, il est le deuxième plus vieux phare toujours en fonction au Canada et un fleuron de l'histoire maritime du Québec.





NM *Les Eaux Scintillantes*
NM *Mécatina II*
(marchandises)



14,8 kilomètres



30 minutes



En service maritime
de mai à novembre
Service aérien hivernal

Traverse

Harrington Harbour Chevery

À mi-chemin entre Natashquan et Blanc-Sablon, à environ trois kilomètres au large des côtes du « Labrador québécois », se trouve un archipel rocheux couvert de mousse et de lichen où est posé un village du nom d'Harrington Harbour.

Un poste de pêche y est fondé dès 1890 par des pêcheurs venus de Terre-Neuve. Pendant des années, il est un port d'attache pour les bateaux des environs, mais il n'est officiellement intégré à la municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent qu'en 1963. De nos jours, un peu plus de 200 habitants vivent dans ce petit hameau dont l'économie est toujours étroitement liée au secteur de la pêche au crabe.

Considéré par plusieurs comme l'un des plus beaux villages du Québec, Harrington Harbour est en quelque sorte en proie à un double isolement. En plus d'être coupée de la route comme plusieurs autres communautés de la Basse-Côte-Nord, sa population doit composer avec une réalité insulaire qui comporte son lot de défis.



Un isolement qui pèse lourd

Impossible d'aborder la jeune histoire de la traverse Harrington Harbour-Chevery sans toucher à celle, beaucoup plus longue et sinueuse, de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord, dont elle est en quelque sorte l'extension.

Au XIX^e siècle, les postes de pêche parsemés le long de la Basse-Côte-Nord - incluant celui d'Harrington Harbour - sont desservis par les goélettes des *traiteurs (traders)*, ces commerçants venus de Québec, d'Halifax ou de Terre-Neuve. Mais il suffit que les marchands interrompent leurs visites durant une période prolongée pour que les populations locales soient plongées dans une détresse qui menace leur subsistance. Plus tard, les goélettes seront remplacées par des bateaux à vapeur, de plus en plus nombreux sur le Saint-Laurent. Mais ceux-ci s'arrêtent généralement à Natashquan, ne faisant que des voyages occasionnels jusqu'à Harrington Harbour.

Au fil des ans, le service de desserte de la Basse-Côte-Nord connaît un parcours en dents de scie. Durant les années où le service est stable, Harrington Harbour peut compter sur la visite du bateau à vapeur une fois par mois. Mais parfois, le navire ne se pointe qu'une fois par saison, une situation rendue encore plus précaire par les deux guerres mondiales et absolument intenable pour la population locale.

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, c'est à partir de 1986, alors que Relais Nordik, puis le Groupe Desgagnés assoient leur présence sur la Basse-Côte-Nord, que le service se stabilise pour de bon. En 2009, lorsque la STQ entre en scène dans la région, Harrington Harbour peut compter sur la visite hebdomadaire du NM *Nordik Express*, remplacé en 2013 par le NM *Bella Desgagnés*.



Archives Relais Nordik - Crédit Normand Pichette -
NM Bella Desgagnés

Un complément essentiel au service aérien

Malgré le service soutenu assuré par le Groupe Desgagnés, les besoins croissants des populations de la Basse-Côte-Nord exigent l'établissement d'un service plus soutenu que celui, hebdomadaire, que peut maintenir le navire. À partir de 2001, la compagnie Air Liaison, une filiale du groupe La Québécoise, offre ainsi des vols quotidiens vers la plupart des municipalités du « Labrador québécois » – à l'exception notable d'Harrington Harbour!

En effet, l'île rocheuse qui accueille la petite communauté anglophone a un relief accidenté qui ne permet pas l'aménagement d'une piste d'atterrissage. Dans ces circonstances, c'est le village de Chevery,

situé sur la côte à quelques kilomètres à l'ouest de l'archipel, qui se voit doté d'un aéroport. Du même coup, un nouveau besoin naît pour les insulaires : celui d'établir un lien qui pourra les relier à l'aéroport le plus près, tant pour le transport de passagers que pour celui de marchandises.

À partir de 2008, le ministère des Transports du Québec établit donc, en collaboration avec la municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, un lien maritime entre Chevery et l'île d'Harrington afin de permettre à la population locale de rejoindre efficacement l'aéroport desservi par Air Liaison.



Archives STQ

La STQ, alliée de la municipalité

C'est en 2009 que le contrat d'exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery est confié à la Société des traversiers du Québec, en collaboration avec la municipalité, qui gardera son rôle de gestionnaire de la traverse jusqu'en 2014. L'objectif : offrir un service gratuit de traverse entre l'archipel et le continent afin de contribuer au désenclavement de la population.

Il est d'emblée décidé que le transport des passagers sera assuré de mai à novembre par un bateau-taxi exploité par Bryce Anderson, partenaire de la municipalité, tandis que le service de transport de marchandises sera offert de mai à décembre. Pour assurer le désenclavement de la communauté de Harrington Harbour durant les mois d'hiver, la STQ conclut également une entente avec le Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de la Basse-Côte-Nord, qui prévoit une ligne de transport aérien par hélicoptère entre les deux villages quand les voies maritimes deviennent impraticables.

Au moment de l'entrée en scène de la STQ, deux embarcations sont immédiatement assignées à la traverse. La première, le NM *Les Eaux Scintillantes*, un petit navire construit en 1989 qui assurait jusque-là les traversées à la rivière Saint-Augustin, est transférée sous la gouverne de la STQ par le ministère des Transports du Québec afin d'assurer le transport de passagers. La seconde, le NM *Méticana II*, est une barge pour marchandises, elle aussi construite en 1989. Cette dernière a alors droit à une cure de jeunesse. Divers travaux mécaniques sont exécutés, tels la mise à niveau des moteurs et des transmissions, le remplacement de la grue de bord qui sert au chargement et au déchargement des marchandises, le remplacement de plaques d'acier endommagées, de même que la mise à niveau de tous les éléments devant être inspectés et certifiés. Finalement, le navire est repeint aux couleurs de la STQ avant de prendre le chemin de Chevery, au printemps 2010.

Lors de la première année d'opération de la traverse par la STQ, le transport de passagers débute le 14 avril 2010 à bord du bateau-taxi, tandis que le NM *Méticana II* inaugure le service de transport des

marchandises le 13 mai suivant. La même année, Hélicoptères canadiens assure le service aérien du 24 novembre, date de l'ouverture de la route blanche qui permet les déplacements en motoneige, jusqu'au 15 mars.



Archives STQ

En 2011, c'est au tour du NM *Les Eaux Scintillantes* de subir une mise à niveau par les mains habiles des employés de la STQ, à l'Atelier 85 de Québec : allongement de la structure afin d'améliorer la stabilité du navire, renforcement de la rambarde et révision des deux moteurs. La même année, plusieurs améliorations sont apportées aux infrastructures de la traverse du côté de Chevery : une nouvelle passerelle d'embarquement plus stable est installée afin de sécuriser l'accès au quai, une salle d'attente est aménagée pour protéger les passagers des intempéries, et le bâtiment abritant le matériel de l'opérateur et les marchandises des passagers est rénové. De plus, on procède à l'acquisition d'une remorque hydraulique d'une capacité de 80 tonnes métriques grâce à laquelle la période d'activité du NM *Méticana II* est prolongée de plusieurs semaines chaque année. La nouvelle remorque permet en effet d'effectuer les manœuvres d'entretien, les réparations d'urgence et la mise à sec annuelle du navire à Chevery plutôt qu'à La Tabatière, ce qui réduit considérablement les déplacements du traversier, qui peut demeurer en service plus longtemps au printemps et à l'automne.



Archives STQ - NM Les Eaux Scintillantes

Sous l'égide de la STQ

À compter du 1^{er} avril 2014, le partenariat qui unissait la Société des traversiers du Québec à la municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent prend fin. Dorénavant, la STQ exploitera directement la traverse Harrington Harbour-Chevery. Elle marque le coup en procédant, en 2014 et en 2015, à l'installation de passerelles et de quais flottants à Harrington Harbour et à Chevery.

Le 2 septembre 2015, le NM *Les Eaux Scintillantes*, qui assure le transport des passagers, doit temporairement être retiré du service en raison d'un important bris mécanique. Le traversier subit alors une remotorisation complète. Afin d'assurer le maintien du service jusqu'à la fin de la saison, la STQ affrète le *Sea Breeze*, une embarcation appartenant à Bryce Anderson et pouvant transporter six passagers.

En 2016-2017, conformément à sa Politique sur les comités consultatifs régionaux (CCR), la STQ crée un nouveau comité à trois traverses, dont celle d'Harrington Harbour.

Au cours de l'année 2019-2020, le traversier de Harrington Harbour-Chevery a effectué 1 008 traversées permettant de transporter quelque 3 971 passagers. Quant au service aérien à la même traverse, il a permis le déplacement de 3 805 personnes lors de 1 922 vols.



2019-2020 :

**1 008 traversées
ont permis de
transporter
3 971 passagers**

**1 922 vols
ont permis à
3 805 personnes
de se déplacer**



Archives Relais Nordik - Photographe Cindy Nadeau - NM Bella Desgagnés et NM Les Eaux Scintillantes

Harrington Harbour comme dans un film

En 2003, le Québec en entier tombait amoureux d'un petit village apparemment coupé de tout, perché sur une petite île au beau milieu du golfe du Saint-Laurent. Alors que la plupart des habitants de la province ne savent à peu près rien des villages de la Basse-Côte-Nord, *La Grande Séduction* les fait tomber sous le charme de Harrington Harbour et de ses paysages pittoresques.

On arrive à Harrington Harbour en franchissant un chapelet d'îles et d'îlots qui protègent le petit port de pêche des vents du large. Leurs noms nous projettent dans un monde coupé du monde : île au Goéland, île Cricket, île du Jardin... En posant le pied sur le quai, qui est aussi la place centrale du village, on a tout de suite l'impression qu'ici, le temps s'est arrêté. De larges trottoirs de bois font office de rues et relient les habitations, chevauchant les rochers et les aspérités de l'île. On y croise les habitants, des pêcheurs de descendance terre-neuvienne pour la plupart, qui accueillent avec chaleur les visiteurs. Lors de votre

passage à Harrington Harbour, n'hésitez pas à discuter avec eux : ils adorent parler de leur coin de pays.


Une visite à Harrington Harbour, c'est aussi une plongée unique dans un mode de vie qui s'est développé en communion avec la mer. Pour vous en convaincre, montez à bord d'un des bateaux qui vous emmèneront explorer les îles de l'archipel : il n'y a pas si longtemps, les marins d'Harrington Harbour s'y établissaient l'été pour se rapprocher des sites de pêche. Pour découvrir toute la richesse de la faune maritime de la région, c'est sur l'île Sainte-Marie qu'il faut aller. Cette île rocheuse à la forme allongée fait partie de l'archipel du même nom, à quelque 23 kilomètres de Harrington Harbour. Elle héberge un refuge d'oiseaux migrateurs unique en son genre, qui offre une aire de nidification pour les macareux, les petits pingouins et autres espèces d'oiseaux de mer.

Parions que vous n'oublierez pas de sitôt votre séjour sur « l'île de la tranquillité ».




Archives STQ







VCA L'Esprit-de-Pakuashipi
Royal Sea 23



0,9 kilomètre



5 minutes



En service maritime
d'avril à décembre
Service aérien hivernal
d'appoint

Traverse

Rivière Saint-Augustin

À une centaine de kilomètres à l'est de Blanc-Sablon à vol d'oiseau, le long des berges sablonneuses de la rivière Saint-Augustin, se trouvent les communautés de Saint-Augustin et de Pakuashipi. Comme plusieurs villages du « Labrador québécois », elles ne sont accessibles que par voie maritime ou aérienne, ou par la « route blanche » en hiver.

Sur la rive est de la rivière, le village de Saint-Augustin est posé sur les collines dans un paysage d'une beauté à couper le souffle. Entouré de rivières poissonneuses et d'innombrables îles et îlots, Saint-Augustin a traversé le temps sans trop changer et ses habitants, majoritairement des descendants des colons européens parlant l'anglais, pratiquent la pêche depuis des générations.

L'aéroglysseur opéré par la STQ permet de relier les deux rives, servant de lien entre des communautés qui, dans les contrées éloignées de la Basse-Côte-Nord, ont le privilège rare de pouvoir compter sur une voisine.



Un besoin nouveau pour briser l'isolement

Ce sont les îles au large de Saint-Augustin qui, dès la fin du XVII^e siècle, accueillent les premiers pêcheurs à s'aventurer dans la région. Celle qu'on appelle aujourd'hui l'île du Vieux-Poste est ainsi baptisée parce qu'elle est la première où la Labrador Company a établi un poste de traite. Celui-ci est acheté dans les années 1820 par des pêcheurs originaires de Boston qui y établissent une entreprise de pêche au loup-marin et au saumon. Puis, des pêcheurs, principalement venus d'autres régions du Québec et de Terre-Neuve, s'établissent à l'emplacement actuel du village de Saint-Augustin, où ils passent l'hiver avant de retourner dans les îles pour la saison de la pêche.

À Pakuashipi, sur la rive opposée de la rivière Saint-Augustin, les premières maisons ne sont bâties qu'en 1971, marquant la sédentarisation de cette communauté montagnaise (telle qu'on la nommait alors) de tradition nomade. C'est d'ailleurs une incroyable histoire de résilience que celle des Innus de Pakuashipi. Eux qui vivaient jusqu'alors sous la tente toute l'année sont déplacés, sous la pression des autorités, vers la réserve d'Unamen Shipu (La Romaine) en 1961. Or, les logements qu'on leur a promis tardent à venir. Au bout de deux ans, plusieurs d'entre eux reviennent à pied jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-Augustin pour retrouver leur territoire de chasse ancestral. Sept ans plus tard, des bâtisses sommaires sont enfin construites pour les loger. Dans les faits, toutefois, longtemps après la construction de ces premiers logements, les résidents de Pakuashipi demeureront sans services, largement dépendants de ceux de Saint-Augustin.

À la même époque, le ministère des Transports du Québec donne le feu vert à la construction d'une première piste qui permettra de relier les deux communautés au reste du Québec par voie aérienne. Ce qui deviendra l'aéroport de Saint-Augustin est érigé du côté ouest de la rivière, à proximité de Pakuashipi. L'aéroport devient dès lors un lien vital pour la région, complètement isolée durant les mois d'hiver.

La sédentarisation de la communauté innue de Pakuashipi et l'érection de l'aéroport font naître la nécessité d'établir un service de transport entre les deux rives. Sans lui, les résidents de Pakuashipi demeureront isolés, même à moins d'un kilomètre de leurs voisins, et ceux de Saint-Augustin ne pourront accéder aux infrastructures de l'aéroport.

À l'époque, les traversées essentielles se font encore de manière relativement désorganisée, au besoin, le plus souvent à bord d'embarcations privées. Pour assurer un service plus soutenu, la municipalité de Saint-Augustin coordonne, en collaboration avec un exploitant local, le service de transport pour les passagers durant la période qui va de la fermeture de la « route blanche », en avril, jusqu'à sa réouverture à la fin de novembre. Quant au transport des marchandises en provenance du NM *Nordik Express*, d'avril à janvier, il est assuré par Transports Driscoll inc. entre le quai fédéral de Pointe-à-la-Truite et le village de Saint-Augustin.



Archives STQ

Un nouveau partenaire, une nouvelle embarcation

C'est en 2009 que le contrat d'exploitation de la traverse de la rivière Saint-Augustin est confié à la STQ. Du même coup, la société d'État hérite également du contrat de transport maritime de marchandises entre Pointe-à-la-Truite et Saint-Augustin. Le service de transport de passagers est alors assuré par le *Royal Sea 23*, qui peut transporter six passagers.

En janvier 2011, la Société des traversiers du Québec invite la population à une séance d'information qui a pour objectif de présenter un projet novateur : la construction d'un aéroglisseur pour assurer le transport des passagers d'une rive à l'autre de la rivière Saint-Augustin. Ce type de navire, expliquent les responsables de la STQ, convient parfaitement aux conditions réunies à cet emplacement, où la faible profondeur de l'eau et l'ensablement sont des enjeux de taille. À cela s'ajoute, depuis quelques années, l'ouverture tardive de la « route blanche » dans le secteur, qui compromet le transport des passagers et des marchandises en provenance de l'aéroport, de même qu'entre Saint-Augustin et Pakuashipi.

À la fin de février, la STQ sonde les résidents des deux municipalités afin de connaître leur opinion sur ce projet. À la suite d'un retour favorable, la société d'État annonce en septembre 2011 la construction d'un aéroglisseur pour la traverse de la rivière Saint-Augustin. L'embarcation amphibie pourra accueillir jusqu'à 16 passagers, ainsi que de petites marchandises.

Le contrat qui lie la STQ à la municipalité de Saint-Augustin arrive à échéance le 31 mars 2012. À compter de cette date, la STQ assure seule l'exploitation du service de transport de passagers à la traverse de la rivière Saint-Augustin. En attendant l'arrivée de l'aéroglisseur, construit par Griffon Hoverwork Limited, la société d'État retient les services de la compagnie Hélicoptères canadiens dès la fermeture de la « route blanche ». Puis, à compter de mai 2012, le *Royal Sea 23* prend le relais.



Archives STQ

C'est en octobre 2012 que le nouveau véhicule amphibie arrive à Saint-Augustin. À la suite d'un concours organisé pour recueillir les propositions de la population, on lui a donné le nom de *VCA L'Esprit-de-Pakuashipi*. Durant les premières semaines, l'aéroglisseur est soumis à plusieurs essais afin d'assurer la sécurité des passagers et de peaufiner les manœuvres d'approche sur les rives sablonneuses de la rivière Saint-Augustin. Finalement, le 14 novembre 2012, le *VCA L'Esprit-de-Pakuashipi* accueille à bord ses premiers passagers.



Archives STQ

Son arrivée est une véritable révolution pour les habitants de la région, qui peuvent notamment compter sur les services de l'aéroglisseur pour les évacuations médicales d'urgence en période de dégel.

Un service en constante évolution

En 2016-2017, la STQ crée un nouveau comité consultatif régional à la traverse de la rivière Saint-Augustin afin d'assurer un dialogue ouvert avec les deux municipalités qui permettra de mieux répondre à leurs besoins spécifiques.

2016-2017

L'année suivante, le 1^{er} avril 2017, le service de transport de marchandises à la traverse de la rivière Saint-Augustin est repris par la STQ après la cessation des activités de l'exploitant. La société d'État opère alors trois navires, soit le *Royal Sea 23*, *VCA L'Esprit-de-Pakuashipi* ainsi qu'un remorqueur.

2017

Le 31 mars 2020, la STQ hérite également du quai de Saint-Augustin, jusqu'alors demeuré propriété de Pêches et Océans Canada. Le quai, construit en plusieurs phases entre 1962 et 1989, est notamment utilisé par l'aéroglysseur et la barge assurant le transport de marchandises. Toutefois, il a été mal entretenu et est maintenant dans un état de désuétude tel qu'il est jugé potentiellement dangereux. Le moment de la prise en charge des infrastructures par la STQ sera enfin l'occasion de le remettre à neuf.

La même année, la STQ commande la construction d'un nouveau navire autopropulsé afin de remplacer la barge et le remorqueur utilisés pour le transport des marchandises entre le quai de Pointe-à-la-Truite et la municipalité de Saint-Augustin. Sa construction s'est amorcée en 2020 au chantier d'Industries Océan inc., à L'Isle-aux-Coudres. La traversée inaugurale du futur NM *Rivière Saint-Augustin* est prévue en 2022.

2020-2022

Maillon important d'une chaîne de transport essentielle

Le service de traverse entre les deux rives de la rivière Saint-Augustin n'est qu'un maillon d'une chaîne vitale pour les habitants de la région, dépendants du transport aérien et maritime pour leurs propres déplacements autant que pour leur approvisionnement en produits essentiels.

Ainsi, VCA *L'Esprit-de-Pakuashipi* est un partenaire important de l'aéroport de Saint-Augustin, permettant d'acheminer tant les passagers que les marchandises arrivés par voie aérienne jusqu'au village de Saint-Augustin, de l'autre côté de la rivière.

De la même manière, la traverse travaille de concert avec la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord, elle aussi sous la responsabilité de la STQ, afin d'assurer le désenclavement des deux municipalités. En 2013, la société d'État ajuste d'ailleurs les horaires de la traverse pour permettre des déplacements plus fluides dans le secteur, coordonnant les traversées de l'aéroglesseur aux



Archives STQ

passages du NM *Bella Desgagnés* au quai de Pointe-à-la-Truite.

VCA *L'Esprit-de-Pakuashipi* travaille également main dans la main avec la barge et le remorqueur qui assurent le transport de marchandises entre le quai fédéral de Pointe-à-la-Truite et les deux communautés. Ensemble, chacun de ces modes de transport contribue à briser l'isolement des habitants de Saint-Augustin et de Pakuashipi en favorisant les liens entre les deux communautés et avec le reste du Québec.



Archives STQ



Une culture millénaire à découvrir

La Côte-Nord est le berceau de la riche et foisonnante culture innue, encore bien vivante. Plusieurs des mots que nous utilisons aujourd'hui pour désigner ce territoire sont des dérivés ou des emprunts de l'innu-aimun : Saguenay vient du mot Saki-nip qui signifie « source de l'eau »; Mingan vient de Maikan qui veut dire « loup des bois »; l'orthographe de certains noms de villages tels qu'Aganish et Natashquan a été déformée avec le temps, mais garde les sonorités et les significations imagées de leur langue d'origine (akwanish, « petit abri », et Nutashquan, « là où on a pris l'ours noir »). En fait, c'est toute la Côte-

Nord qui est habitée et enrichie par les influences de cette culture millénaire, qui précède de plusieurs centaines d'années l'établissement des premiers colons européens venus y pêcher.

Attirés par ce vaste territoire de chasse et de pêche, les peuples innus fréquentent la Basse-Côte-Nord depuis plus de 2 000 ans. Autrefois nomades, ils vivaient en petits groupes composés de plusieurs familles en longeant les lacs et les rivières, et les rives de l'estuaire. À proximité de l'emplacement actuel du Pakuashipi, ils se déplaçaient traditionnellement

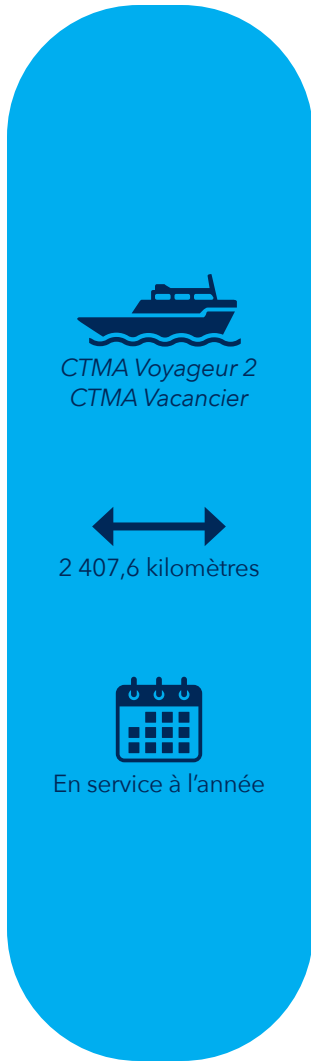


Archives Relais Nordik - photographe Cindy Nadeau - Rivière Saint-Augustin

en remontant la rivière qu'on appelle aujourd'hui Saint-Augustin, vers les bassins situés à l'intérieur des terres, où le saumon et la truite abondent.

C'est entre les années 1950 et 1970 que les Innus ont mis fin à une existence nomadique pour fonder des villages sur la côte du Labrador québécois, d'abord à Unamen Shipu, près de La Romaine, puis à Pakuashipi, aux abords de la rivière Saint-Augustin. Malgré leur sédentarisation, les Innus de la Basse-Côte-Nord maintiennent en vie leurs traditions et leur langue avec ferveur.

Pour qui veut en apprendre davantage sur les Innus qui habitent la Basse-Côte-Nord depuis maintenant des millénaires, une visite à la Maison de la culture innue d'Ekuanitshit (Mingan) s'impose. Dans ce lieu de partage et d'échanges unique, vous découvrirez les facettes multiples de la culture, de la langue du mode de vie des Innus.



The infographic is contained within a blue rounded rectangle. At the top, there is a black silhouette of a ferry boat. Below it, the text 'CTMA Voyageur 2' and 'CTMA Vacancier' is written in a light blue font. In the center, a black double-headed arrow is positioned above the text '2 407,6 kilomètres'. At the bottom, there is a black calendar icon with the text 'En service à l'année' below it.

Desserte

Îles-de-la-Madeleine

Cette desserte maritime est exploitée par Navigation Madeleine inc.

Les Îles-de-la-Madeleine sont reliées au continent par une desserte maritime provinciale et un service de traversier fédéral, en plus que par un service aérien.

La STQ dans le cadre d'une entente avec Navigation Madeleine, une filiale de la CTMA, assure le transport de marchandises 12 mois par année des Îles-de-la-Madeleine. Ce service préserve le lien logistique et économique entre le Québec continental et les Îles, assure l'approvisionnement fiable et abordable en marchandises et transporte des matières résiduelles des Îles ainsi que des volumes importants de produits de la mer destinés au marché de la métropole.

En hiver, le service cargo se fait avec le *CTMA Voyageur 2*, tandis que l'été, c'est à bord du *CTMA Vacancier*. Ce dernier est doté d'installations pour accueillir des passagers. C'est pourquoi l'entreprise en profite pour offrir un produit touristique pendant la saison estivale à partir de Montréal. C'est toutefois la traverse fédérale entre Souris et Cap-aux-Meules qui est considérée comme le service essentiel permettant aux Madelinots de circuler facilement entre l'archipel et le continent.



Une liaison maritime ténue

Bien avant l'arrivée des premiers colons, l'archipel qu'on nomme aujourd'hui les Îles-de-la-Madeleine portait le nom de *Menagoesenog*, qui signifie « îles balayées par les vagues » dans la langue de la Première Nation Mi'kmaq. Ce peuple a longtemps fréquenté les îles du golfe du Saint-Laurent, prolifique territoire pour la pêche et la chasse au phoque. Jacques Cartier les rebaptise ensuite les « îles Araynes », du latin *arena*, qui signifie « sable ». Ce n'est qu'en 1629 que Samuel de Champlain utilisera « La Magdelaine » pour désigner l'île de Havre-Aubert, consignait ainsi la première trace écrite de ce qui deviendra le patronyme actuel.

Pendant de longues années, les Îles-de-la-Madeleine demeurent un territoire de pêche et de chasse fréquenté, mais toute tentative de colonisation se solde par un échec, en raison notamment des hivers particulièrement rudes sur ce chapelet d'îles exposé aux intempéries. C'est sur l'île de Havre-Aubert que s'installent les premiers Acadiens. En 1765, 22 d'entre eux, des pêcheurs et des chasseurs de phoques, prêtent le serment d'allégeance à la couronne britannique, marquant ainsi le début de la colonisation de l'archipel. En 1774, avec l'Acte de Québec, les Îles deviennent officiellement une juridiction de la province de Québec.

Pendant la plus grande partie du XIX^e siècle, des goélettes font la navette entre l'archipel et les provinces maritimes, surtout à l'automne, lorsque les bateaux transportent les produits de la pêche vers Halifax et reviennent chargés de denrées. Mais le voyage est périlleux et on déplore de nombreux naufrages.

La toute première ligne de transport « officielle » entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris, sur l'Île-du-Prince-Édouard, remonte à 1876, à l'époque où se développe la pêche au homard. Le gouvernement fédéral met alors en place une liaison maritime hebdomadaire, par goélette d'abord puis par bateau à vapeur, permettant de transporter le courrier des Madelinots, mais aussi des marchandises et



BanQ - Îles-de-la-Madeleine vers 1930

des passagers. Les navires subventionnés par l'État assurent un service durant toute la saison de navigation (du printemps à l'automne), entre Cap-aux-Meules ou Havre-Aubert et Souris, puis Pictou en Nouvelle-Écosse. Parallèlement à cette initiative, Ottawa met en service une ligne télégraphique sous-marine qui met fin à l'isolement hivernal des Madelinots, du moins sur le plan des communications.

De 1924 à 1960, c'est le *Lovat* qui assure la liaison régulière entre Pictou et les Îles-de-la-Madeleine. Durant plus de 35 ans, c'est à son bord que montent travailleurs saisonniers, élèves partis étudier sur le continent, fonctionnaires et touristes pour quitter l'archipel et pour y revenir. Mais dès les années 1940, alors que l'industrie madelinienne de la pêche est en pleine ascension, le service prodigué par le *Lovat* devient insuffisant. Faute de moyen de transport adéquat pour faire parvenir leurs cargaisons sur le continent, les coopératives de pêche doivent parfois hiverner des milliers de barils en attendant la reprise de la liaison, au printemps. Il est impératif de trouver des solutions.

La Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA)

C'est afin de répondre au besoin criant d'un service de transport de marchandises (et surtout de poisson) qu'un groupe de Madelinots crée la Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA), le 28 mai 1944. L'année suivante, la CTMA acquiert deux navires afin d'assurer la liaison entre les Îles et le port d'Halifax : d'abord le *Maid of Clare*, puis le *Bradford*. Dès 1946, trois bateaux de taille plus modeste - le *Lavernière*, le *Havre-Aubert* et le *Havre-aux-Maisons* - viennent s'ajouter à la flotte afin de desservir, notamment, les ports de la Gaspésie et de la Côte-Nord, ainsi que celui de Montréal.



Groupe CTMA - Brion

C'est en 1958 que le *Brion* commence à transporter des passagers entre les Îles-de-la-Madeleine, Québec et Montréal. Toutefois, sa capacité est très limitée et il continue de servir principalement au transport de marchandises. En 1962, le CTMA, beaucoup plus imposant, prend sa place avant d'être remplacé, sept ans plus tard, par un navire danois auquel on donne le nom de *Madeleine*. Celui-là assurera la liaison Cap-aux-Meules-Montréal durant plus de 20 ans.

La CTMA a le vent dans les voiles (au figuré, bien sûr) : sa flotte, qui assure des liaisons efficaces avec plusieurs ports canadiens et québécois, a permis l'essor de l'industrie madelinienne de la pêche et contribué largement à l'autonomisation économique



Groupe CTMA et Société des traversiers du Québec

des Îles-de-la-Madeleine. Le transport de passagers, toutefois, demeure marginal, et rares sont les touristes qui s'aventurent jusqu'à l'archipel planté au cœur du golfe du Saint-Laurent. La distance y est pour beaucoup : de Montréal, le voyage pour gagner Cap-aux-Meules est long. Si les Madelinots veulent attirer les touristes, il faudra trouver des solutions pour rendre leurs îles plus accessibles au grand public.

L'année 1971 est décisive à cet égard, puisqu'elle est marquée par l'entrée en service du *Manic*, le premier traversier de type « ro-ro » (roll on, roll off) à transporter, en plus de marchandises, des passagers et des véhicules entre Souris, sur l'Île-du-Prince-Édouard, et Cap-aux-Meules. Capable de prendre à son bord 45 véhicules et 300 passagers, le *Manic* inaugure une nouvelle ère dans le développement économique des Îles-de-la-Madeleine : celle du tourisme. Dès 1975, son succès sera tel qu'il devra être remplacé par un navire plus grand encore, le *Lucy Maud Montgomery*, qui peut transporter pas moins de 100 voitures et 425 passagers.

C'est en 1986, afin de répondre aux besoins grandissants en transport de marchandises, que la CTMA fait l'acquisition du navire-cargo *CTMA Voyageur*. D'abord affrété à la liaison Cap-aux-Meules-Souris, de 1986 à 1988, il assurera le transport entre les Îles et Matane à partir de 1989. Il permettra à la coopérative d'enfin offrir un service de transport maritime durant la période hivernale, une révolution pour bien des Madelinots.

La naissance d'une relation d'affaires

C'est en 2002 que la CTMA inaugure son service de croisière sur le Saint-Laurent, entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine, tandis que le NM *Madeleine* continue de veiller à la traverse de Souris-Cap-aux-Meules. À bord du *CTMA Vacancier*, qui vient tout juste de rejoindre la flotte, les plaisanciers peuvent profiter d'une croisière tout confort leur permettant non seulement de découvrir l'archipel madelinot, mais aussi le Québec maritime qui se déroule le long des berges du Saint-Laurent. Ce nouveau service permet à la coopérative d'attirer de nouveaux visiteurs vers les Îles tout en prolongeant la saison touristique.

2002



Groupe CTMA - CTMA Vacancier

C'est sept ans plus tard, en 2009, que la STQ entre en scène, lorsqu'elle se voit octroyer par le ministère des Transports du Québec la gestion du contrat d'exploitation de ce qu'on appellera désormais la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine. Le service est assuré par Navigation Madeleine inc., une filiale de la CTMA, grâce à ses deux navires : le *CTMA Vacancier* et le *CTMA Voyageur*. Le premier assure le transport de marchandises et accueille des plaisanciers au départ de Montréal, alors que le second assure essentiellement un service de cargo durant les mois d'hiver.

2009



Groupe CTMA - CTMA Voyageur

Le 18 juin 2012, à Cap-aux-Meules, la STQ renouvelle son entente avec Navigation Madeleine inc. pour le service de desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine. Conclu pour une durée de cinq ans, ce nouvel accord peut toutefois être prolongé pour trois périodes additionnelles de 12 mois chacune. Cette desserte maritime offre principalement le transport de marchandises grâce aux deux navires de la CTMA.

2012

Le 17 décembre 2019, la CTMA annonce qu'elle se départit de son navire-cargo, le *CTMA Voyageur*, grâce auquel la coopérative a pu approvisionner les Madelinots pendant plus de 33 ans. Pour le remplacer, elle acquiert le NM *Clipper Ranger*, rebaptisé *CTMA Voyageur 2*, doté d'une capacité de chargement supérieure à celle de son prédécesseur (30 remorques plutôt que 22). Dans la foulée, l'entente liant la STQ et la CTMA pour le volet cargo de la desserte des Îles-de-la-Madeleine est prolongée.

2019



NM Ivan-Quinn



19,8 kilomètres



60 minutes



En service maritime
toute l'année
Service aérien hivernal
d'appoint

Traverse

Île d'Entrée

Cap-aux-Meules

Cette traverse est exploitée par la CTMA.

À quelques kilomètres de Cap-aux-Meules se trouve une petite île dont les collines verdoyantes attirent irrésistiblement le regard. Grande d'à peine plus de sept kilomètres carrés, l'île d'Entrée est considérée comme « la perle du golfe du Saint-Laurent ». C'est la sentinelle de l'archipel, celle qui, en retrait, veille sur les autres et accueille les navigateurs.

Seule île habitée de l'archipel à n'être pas reliée aux autres par la route, l'île d'Entrée est, à bien des égards, un cas à part. Le dépaysement y est total. Ici, les Îles-de-la-Madeleine sont les « Magdalen Islands », Havre-Aubert devient « Amherst » et Cap-aux-Meules devient « Grindstone ». Et pour cause : l'île d'Entrée est essentiellement peuplée de familles d'origine écossaise ou irlandaise, et l'anglais y est la langue la plus couramment parlée.

Ses habitants - ils ne sont aujourd'hui plus qu'une soixantaine - vivent dans l'isolement, au gré des vagues et des vents. La plupart d'entre eux gagnent leur vie grâce à la pêche, alors que d'autres élèvent les vaches ou les chevaux, qui paissent librement à flanc de colline.

Découvrez à pied cet endroit unique et grimpez jusqu'en haut de sa Big Hill, le sommet le plus élevé de l'archipel. Plongez dans le paysage grâce à un panorama à couper le souffle sur 360 degrés. Il n'existe pas de meilleure vue des Îles!



Insulaires parmi les insulaires

On raconte que les premiers à s'installer sur l'île d'Entrée, vers le début du XIX^e siècle, ont été séduits par son paysage vallonné et ses prés luxuriants, qui leur rappelaient leur Écosse et leur Irlande natales. Érigeant leurs maisons en périphérie d'un pâturage en tous points idéal, les résidents de l'île d'Entrée sont d'ailleurs parmi les premiers Madelinots à faire de l'agriculture et de l'élevage leur activité principale. Ce n'est que plus tard, au moment où l'industrie de la pêche au homard explose dans la région, que celle-ci devient le principal moteur économique de l'île comme du reste des Îles.

Il faut dire que l'île d'Entrée constitue un cas à part au sein de la communauté madelinienne, et ce, dès l'établissement des premiers insulaires. Si la plupart des insulaires entretiennent des liens étroits avec le reste de l'archipel, ils se sentent souvent plus d'affinités avec les habitants des provinces maritimes qu'avec les autres Madelinots, un phénomène qu'on peut attribuer à la langue, évidemment, mais aussi à la religion : la plupart des habitants de l'île d'Entrée sont anglophones et protestants, alors que le reste de la population madelinienne est majoritairement francophone et catholique. De nos jours, plusieurs habitants de l'île ont leur résidence principale sur l'Île-du-Prince-Édouard et reviennent vers leur île natale chaque été, durant la saison de la pêche. Année après année, toutefois, l'île d'Entrée voit sa population décroître en raison de familles qui s'expatrient définitivement.

Ce n'est d'ailleurs pas d'hier que l'île perd des résidents au profit des provinces maritimes. Dès la fin du 19^e siècle, on déplorait un exode vers Cap-Breton.

On craignait déjà, à cette époque, pour la survie de l'école du village. La population a bien atteint un pic d'environ 250 âmes dans les années 1960 et 1970, mais elle a ensuite amorcé une décroissance soutenue jusqu'à aujourd'hui, alors que ne subsistent plus qu'une soixantaine d'habitants permanents.

Malgré son isolement, très tôt, on comprend l'importance de l'île d'Entrée dans la vie maritime des Îles. Comme son nom l'indique, elle est la porte d'entrée de l'archipel et le premier point de contact des navigateurs venus des provinces maritimes. Dès 1874, un phare y est érigé pour guider les navires qui s'approchent de l'archipel afin de prévenir les naufrages, fréquents dans le secteur. Le phare qui s'élève aujourd'hui sur la côte sud de l'île, bâti en 1969, est le troisième à avoir été construit à cet emplacement. Encore de nos jours, le phare de l'île d'Entrée est le premier qu'aperçoivent les visiteurs en approchant de l'archipel, à bord du *Madeleine II*, du *NM CTMA Voyageur* ou du *NM CTMA Vacancier*.

Afin de saisir toute l'importance du service de traverse pour la population de l'île d'Entrée, il faut prendre la pleine mesure de l'isolement dans lequel vivent ses habitants : sur l'île, il n'y a ni route asphaltée, ni banque, ni poste de police. Un modeste CLSC et un bureau de poste, un commerce de proximité, une église, un petit musée, un gîte touristique et un restaurant durant la période estivale : voilà l'étendue des services offerts sur ce petit bout de terre séparé de tout. Pour tout le reste, c'est le traversier qui assure l'approvisionnement des résidents et l'accès à l'ensemble des services essentiels.



Archives STQ - Photographe Pierre Lahoud - Cap-aux-Meules

Les premiers balbutiements

On sait peu de choses des premières années d'un service de traverse organisé entre l'île d'Entrée et le reste de l'archipel. Il est permis de supposer que longtemps, les traversées ont été l'affaire de particuliers, à bord d'embarcations privées.

Le nom de Roland Renaud, propriétaire du *Gertrude Béatrice*, figure dans certains documents de la CTMA comme étant celui qui a opéré le service de traverse avant 1989. On ignore toutefois durant combien de temps et à quelle fréquence il a opéré la traverse.

Ce qu'on sait, c'est qu'en 1989, le contrat est attribué à un groupe de cinq actionnaires de Grande-Entrée. Le *Gertrude Béatrice* est alors remplacé par le bateau patrouilleur SP *Bonaventure*, qui assure le service jusqu'en 1992.



Archives STQ - Paysage Île d'Entrée

Une traversée gérée par la STQ

Le 19 avril 1993, lorsque la Société des traversiers du Québec prend en charge certains services de traversiers et le contrôle opérationnel de plusieurs terminaux de la province, la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules tombe sous sa juridiction. Du même coup, le gouvernement du Québec cède à la STQ les quais, gares, débarcadères et aires d'attente dont il est propriétaire, à Cap-aux-Meules comme à l'île d'Entrée, des actifs d'une valeur de 25 000 000 \$.



Archives STQ - SP Bonaventure à quai

Au moment de la prise en charge de la traversée par la STQ, le contrat d'exploitation du service est sur le point d'arriver à terme. La société d'État lance alors un appel d'offres pour l'exploitation de cette ligne de transport si essentielle aux insulaires. C'est la compagnie G.G.R. Cyr Transport inc. qui obtient le

contrat pour une période de cinq ans, contrat qui sera renouvelé pour une seconde période de cinq ans en 2000-2001. La société est propriétaire du SP *Bonaventure*, un modeste navire construit au chantier des Industries Davie Brothers, à Lévis, en 1968. Celui-ci mesure près de 17 mètres et peut transporter 18 passagers et un seul véhicule. À cette époque, le service est réservé aux résidents de l'île d'Entrée.

Au cours de l'année 2002-2003, la STQ fait construire une petite gare sur le quai de Cap-aux-Meules afin de répondre aux besoins spécifiques des usagers de la traversée de l'île d'Entrée.

En juin 2007, grâce à l'intervention de la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, le gouvernement du Québec octroie les crédits nécessaires à la construction d'un nouveau traversier afin de remplacer le SP *Bonaventure* à la traversée île d'Entrée-Cap-aux-Meules. Ce navire viendra rejoindre la flotte de la STQ. Les résidents de l'île d'Entrée sont consultés à différents stades de ce projet, dont le budget s'élève à 7,5 M\$, afin que le nouveau traversier réponde adéquatement aux besoins spécifiques de la population insulaire. Ainsi, en plus de permettre le transport de 45 passagers, il pourra transporter deux automobiles, de la machinerie lourde et un camion à quatre essieux afin d'assurer le ravitaillement des résidents. Il sera capable de pomper l'eau de mer, jouant ainsi un rôle actif dans la prévention des incendies, et de briser les glaces durant les mois d'hiver. Les insulaires qui iront faire leur épicerie à Cap-aux-Meules auront même accès à un réfrigérateur et à un congélateur à bord. À la suite d'un appel d'offres public, on confie la construction du nouveau traversier au chantier Méridien Maritime, à Matane. La traditionnelle cérémonie de la pose de la quille, marquant le début des travaux, a lieu le 6 novembre 2008.



Archives STQ - Construction du NM Ivan-Quinn

En 2009, le contrat liant la STQ à G.G.R. Cyr Transport inc. arrive à échéance. Au même moment, la société d'État hérite du contrat d'exploitation de la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine, qu'elle opère désormais en collaboration avec la CTMA. La décision de confier à la CTMA l'opération de la traverse de l'île d'Entrée ne surprend donc personne, elle qui opère déjà la desserte maritime et le traversier Souris-Cap-aux-Meules. Le SP *Bonaventure* demeure affrété à la traverse en attendant la livraison du nouveau navire et pour assurer la continuité du service durant la période d'essai qui suivra. Dans la foulée, la STQ et la CTMA prennent également en charge la liaison aérienne par hélicoptère qui relie l'île d'Entrée à Cap-aux-Meules lors des mois d'hiver et des situations d'urgence.

C'est le 8 juin 2009 qu'est mis en service le douzième traversier de la flotte de la STQ. Le NM *Ivan-Quinn* est baptisé le 3 septembre 2009 à l'île d'Entrée, en présence du ministre délégué aux Transports, Norman MacMillan, et du président-directeur de la

STQ, Georges Farrah. Il porte le nom d'un insulaire bien connu de la population locale, décédé quelques années plus tôt, en 2002. Épicier aimé de tous et musicien de talent, Ivan Quinn a occupé le poste de maire de la petite municipalité insulaire durant plusieurs années.

En vue de mieux répondre aux besoins de la population de l'île d'Entrée et de Cap-aux-Meules, la traversée est aujourd'hui offerte gratuitement aux résidents en vertu du Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier de la Loi sur les transports.



Archives STQ - Baptême du NM Ivan-Quinn

L'île sans enfants

L'avenir de l'île d'Entrée n'est pas assuré. Depuis quelques années déjà, elle ne compte plus aucun enfant, si bien que l'école du village a finalement fermé ses portes en 2015. Alors qu'en 2000, 15 élèves fréquentaient encore le petit établissement, ils n'étaient plus que deux au moment de sa fermeture. Sans école, les dernières familles à habiter sur l'île ont dû s'expatrier vers l'archipel ou vers les provinces maritimes.

Depuis, le plus jeune résident permanent de l'île est dans la trentaine. Même si pour plusieurs le mode de vie des insulaires de l'île d'Entrée s'apparente au paradis terrestre, sans école, l'île peine à attirer une nouvelle génération qui saura maintenir en vie cet endroit unique. Avec sa population vieillissante, la petite communauté semble vouée, à plus ou moins long terme, à disparaître.

Malgré tout, l'attachement à l'île d'Entrée est vif pour ceux qui y sont nés. On peut donc encore espérer un revirement, porté par une génération d'expatriés tentés de revenir vers l'île de leur enfance. Grâce à eux, cette communauté d'« insulaires parmi les insulaires » pourrait peut-être encore échapper à sa mort annoncée, qui ferait de l'île d'Entrée un simple port d'attache pour une poignée de pêcheurs durant la période estivale.

Farmer, le mythique cheval de l'île d'Entrée

Si vous visitez l'île d'Entrée, il est fort à parier que vous entendrez parler de l'histoire - présumée vraie - de Farmer, le cheval le plus célèbre de l'archipel.


La légende veut que par un soir d'hiver de l'année 1920, Farmer, qui appartenait à un fermier de l'île d'Entrée, ait traversé avec son maître le pont de glace du « Bout du banc » pour se rendre sur Havre-Aubert. Là, le maître de Farmer, un joueur malchanceux, doit se départir de son cheval pour rembourser ses dettes de jeu et est forcé de regagner l'île à pied. Farmer, lui, suit son nouveau propriétaire jusqu'à Grosse-Île, à l'autre bout de l'archipel.

Durant les mois qui suivent, le cheval continue de rêver aux pâturages verts et luxuriants de son île natale jusqu'à ce que, par un jour de printemps, il échappe à la vigilance de ses nouveaux propriétaires. Il saute alors la clôture de son enclos, traverse l'archipel d'une extrémité à l'autre, s'élanche à travers les dunes jusqu'au Bout du banc, puis se jette dans les vagues! Porté par un élan irrésistible, Farmer nage dans les eaux glacées du détroit qui sépare Havre-Aubert et l'île d'Entrée, puis émerge de l'autre côté, haletant, mais bien vivant. Il poursuit sa course jusqu'à la ferme de son ancien maître qui, éberlué, le voit arriver et reprendre sa place dans le pâturage, comme s'il ne l'avait jamais quitté.


Aux Îles-de-la-Madeleine, cette histoire abracadabrante fait partie de l'imaginaire collectif depuis des décennies. On ne se gêne pas pour la faire revivre lorsque l'occasion se présente, afin d'illustrer la force de l'attachement qui unit les insulaires à « leur » île d'Entrée.




Archives STQ




NM Trans-Saint-Laurent




27,2 kilomètres



65 minutes



391 km
par voie terrestre



En service
d'avril à janvier

Traverse

Rivière-du-Loup Saint-Siméon

Cette traverse est exploitée par La Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Limitée.

À mi-chemin entre La Malbaie et Tadoussac, juste avant d'arriver à l'embouchure de la rivière Saguenay et de voir le Saint-Laurent ouvrir grand ses bras, le village de Saint-Siméon se dresse à flanc de montagne, en pleine nature. Niché entre eau et forêt, il entretient une relation étroite avec le monde maritime et attire chaque année des milliers de visiteurs venus s'imprégner de son charme tout particulier. Le secteur de Port-au-Persil, classé parmi les plus beaux villages du Québec, semble figé dans le temps, avec ses maisons de bois posées le long de la côte, d'où on peut admirer les vagues.

Sur la rive opposée, Rivière-du-Loup est le noyau économique de la région du Bas-Saint-Laurent, et une porte d'entrée idéale pour découvrir certains des plus beaux attraits du Québec maritime, dont la foisonnante faune marine qui peuple cette partie du fleuve.

En un peu plus d'une heure, le traversier vous fera passer de la montagneuse région de Charlevoix à l'époustouflant Bas-Saint-Laurent. En contournant l'île aux Lièvres, gardez l'œil ouvert : vous pourriez bien apercevoir un rorqual commun ou une baleine à bosse émerger des flots...



Une ligne de transport cruciale pour le Québec maritime

La liaison maritime qui relie le Bas-Saint-Laurent à Charlevoix ne date pas d'hier. De part et d'autre du fleuve vivaient et vivent toujours des communautés qui entretiennent un lien étroit avec l'estuaire, qui est leur voisin et, pour beaucoup, leur gagne-pain. Très tôt, ces communautés que le cours d'eau séparait ont reconnu leurs similitudes et ont senti le besoin de créer un passage l'une vers l'autre. Des liens se tissent alors entre Rivière-Ouelle et La Malbaie, entre Tadoussac et Rivière-du-Loup...

Les peuples autochtones, déjà, avaient établi des postes de traite à Tadoussac et à Rivière-du-Loup, et traversaient régulièrement le fleuve pour commercer avec d'autres nations. Beaucoup plus tard, en 1852, débute sur la presqu'île de Rivière-du-Loup des travaux de construction d'un quai qui accueillera les premiers bateaux à vapeur à desservir les régions de Charlevoix, du Saguenay et du Bas-Saint-Laurent.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, Rivière-du-Loup se développe de manière considérable grâce à l'expansion du chemin de fer du Grand Tronc. Sur le plan économique, la ville devient alors une plaque tournante dans l'est du Québec. Sur la rive nord, on réclame l'établissement d'un lien maritime avec ce nouveau pôle commercial. C'est ainsi que la Compagnie Trans-Saint-Laurent Limitée voit le jour le 27 avril 1909, fondée par Malcolm Fraser, maire de Fraserville (nom porté par Rivière-du-Loup de 1850 à 1919) et J.-Camille Pouliot, avocat. Dès le 24 juin suivant, le SS *Contest* effectue sa première traversée de Rivière-du-Loup jusqu'à Tadoussac et Saint-Siméon, ainsi que vers d'autres municipalités de la rive nord. Il sera bientôt remplacé par le SS *Rhoda*, puis par le SS *Mahone*, suffisamment grand pour accueillir trois véhicules et jusqu'à 200 passagers, et surtout, assez robuste pour naviguer l'hiver dans les eaux tumultueuses et glacées du Saint-Laurent. Le transport de denrées et de marchandises peut ainsi être maintenu à l'année. Le service d'hiver s'interrompt toutefois abruptement en 1915, lorsque le SS *Mahone* est jugé non sécuritaire.

En 1916, c'est la Quebec and Levis Ferry Co. qui reprend le flambeau du service de traverse entre les deux rives, à la hauteur de Rivière-du-Loup. Le *Mahone* est alors remplacé par le *Pilot*, qui était jusque-là en service à la traverse Québec-Lévis. Or, presque immédiatement, le *Pilot* s'échoue face à l'embouchure du Saguenay et coule. Seize rescapés se réfugient sur l'île Rouge et ce n'est nul autre que le SS *Mahone* qui leur vient en aide. Le traversier reprend du service en attendant l'arrivée d'un nouveau navire, le *Queen*, qui, comble de malheur, s'échoue à son tour en octobre 1916 à Baie-Sainte-Catherine. Lourdemment affectée par ces deux naufrages consécutifs, la Quebec and Levis Ferry Co. cesse ses opérations dans le Bas-Saint-Laurent. L'interruption de service durera jusqu'en 1927, alors que la Quebec & St. Lawrence Navigation Ltd rétablit les traversées (quoiqu'à une fréquence réduite) grâce au *Mercier*, puis au *Brandon*.

En juin 1930, la Clarke Steamship Company rachète le *Brandon*, le rebaptise le *Rivière-du-Loup I*, et fonde La Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Ltée, une société présidée par Louis-Philippe Lizotte, maire de Rivière-du-Loup. Le service régulier entre Rivière-du-Loup, Saint-Siméon et Tadoussac reprend avec le *Rivière-du-Loup I*, qui est remplacé en 1939 par le *Rivière-du-Loup II*, autrefois nommé *île d'Orléans*.



Archives STQ - Traversier à vapeur le Rivière-du-Loup I

La Traverse Rivière-du-Loup- Saint-Siméon Ltée

C'est en 1940 qu'à la suite de l'abandon de la liaison avec Tadoussac, La Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Ltée devient officiellement La Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Ltée. Le lien continue d'être assuré par le *Rivière-du-Loup II*, qui embarque cette année-là 3 617 véhicules et 8 265 passagers.

Au cours des deux décennies qui suivent la fondation de la nouvelle compagnie, l'achalandage ne cesse de croître pour atteindre, en 1960, plus de 20 000 véhicules et 60 000 passagers transportés annuellement. C'est un bond de géant pour l'économie et le développement des deux régions!

En 1963, le NM *Trans-St-Laurent*, construit aux chantiers de la Davie à Lauzon, est mis à l'eau afin de répondre à la demande grandissante à cette traverse.

Il peut transporter, à chaque voyage, une centaine de véhicules et jusqu'à 380 passagers. L'année suivante, le ministère des Transports commence la construction d'un nouveau débarcadère à l'est des infrastructures existantes, à Rivière-du-Loup.

Le 11 avril 1973, un arrêté en conseil (1287-73) détermine la nécessité d'une traverse permanente entre la ville de Rivière-du-Loup et les municipalités de Saint-Siméon et/ou Tadoussac afin de soutenir et favoriser le développement de l'économie de l'est du Québec. La traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, en service neuf mois par année, d'avril à janvier, est alors déclarée service essentiel par le gouvernement du Québec.



Rivière-du-Loup, Que.

BanQ - Vue Rivière-du-Loup

Une traverse s'ajoute à la STQ

Le 19 avril 1993, à la suite d'un décret gouvernemental daté du 31 mars 1993, une entente unissant le gouvernement du Québec et la STQ entre en vigueur : la société d'État prend en charge les opérations des terminaux ainsi que certains services de traversiers à travers la province, sous la forme d'une entente avec les instances en place. La traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon fait partie des traverses qui passent, à ce moment, sous la juridiction de la Société des traversiers du Québec.

S'amorce alors un partenariat, qui dure encore aujourd'hui, entre La Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ltée et la Société des traversiers du Québec. Les deux entités collaborent afin d'assurer le maintien d'un service de traverse fiable. La STQ gère les infrastructures de la traverse et administre, par contrat, les services de l'entreprise privée, qui demeure l'opératrice du navire.

Quelques mois après le début de ce partenariat, le 16 juin 1993, on inaugure à Saint-Siméon une nouvelle gare maritime dont l'aménagement a été revu afin de bonifier l'aire d'attente. Ce projet, mis en branle par le ministère des Transports avant même le transfert des infrastructures de la traverse à la STQ, marque en quelque sorte la passation des pouvoirs : c'est la société d'État qui sera responsable de l'entretien et de la gestion de ces nouvelles installations.

Ce n'est que sept ans plus tard, le 19 juin 2000, que le quai de Rivière-du-Loup passera lui aussi sous la responsabilité de la STQ, en même temps que neuf autres quais de différentes traverses québécoises.



Une vaste entreprise de réfection

À l'automne 2000, quelques mois seulement après avoir hérité de sa responsabilité, la STQ doit entreprendre d'urgence la démolition partielle du vieux quai de Rivière-du-Loup : des morceaux de bois se détachent de sa structure et flottent en eau libre, rendant dangereuse la navigation aux abords du quai. Durant l'hiver, les rampes d'embarquement des véhicules subissent elles aussi des réparations majeures. Mais il ne s'agit que de solutions temporaires à un problème de grande envergure. Les travaux réalisés permettent pour l'instant à la traverse de demeurer en service, mais la nécessité de trouver des solutions durables demeure criante.



Archives STQ - Visite de la ministre Boulet - 2005

Ainsi, en septembre 2001, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, Jacques Baril, et le président de la STQ, André D'Astous, tiennent une conférence de presse qui confirme ce que chacun sait : la construction d'un nouveau quai à Rivière-du-Loup sera un processus de longue haleine. Les études préliminaires pour la reconstruction du quai, débutées en mai 2001, se poursuivent jusqu'en mars 2004. Puis, on détermine que d'autres études environnementales seront nécessaires si l'on veut poursuivre le dragage d'entretien selon la méthode actuelle jusqu'en 2025. Celles-ci seront menées de 2004 à 2007, alors que la STQ procède en parallèle à des travaux de consolidation des quais existants pour prolonger leur vie utile.

Au cours de l'année 2006-2007, des représentants de la Ville de Rivière-du-Loup et de la marina, ainsi que des propriétaires de bateaux d'excursion participent à plusieurs consultations afin de discuter des besoins de chacun en ce qui a trait à l'aménagement du terminal. Ces rencontres permettent entre autres à la Ville d'élaborer un programme d'intégration architecturale pour protéger la beauté du site et assurer l'implantation harmonieuse de nouvelles installations en bordure du Saint-Laurent.

C'est à la fin de mai 2010 que la STQ annonce finalement le début des travaux de réfection du quai de Rivière-du-Loup, une vaste entreprise visant à doter la traverse d'installations plus sécuritaires et mieux adaptées aux besoins du service. La première étape des travaux - qui représentent un investissement de plus de 28 millions de dollars - comprend la réparation, l'amélioration, et le réaménagement du quai existant, ainsi que la construction d'une nouvelle partie. Dans un deuxième temps, on réaménagera le terminal et on procédera à la construction d'un nouveau bâtiment et d'une passerelle piétonnière.

Dans de telles circonstances, la saison de navigation, qui s'étend normalement du début d'avril jusqu'au début de janvier, est exceptionnellement écourtée en 2010, prenant fin le 15 septembre afin de permettre aux travaux de réfection des infrastructures de débuter. Le NM *Trans-St-Laurent* interrompt donc ses activités jusqu'à son retour prévu le 15 juin 2011. La compagnie Clarke Transport, propriétaire du navire, profite de cette relâche du service pour effectuer des travaux de maintenance et de modernisation à bord du traversier.

En juin 2011, fidèle à l'horaire prévu, la STQ inaugure le quai et l'embarcadère de Rivière-du-Loup, qui ont subi une véritable cure de rajeunissement. Le service de la traverse reprend tandis que la construction du nouveau bâtiment donnant accès à la passerelle piétonnière se poursuit. Presque un an plus tard, le 11 mai 2012, la société d'État célèbre officiellement l'achèvement des travaux. La nouvelle passerelle piétonnière de Rivière-du-Loup est dévoilée aux

nombreux invités présents pour l'occasion alors que, du côté de Saint-Siméon, on souligne l'entrée en fonction d'un nouveau système de levage qui permettra d'optimiser la sécurité et l'efficacité des opérations de la traverse. Dorénavant, la rampe pourra être ajustée par un système hydraulique, sans soubresaut ni interruption de service, peu importe la hauteur des marées.

Ces dernières années, d'autres investissements ont été réalisés pour veiller à la réfection et à la modernisation des aménagements sur les deux rives, ce qui a permis de consolider les infrastructures de la traverse. Ces opérations, notamment une collaboration soutenue avec la Ville de Rivière-du-Loup dans son projet de carrefour maritime, assurent le maintien de ce lien crucial entre Charlevoix et le Bas-Saint-Laurent. En 2020-2021, le traversier a effectué 1 192 traversées, transportant en moyenne 42 485 véhicules et 82 629 passagers.



Archives STQ



Archives STQ

Un écosystème unique au monde

Le Saint-Laurent abrite un écosystème marin d'une vitalité incomparable, une faune et une flore qui attirent l'attention d'experts de partout sur la planète. Le secteur situé au large de Saint-Siméon ou Tadoussac, sur la rive nord, et de Rivière-du-Loup, sur la rive sud, est particulièrement riche en raison des nombreuses îles qui parsèment le cours d'eau, offrant un milieu propice à la prolifération de certaines espèces, notamment les milliers d'oiseaux marins qui y trouvent refuge.

On connaît les nombreuses excursions qui permettent d'observer les baleines au large de Tadoussac, mais peu savent que les mammifères marins sont encore plus nombreux aux abords de la rive sud, dans le secteur de Rivière-du-Loup. Profitez de votre traversée pour admirer de vos propres yeux la richesse sans pareille de cette portion du parc marin du Saint-Laurent.

À l'endroit même où navigue le traversier, on peut, en scrutant les eaux, apercevoir les têtes de phoques poindre au-dessus des vagues, l'aileron d'un rorqual, le dos d'un béluga ou d'une baleine à bosse, ou même, qui sait, le corps gigantesque d'une baleine bleue, le plus grand mammifère marin sur la planète. De nature joueuse, ces animaux sont attirés par les bateaux avec lesquels ils aiment bien faire la course, de temps à autre.



Le dragage : une opération délicate

Afin d'offrir des services de traversier sécuritaires et fiables, la STQ procède chaque année à des travaux de dragage à plusieurs de ses traverses. L'objectif de ces opérations est d'extraire des sédiments du fond marin pour contrer la sédimentation et l'ensablement, qui nuisent aux manœuvres d'accostage et peuvent compromettre la sécurité des voyageurs. Sans dragage, à certains endroits du Saint-Laurent, les traversiers risqueraient de s'enliser.

Chaque opération de dragage est effectuée en étroite collaboration avec des partenaires spécialisés et obéit aux standards environnementaux les plus stricts. Il s'agit d'un processus relativement complexe et coûteux, durant lequel on hisse une pelleteuse sur une barge afin qu'elle extraie les sédiments. Ceux-ci sont empilés sur une seconde barge afin d'être transportés vers un site de déversement, ailleurs dans le fleuve, là où l'accumulation de sédiments ne présente pas de danger pour la navigation. Bref, les sédiments ne sont pas à proprement parler extraits du Saint-Laurent, mais plutôt déplacés sur quelques kilomètres.



Archives STQ

La société d'État mène en parallèle plusieurs études portant sur les répercussions du dragage et les possibilités de valorisation des sédiments. Dans la conception de nouvelles infrastructures et la modernisation de ses infrastructures existantes, la STQ travaille activement à trouver des manières de réduire les besoins de dragage – c'est d'ailleurs l'un des objectifs de nos travaux de modernisation actuels à la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive. Lorsque le dragage ne peut être évité, toutefois, un soin particulier est porté à minimiser les répercussions de ces opérations sur le fond marin et à la gestion responsable des sédiments recueillis. Soucieuse du développement durable du Saint-Laurent et de ses berges, la société d'État, en association avec le ministère des Transports du Québec, explore notamment la possibilité d'utiliser une partie des sédiments dragués pour consolider une section de l'autoroute 20 menacée par l'érosion à Rivière-du-Loup.

Dans ses efforts pour contribuer à la protection de l'environnement, la STQ a également mis en place une initiative visant à favoriser la protection des mammifères marins. En collaboration avec le centre de recherches Merinov, la société d'État a participé au développement d'un projet de caméra thermique qui lui permet de veiller à la protection des mammifères marins lors des activités de dragage.

D'ailleurs, saviez-vous que, depuis 2016, la STQ a modifié son horaire de dragage à Rivière-du-Loup et à L'Isle-aux-Coudres pour accommoder la population de bélugas, maintenant classés espèce en voie de disparition? Pour préserver la quiétude de leur environnement durant la période de reproduction de ces cétacés, les opérations de dragage ont désormais lieu au printemps et à l'automne. Ainsi, aucun risque de les déranger!

Sources additionnelles :

<https://www.erudit.org/fr/revues/hq/2010-v16-n2-hq035/66137ac.pdf>



Archives STQ



NM *Bella Desgagnés*

2 237,2 kilomètres

7 jours

En service maritime
d'avril à janvier
Service aérien hivernal
de désenclavement

Desserte

Île d'Anticosti

Basse-Côte-Nord

Cette desserte est exploitée par Relais Nordik.

Aux limites orientales du Québec s'étend la Basse-Côte-Nord, un territoire nordique où une poignée de villages isolés sont dissimulés au creux de baies à l'eau glacée, en plein cœur de paysages qui semblent se déployer à l'infini. Peu de gens peuvent se targuer de bien connaître ce coin de pays qui, pourtant, recèle des merveilles et attire les pêcheurs depuis des temps immémoriaux.

Et puis il y a l'île d'Anticosti, au large de Havre-Saint-Pierre, qui est enveloppée, pour bien des Québécois, d'une aura de mystère. Hébergeant aujourd'hui quelque 200 habitants, elle a été tour à tour terre agricole, île privée d'un riche chocolatier français, puis territoire d'exploitation forestière, avant de tomber sous l'égide du gouvernement du Québec, en 1974.

Dans cette région faite de toundra, d'aurores boréales et de côtes rocheuses se jetant dans la mer, les villages ne sont, pour la plupart, reliés au reste du Québec par aucune route. Pour accéder à ces « îles au milieu de la terre », le bateau est essentiel. Grâce à la STQ et Relais Nordik, une desserte relie Rimouski à Blanc-Sablon afin d'assurer le transport de passagers et de marchandises, croisant en cours de route une quinzaine de villages qui attendent, chaque semaine, le passage du navire.

Rendez-vous jusqu'aux confins du Québec à bord du NM *Bella Desgagnés*, un navire polyvalent qui sert à la fois au ravitaillement des villages de la Basse-Côte-Nord et à l'exploration touristique de cette contrée méconnue grâce à une croisière tout confort. Il est à parier que vous n'oublierez pas de sitôt ce périple d'une semaine dans le « Labrador québécois ».



Archives Relais Nordik - crédit Cindy Nadeau - NM Bella Desgagnés au quai de Blanc-Sablon

Un territoire de pêche millénaire

La Basse-Côte-Nord a un long historique marqué par l'isolement, mais aussi par un rapport étroit au monde maritime qui date de bien avant la colonisation. Sans doute fréquentée par les Vikings dès l'an 1000, la région est aussi un territoire de pêche et de chasse pour les peuples autochtones depuis des milliers d'années. Encore aujourd'hui, la région abrite sept des neuf communautés innues du Québec, ce qui en fait la terre natale de l'une des plus vieilles nations du Nouveau Monde.

Qui plus est, cette contrée de l'extrême est du continent a longtemps fait office de « porte d'entrée de l'Amérique du Nord ». Explorée par Jacques Cartier dès sa première expédition, en 1534, la région était aussi fréquentée par des baleiniers basques vers 1550. L'épave du *San Juan*, retrouvée presque intacte à Red Bay, un peu au nord de Blanc-Sablon, en témoigne. Pendant des siècles, des navires venus d'Europe, des États-Unis et des régions maritimes fréquenteront ses eaux poissonneuses sans pour autant s'y établir de manière permanente. Sous le régime français comme sous le régime anglais, les postes de pêche installés sur cette partie de la côte sont d'abord exploités par des pêcheurs nomades, même si certains d'entre eux sont visités, année après année, par les mêmes concessionnaires.

C'est vers le début du XIX^e siècle, avec la dissolution de la Labrador Company, qui détenait jusque-là le monopole des droits de pêche dans la majorité des postes de la Basse-Côte-Nord, que la région s'ouvre au peuplement et que des pêcheurs s'installent de manière plus définitive le long de la côte. Les occupants des postes de pêche de Blanc-Sablon, de Tête-à-la-Baleine ou de Bonne-Espérance, pour ne nommer que ceux-là, vivent alors principalement de la pêche au loup-marin, mais aussi de la pêche au saumon et, dans une moindre mesure, de celle de la morue. Plusieurs Canadiens français travaillent de façon saisonnière comme engagés dans les principaux postes nord-côtiers et sur les goélettes qui fréquentent la région. Au même moment, la Compagnie de la Baie d'Hudson est déjà bien établie

dans la partie occidentale du Labrador québécois, à l'embouchure des rivières Kegaska, Musquaro, Washicoutai et Olomanoshibo.

Les navires qui fréquentent la côte, à cette époque, sont pour la plupart ceux des pêcheurs qui y ont acquis des terres ou qui y pêchent pour la saison. Des goélettes venues des ports de la Nouvelle-Écosse, des États-Unis, de l'Île-du-Prince-Édouard, des Îles-de-la-Madeleine et de Terre-Neuve visitent assidûment les eaux du golfe, ravitaillant du même coup les postes de pêche qui s'y trouvent.



BanQ - Havre-Saint-Pierre 1920

Il faudra toutefois attendre la décennie 1840 avant de voir de véritables villages naître le long de la côte. Des Canadiens français venus des comtés de Montmagny, de L'Islet et de Berthier, quelques Jerseyais venant de Gaspé et des familles terre-neuviennes entendent l'appel des grands espaces non réglementés du Labrador québécois et sont séduits par la facilité d'y acquérir une terre. Les pêches quasi miraculeuses finissent de les convaincre de s'installer sur la côte, malgré l'éloignement et la rudesse du climat. Cette époque est témoin de la fondation de la plupart des villages de la région par des familles canadiennes-françaises, parmi lesquelles des Acadiens venus des Îles-de-la-Madeleine par la

mer, mais aussi par des Canadiens anglais de Terre-Neuve et des Américains. Ainsi, en 1852, Kegaska voit le jour grâce à trois familles madelinienes, bientôt rejointes par nombre de leurs compatriotes, qui fondent à peu près en même temps les villages de Natashquan (1855) et de Pointe-aux-Esquimaux (1857), aujourd'hui rebaptisé Havre-Saint-Pierre en l'honneur du patron des marins et des pêcheurs. Un peu plus tard, des familles terre-neuviennes fondent Harrington Harbour, où on parle encore aujourd'hui la langue de ces fondateurs. Sept-Îles, elle, voit le jour en 1872.

Avec la sédentarisation de la Basse-Côte-Nord, de nouveaux besoins apparaissent. Les habitants se procurent sans peine du poisson, bien sûr, de la viande de chasse et quelques légumes, mais l'essentiel des produits nécessaires à leur subsistance leur arrive à bord de goélettes venant de Berthier, de Québec ou d'Halifax et qui passent d'un havre à l'autre, d'une baie à l'autre, visitant les villages comme s'il s'agissait d'îles. Mais le Saint-Laurent est capricieux et les goélettes, sans radar, naviguent à vue. Les naufrages sont fréquents. En hiver, quand les glaces se mettent de la partie, les bateaux ne peuvent plus approcher des villages.



BanQ - Quai de Blanc Sablon

C'est l'âge d'or des traiteurs, des propriétaires de goélettes qui parcourent les havres de la région, jouant le rôle de négociants. L'un des traiteurs les mieux connus est le capitaine Narcisse Blais, de Berthier, qui navigue dans le golfe à partir de 1856.

Bientôt, Antoine Joncas et son fils Edmond, eux aussi originaires de Berthier, lui font concurrence. À bord, ils transportent des marchandises et provisions en tout genre, qu'ils échangent avec les pêcheurs de la côte contre du poisson, des peaux et de l'huile. Selon certains témoignages, trois traiteurs d'Halifax et trois de Québec font aussi des affaires dans la région, à raison de trois voyages par été. Les goélettes venues d'Halifax s'arrêtent dans les postes de Harrington jusqu'à Blanc-Sablon, tandis que celles originaires de Québec s'arrêtent à Pointe-aux-Esquimaux (Havre-Saint-Pierre), Natashquan et Kegaska. En plus de leurs précieuses marchandises, elles transportent parfois des passagers pour 40 cents par jour.

Vers la fin du XIX^e siècle, toutefois, l'isolement pèse lourd sur les épaules des pionniers du Labrador québécois. La succession de plusieurs mauvaises années de pêche et la dépendance au monde extérieur empêchent les villages de prospérer. Il suffit que les traiteurs interrompent leurs visites – pour des raisons hors du contrôle des pêcheurs – pour que les populations locales soient plongées dans une profonde détresse. Certains postes (Kegaska, Tête-à-la-Baleine) sont alors complètement ou partiellement abandonnés. En 1886, la situation est si dramatique que le gouvernement de la province de Québec envoie le *Napoléon III*, un bateau à vapeur, afin d'évacuer les familles qui souhaitent quitter la région. L'éloignement qui, encore de nos jours, accable les habitants de la Basse-Côte-Nord fait ses premières victimes.



BanQ - Fête de la Saint-Jean-Baptiste, Blanc Sablon, 1950

Et Anticosti dans tout ça?

Au large de Pointe-aux-Esquimaux (Havre-Saint-Pierre), une île encore inhabitée se détache du paysage. C'est Louis Jolliet qui s'y installe le premier afin d'y faire le commerce du saumon et y établir des terres agricoles, devenant ainsi seigneur d'Anticosti. En 1690, ses trois enfants héritent de ses terres, qui demeureront dans la famille durant plus d'un siècle.

Au début du XIX^e siècle, le marchand Louis-Olivier Gamache y acquiert des terres, faisant construire une maison et des dépendances qui prennent l'allure d'un fort. Il devient une figure emblématique de l'île, héritant du sobriquet de « sorcier de l'île d'Anticosti ». Il vit à Anticosti dans une relative séclusion, entouré de sa famille et de quelques compagnons. À sa mort, c'est l'Anticosti Island Company qui achète l'île et fonde les villages d'English Bay (aujourd'hui Pointe-Sainte-Claire) et Fox Bay, près de la pointe sud de l'île.



BanQ - Fonds de la Famille Dubuc - Le Savoy et sa cargaison 1922

La population d'Anticosti demeure très basse en raison de son caractère isolé. Les frères Stockwell de Londres, qui ont acheté l'île en 1884, ont bien tenté de la coloniser en faisant venir des paysans anglais, mais leurs tentatives ont échoué. Ils tentent en vain de vendre l'île au gouvernement canadien. C'est finalement Henri Menier, un riche chocolatier français,

qui rachète l'île des frères Stockwell en 1895, pour la somme de 125 000 dollars. Même pour l'époque, c'est une aubaine. À la fois enthousiaste et ambitieux, Menier entreprend différents projets sur l'île, dont la construction du Château Menier, une imposante résidence qui sera détruite par le feu en 1953, mais aussi l'aménagement de terres agricoles et de sites pour l'exploitation du bois. Souhaitant faire d'Anticosti sa réserve de chasse personnelle, il introduit dans l'île 220 cerfs de Virginie. Sans prédateur naturel, les cerfs se multiplient, tant et si bien qu'on en compte aujourd'hui quelque 37 000 sur l'île du Saint-Laurent!



BanQ - Anticosti 1920

En 1895, souhaitant avoir un navire de transport pour relier l'île d'Anticosti à Québec, Menier fait construire le SS Savoy au chantier maritime de la Montrose Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., en Écosse. Il s'agit d'un petit caboteur mixte à vapeur ayant une coque de fer, capable de transporter marchandises et passagers. En 1905, il crée la Compagnie Maritime et Commerciale du Bas St-Laurent Ltée, enregistrée à Londres, pour gérer les opérations des navires desservant l'île, dont le Savoy. Sous l'impulsion de Menier, donc, le Savoy assure une liaison régulière entre Anticosti et le port de Québec, toutes les deux semaines. Le capitaine Jean-Baptiste Bélanger de Cap-Saint-Ignace en est le commandant attitré. Le navire desservira l'île d'Anticosti durant 30 années avant d'être remplacé en 1926, avec la vente de l'île, par le *Fleurus* de la Anticosti Shipping Company.



BanQ - Le Fleurus à Port-Menier 1928

Les premiers bateaux à vapeur sur la Basse-Côte-Nord

Si tout au long du XIX^e siècle la rive sud du Saint-Laurent est desservie avec diligence par les nombreux bateaux à vapeur qui vont jusqu'en Gaspésie, dans les provinces maritimes et même dans les ports de la côte est américaine, il en va tout autrement de la rive nord, où le service dépasse rarement Sept-Îles.

Ce n'est qu'en 1880, alors que la subsistance des villages de la Basse-Côte-Nord est de plus en plus difficile, que la Alexander Fraser & Company, qui opère déjà un service reliant Québec, Gaspé et la Baie-des-Chaleurs, se lance dans l'aventure. Elle acquiert le *Otter*, qui devient le premier bateau à vapeur à offrir un service régulier sur la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à Natashquan. C'est une nette amélioration dans la vie des Nord-Côtiers, mais il faudra attendre encore près d'un quart de siècle pour que Blanc-Sablon puisse profiter d'une telle desserte. En effet, en 1902, la compagnie de navigation des frères Holliday, de proches amis d'Alexander Fraser, lance son propre service sur la rive nord du Saint-Laurent. À cette fin, ils font construire le *King Edward*, un vapeur de 47 mètres qui dessert Natashquan sur une base bimensuelle et effectue chaque saison un unique voyage jusqu'à Blanc-Sablon.

Au début du XX^e siècle, deux vapeurs sillonnent donc les eaux de la Basse-Côte-Nord : le *Douro* de la Fraser et le *King Edward* des frères Holliday. Le premier sera vendu peu de temps après, alors que le second continuera d'assurer un service dans la région, bientôt

rejoint par le *Aranmore*, lui aussi propriété des frères Holliday.

En 1907, les frères Holliday signent un contrat de cinq ans avec le gouvernement du Québec, qui subventionne un service régulier entre Québec et Natashquan, avec des voyages occasionnels jusqu'à Blanc-Sablon, pour la livraison du courrier et le ravitaillement des villages. L'année suivante, l'opération à deux navires des frères Holliday est brutalement interrompue en raison du naufrage du *King Edward* sur l'île d'Anticosti. Pour s'assurer de respecter les termes de leur contrat, les frères Holliday remplaceront le navire dès l'année suivante par un autre vapeur, le *General Wolfe*. Mais en 1911, un autre accident vient interrompre le service lorsque les deux vapeurs des frères Holliday entrent en collision près de La Malbaie. Le *Aranmore* s'en sort, mais le *General Wolfe* coule à pic en à peine plus d'une demi-heure ! La compagnie n'a d'autre choix que de poursuivre le service à un seul navire.

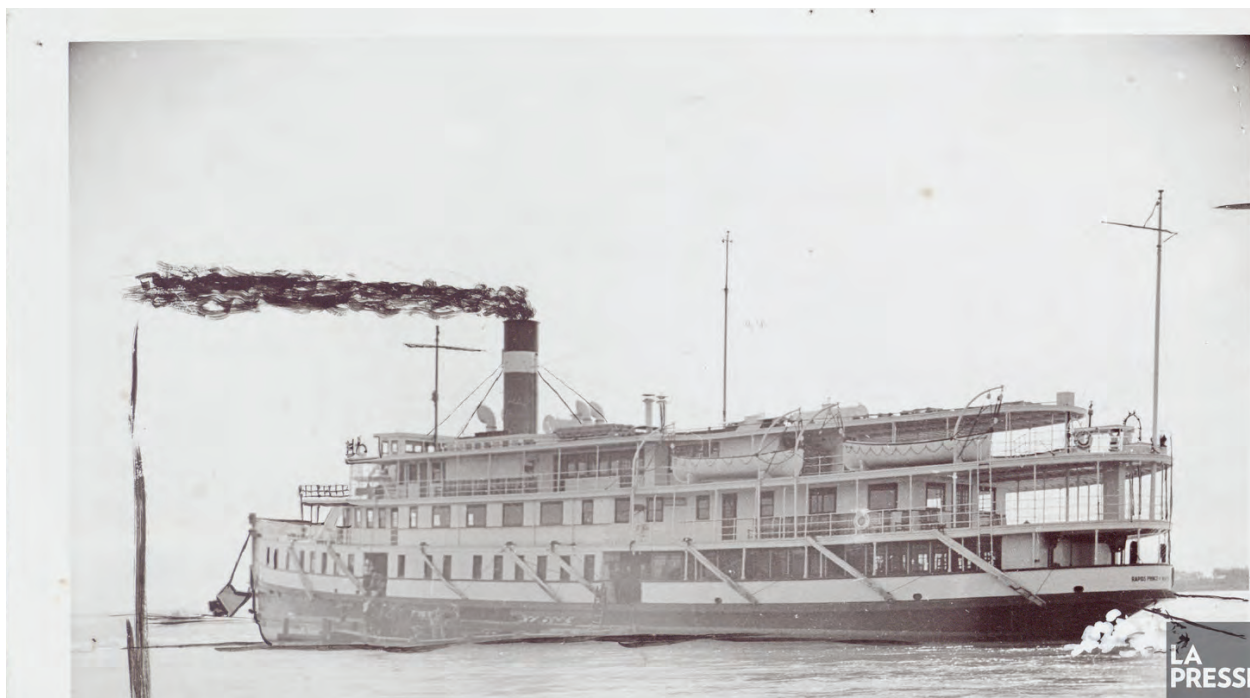
Les naufrages successifs du *King Edward* et du *General Wolfe* font très mal à la compagnie de navigation des frères Holliday, rebaptisée en 1912 sous le nom de Québec & Labrador Steamship Service. Elle interrompt ses activités sur la Côte-Nord en 1913.

Rien ne va plus!

Lorsque la compagnie des frères Holliday est forcée de mettre fin à son contrat de manière prématurée, le gouvernement du Québec confie la livraison du courrier sur la rive nord du Saint-Laurent à la compagnie Canada Steamship Lines, dont le service hebdomadaire jusqu'à Natashquan est prolongé jusqu'à Harrington Harbour une fois par mois - et jusqu'à Blanc-Sablon une fois par saison. La compagnie amorce le service avec le *Saronic*, mais le navire est mal adapté aux petits ports et aux baies étroites de la Basse-Côte-Nord. Il est remplacé après une seule saison par le *Laurentian*, qui est nul autre que le *King Edward*, qui après son accident à l'île d'Anticosti a été réparé et remis en service par la Davie. Bientôt, un service à deux navires comme au temps des frères Holliday reprend, soutenu par le *King Edward* et le *Cascapedia* qui, après 50 années à naviguer au large des côtes de la Gaspésie et des provinces maritimes, sont réassignés à la rive nord du Saint-Laurent par la Canada Steamship Lines.

Toutefois, la Première Guerre mondiale vient brouiller les cartes. Lorsque la Canada Steamship Lines met fin à son contrat après seulement trois ans, le service subventionné sur la Basse-Côte-Nord entre dans une période de grande instabilité. L'un après l'autre, les navires sont réquisitionnés pour l'effort de guerre et, après quelques décennies à recevoir un service stable, le Labrador québécois est à nouveau en position vulnérable.

En 1919, le gouvernement octroie le contrat à une nouvelle entité, la Gulf of St Lawrence Shipping & Trading Co. Ltd., qui se propose de desservir non seulement la Côte-Nord, mais aussi la péninsule gaspésienne, en plus de faire le commerce de poisson dans le golfe du Saint-Laurent et à Terre-Neuve. Ambitieux programme. Trop ambitieux, sans doute, puisqu'après avoir desservi la Basse-Côte-Nord pendant quelque temps grâce au *Guide* et au *Labrador*, deux petits navires neufs construits par la Davie à Lauzon, la compagnie déclare faillite en 1921.



BanQ - La Presse - Canada Steamship Lines 1920

L'ère de la Clarke Steamship Ltd.

Avec son usine de pâte à papier basée à Clarke City (près de Sept-Îles), la compagnie des frères Clarke a beaucoup souffert, au cours des dernières années, de l'imprévisibilité des transports sur la rive nord du Saint-Laurent. Pour permettre à l'entreprise de continuer à prospérer, il est urgent de trouver des solutions. Le gouvernement du Québec approche ainsi la famille Clarke afin de lui proposer de fonder son propre service maritime. C'est bientôt chose faite : La Clarke Steamship Ltd. reçoit ses papiers d'incorporation en février 1921 et la restauration du service sur la Basse-Côte-Nord est au sommet de l'ordre du jour.



BanQ - Bateau Le North Shore 1920

Le *North Shore* est le premier navire à rejoindre la flotte de la nouvelle compagnie, bientôt suivi par le *Labrador*. Les deux vapeurs se partageront la desserte de la rive nord. Alors qu'à l'origine le service devait s'arrêter à Natashquan, avec une extension occasionnelle jusqu'à Harrington Harbour, il est entendu que dès 1922, il sera prolongé jusqu'à Bradore Bay, près de Blanc-Sablon, sur une base bimensuelle. C'est une amélioration considérable pour les résidents des villages situés à l'est de Harrington Harbour, qui ne voyaient jusque-là arriver les bateaux à vapeur qu'une fois par mois, voire une fois par saison, et continuaient de dépendre des goélettes des marchands.

À partir de 1922, donc, le *North Shore* voyage chaque semaine entre Québec et Natashquan, effectuant pas moins de 30 arrêts, dont un sur l'île d'Anticosti, alors que le *Labrador* transporte courrier, marchandises et passagers à l'est de Natashquan, jusqu'à Bradore Bay. Cette même année, le contrat de la Clarke Steamship Ltd. est prolongé pour une période de dix ans, assurant le maintien de ce service amélioré.

Vers la fin des années 1920, une révolution s'opère lentement sur la Basse-Côte-Nord. Le *Sable I* de la toute nouvelle Bras d'Or Bay Navigation Company entre en service, venant faire concurrence aux navires de la Clarke en desservant, entre autres, l'île d'Anticosti. Équipé pour affronter les glaces, il permet d'étendre la saison de navigation jusqu'à la fin-décembre et de la faire commencer aussi tôt qu'au début de mars. Deux ans plus tard, durant l'hiver 1928-1929, un véritable service hivernal est instauré lorsque la Clarke acquiert le *Sable I*. Il ne se rend alors que jusqu'à Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre, mais c'est le début d'une nouvelle ère pour les communautés isolées de la Basse-Côte-Nord.

En août 1933, un épais brouillard s'abat sur le Saint-Laurent et le *North Shore* frappe des rochers. Cet accident marque le dernier voyage du navire, qui dessert la Basse-Côte-Nord depuis maintenant une décennie. Le *Fleurus* de la Anticosti Shipping Company est appelé en renfort pour maintenir le service aux côtés du *Sable I*.

Après des années de bouleversements causés par la Seconde Guerre mondiale, les navires de la Clarke qui ont survécu à l'effort de guerre reviennent à bon port. Le *Sable I* reprend du service sur la Côte-Nord tandis que la compagnie, qui travaille à rebâtir sa flotte par l'acquisition de six corvettes, désigne l'une d'entre elles pour devenir le « nouveau » *North Shore*. Le vapeur offrira un service hebdomadaire entre Montréal et Havre-Saint-Pierre, prolongeant occasionnellement son voyage jusqu'à Natashquan. La corvette n'est certes pas neuve, mais la Clarke entreprend une revitalisation telle qu'elle a l'allure et les commodités d'un navire de luxe! Qui plus est, il

est suffisamment rapide pour assurer un service hebdomadaire aux industries qui, sur la Côte-Nord, se développent de plus en plus. Bientôt, il parviendra à faire une trentaine d'allers-retours par saison, une première pour cette ligne de transport.

Au même moment, le *North Voyageur* remplace le *Sable I* et effectue des voyages bimensuels jusqu'à Blanc-Sablon. Sa capacité, nettement plus élevée que celle de son prédécesseur, permet une amélioration considérable du service dans la région. Toutefois, le service de la Clarke sur la Basse-Côte-Nord fonctionne à perte et la compagnie demande l'aide financière de Québec et d'Ottawa pour pouvoir poursuivre le transport de marchandises et de passagers à la même fréquence. En 1949, la Clarke remplace le *North Voyageur* par le *North Pioneer*, un navire presque neuf qu'elle rénovera afin d'en augmenter la capacité. Comme son prédécesseur, le *North Pioneer* voyage jusqu'à Blanc-Sablon.

Les bouleversements des deux guerres mondiales sont désormais loin derrière, et le service sur la Basse-Côte-Nord est bien rodé. Il repose avant tout sur des capitaines expérimentés qui connaissent bien la région, car les côtes accidentées et les baies étroites du *Labrador* québécois rendent la navigation difficile pour quiconque n'y est pas habitué.



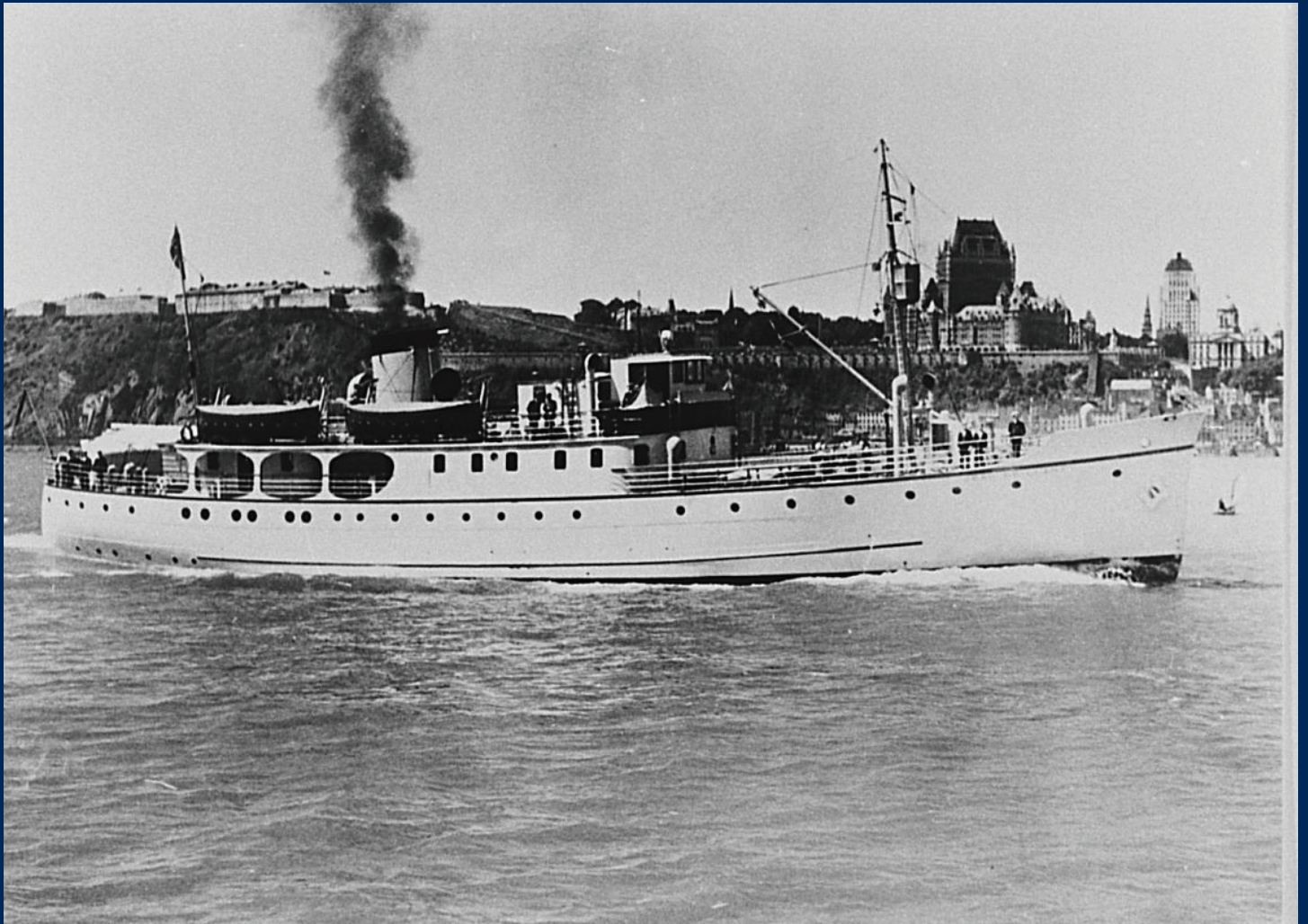
BanQ - Bateau North Voyageur de la Clarke Steamship



BanQ - Bateau North Star

***Le Jean-Brillant* change la donne**

À compter des années 1950, la Basse-Côte-Nord connaît un important boom économique, porté par l'essor des industries forestière et minière, et la croissance du secteur de l'hydroélectricité. C'est ce développement commercial qui donnera l'impulsion nécessaire au prolongement de la route 138 qui atteint finalement Sept-Îles en 1961, donnant un sérieux coup de pouce aux industries locales.



BanQ - Le Jean-Brillant, Québec, 1950. Archives nationales à Sept-Îles, fonds Société historique de Havre-Saint-Pierre inc.

Le développement de la route 138

Alors que la route 138 se construit, l'automobile étend son royaume et un nouveau besoin apparaît pour les résidents de la Côte-Nord : pour la première fois, la population demande l'accès à un service de traversier capable de transporter des véhicules. La Clarke entend bien répondre à cet appel et, pour ce faire, retient les services du *Jean-Brillant*, dont l'inauguration date de 1935 et qui, depuis, s'est rendu utile sur plusieurs routes opérées par la compagnie, dont d'occasionnels voyages sur la Basse-Côte-Nord.

En 1962, la Clarke annonce donc la naissance d'une nouvelle liaison : le *Jean-Brillant* desservira désormais Sept-Îles, Rivière-au-Tonnerre, Mingan, Havre-Saint-Pierre et Natashquan, avec deux départs par semaine de Rimouski. Quelques mois plus tard, c'est le traversier *N. A. Comeau* qui entreprend des traversées entre Matane et Baie-Comeau, lançant ainsi le coup d'envoi d'une « guerre des traversiers » sur le Saint-Laurent.

En 1964, les gouvernements fédéral et provincial acceptent d'accorder une subvention pour l'établissement d'une liaison hebdomadaire afin de desservir les communautés les plus isolées de la Basse-Côte-Nord. La route du *Jean-Brillant* est ainsi allongée jusqu'à Blanc-Sablon. Le navire héberge également la première succursale bancaire flottante au Canada avec, à son bord, un guichet de la Banque canadienne impériale de commerce (CIBC). Le *Jean-Brillant* effectue son voyage inaugural sur la Basse-Côte-Nord en avril 1964. Commandé par le capitaine Léo Chouinard, il rencontre une barrière de glace qui empêche toute navigation au-delà de Kegaska.

À la même époque, une nouvelle compagnie, Transport Blanc-Sablon Ltée, vient faire concurrence à la Clarke sur la Basse-Côte-Nord. Opérant une ligne de transport entre Sept-Îles et Blanc-Sablon grâce au *Cap Diamant*, la compagnie naviguera le long de la côte durant deux saisons avant qu'un incendie ait raison du *Cap Diamant*, près de Harrington Harbour.

Après plus de 30 ans de service, l'âge du *Jean-Brillant* commence à se faire sentir. En 1966, un bris majeur à son moteur de propulsion force son remorquage de l'île Sainte-Geneviève jusqu'à Havre-Saint-Pierre, puis Québec. Les dirigeants de la Clarke planifient la construction d'un navire neuf, capable de desservir la Basse-Côte-Nord jusqu'à Blanc-Sablon, été comme hiver. Ce navire ne sera jamais construit.

Début du siècle

Les premiers tracés de la 138 en territoire nord-côtier, alors appelée la route 15, sont réalisés sous l'impulsion de la Clarke, qui veut relier son usine de Sept-Îles au reste du Québec.

1931

Inauguration du premier tronçon asphalté, qui relie Tadoussac à Portneuf-sur-Mer.

1943

La route est prolongée jusqu'à McCormick (Baie-Comeau).

1959

Natashquan se connecte à sa voisine, Aguanish, par une route de gravier qui n'est pas reliée à la route principale.

1961

La route atteint finalement Sept-Îles (ou plus précisément les rives de la rivière Moisie, à l'est de la ville), au grand bonheur des industries installées dans la région.

1962

La Clarke annonce donc la naissance d'une nouvelle liaison : le *Jean-Brillant* desservira désormais Sept-Îles, Rivière-au-Tonnerre, Mingan, Havre-Saint-Pierre et Natashquan, avec deux départs par semaine de Rimouski. Quelques mois plus tard, c'est le traversier *N. A. Comeau* qui entreprend des traversées entre Matane et Baie-Comeau, lançant ainsi le coup d'envoi d'une « guerre des traversiers » sur le Saint-Laurent.

1964

Les gouvernements fédéral et provincial acceptent d'accorder une subvention pour l'établissement d'une liaison hebdomadaire afin de desservir les communautés les plus isolées de la Basse-Côte-Nord. La route du *Jean-Brillant* est ainsi allongée jusqu'à Blanc-Sablon. Le navire héberge également la première succursale bancaire flottante au Canada avec, à son bord, un guichet de la Banque canadienne impériale de commerce (CIBC). Le *Jean-Brillant* effectue son voyage inaugural sur la Basse-Côte-Nord en avril 1964. Commandé par le capitaine Léo Chouinard, il rencontre une barrière de glace qui empêche toute navigation au-delà de Kegaska. À la même époque, une nouvelle compagnie, Transport Blanc-Sablon Ltée, vient faire concurrence à la Clarke sur la Basse-Côte-Nord. Opérant une ligne de transport entre Sept-Îles et Blanc-Sablon grâce au *Cap Diamant*, la compagnie naviguera le long de la côte durant deux saisons avant qu'un incendie ait raison du *Cap Diamant*, près de Harrington Harbour.

1966

Après plus de 30 ans de service, l'âge du *Jean-Brillant* commence à se faire sentir. En 1966, un bris majeur à son moteur de propulsion force son remorquage de l'île Sainte-Geneviève jusqu'à Havre-Saint-Pierre, puis Québec. Les dirigeants de la Clarke planifient la construction d'un navire neuf, capable de desservir la Basse-Côte-Nord jusqu'à Blanc-Sablon, été comme hiver. Ce navire ne sera jamais construit.

1973

Le ministère de la Voirie devient le ministère des Transports. Du même coup, on change la numérotation des routes pour adopter le système actuel, selon lequel les routes nord-sud portent des nombres impairs, et les routes est-ouest, des nombres pairs. La route 15 devient la route 138.

1976

On construit le pont qui enjambe la rivière Moisie, et le tronçon Sept-Îles-Havre-Saint-Pierre est inauguré.

1996

La route atteint le village de Natashquan.

2013

On complète la portion allant de Natashquan à Kegaska.

Été 2021

Le gouvernement du Québec annonce le prolongement de la route 138 grâce à la construction de deux tronçons supplémentaires. D'ici 2025, la 138 comptera donc 80 km supplémentaires, reliant Kegaska à La Romaine et Tête-à-la-Baleine à La Tabatière.

Le service change de mains

Le 18 novembre 1969, contre toute attente, la Clarke Steamship Company perd le contrat de l'approvisionnement de la Basse-Côte-Nord au profit de l'Agence Maritime inc. L'annonce surprend tout le monde, à commencer par les dirigeants de Clarke, qui détenaient le contrat depuis 1921. Il n'y a que l'Agence Maritime elle-même qui, semble-t-il, avait bon espoir d'obtenir ce nouveau mandat, puisqu'elle avait déjà fait l'acquisition d'un navire pour s'en acquitter, un cargo mixte : l'*Oslo*, qui deviendrait bientôt le *Nordbec*, puis le *Fort Mingan*.

Au moment de son entrée en fonction, on évoque la possibilité de déménager le terminus de Rimouski vers Sept-Îles, étant donné que c'est dans ce port de la rive nord que la majorité des passagers font leur embarquement. Mais c'est sans compter les relations commerciales qui unissent les deux rives. D'énormes pressions sont exercées pour conserver le terminal de la rive sud. C'est donc au printemps 1970 que l'Agence Maritime entame ses opérations, avec Rimouski comme port d'attache. L'un des anciens commandants du *Jean-Brillant*, le capitaine Lionel Poitras, prend la barre du *Fort Mingan* et participe à la formation des nouveaux officiers. Pour naviguer dans les eaux capricieuses de la Basse-Côte-Nord, rien ne vaut l'expérience!

Peu de temps après la reprise de la ligne Rimouski-Blanc-Sablon par l'Agence Maritime, celle-ci fait l'acquisition de deux autres navires et trois barges qui font d'elle la plus importante compagnie de

navigation dans l'est du Québec, à l'époque. Le *Fort Mingan* se charge du transport de marchandises et de passagers le long de la moyenne et basse Côte-Nord en plus d'héberger le guichet de la CIBC qu'on retrouvait déjà à bord du *Jean-Brillant*. Le navire est muni d'imposantes grues permettant le chargement et le déchargement des marchandises. Il est capable de transporter 140 passagers et une vingtaine de voitures.

En 1972, la compagnie Logistec de Montréal se porte acquéreur de l'Agence Maritime et continue d'opérer la desserte avec le NM *Fort Mingan*.

En 1986, le gouvernement du Québec lance un appel d'offres pour l'octroi de la desserte de la Basse-Côte-Nord. Parmi les compagnies soumissionnaires, il y a bien sûr Logistec, qui opère le service depuis 1972, mais aussi le Groupe Desgagnés, une compagnie familiale bien connue sur le Saint-Laurent, et Relais Nordik. Contre toute attente, c'est Relais Nordik qui remporte l'appel d'offres.

La première année de service de Relais Nordik est houleuse, notamment en raison de délais dans la livraison du NM *Nordik Express*, coincé à Halifax. Puis, en janvier 1988, alors que la compagnie semble trouver son erre d'aller, coup de théâtre : le Groupe Desgagnés, depuis récemment sous la tutelle d'un nouveau dirigeant, Louis-Marie Beaulieu, se porte acquéreur de Relais Nordik et hérite, de ce fait, de la desserte de la Basse-Côte-Nord.



Archives Relais Nordik - NM Bella Desgagnés

Le Groupe Desgagnés

Établie dans Charlevoix, la famille Desgagnés peut s'enorgueillir d'une longue tradition maritime qui remonte au XIX^e siècle. Sur plusieurs générations, ils ont construit et commandé des bateaux qui ont navigué sur le Saint-Laurent et au-delà, au service de la Clarke et de bien d'autres. Marins audacieux, ils ont étendu leur territoire de navigation jusque dans le Grand Nord afin de desservir les communautés de la baie d'Hudson, du Nunavik et de la Terre de Baffin. L'approvisionnement et le désenclavement des populations isolées n'ont donc plus de secrets pour eux, et l'ajout de la desserte de la Basse-Côte-Nord à leur feuille de route semble prédestiné.

Au cours des semaines suivant l'obtention du contrat de la desserte de la Basse-Côte-Nord, le Groupe Desgagnés effectue des améliorations à bord du *NM Nordik Express*, notamment afin d'augmenter le confort des passagers.

C'est le retour bienvenu d'une certaine stabilité pour la desserte. Pendant trois décennies, d'avril à janvier, le *NM Nordik Express* quittera Rimouski chaque semaine pour gagner la Basse-Côte-Nord, s'arrêtant à Sept-Îles et sur l'île d'Anticosti avant de se promener de village en village pour desservir les populations locales malgré les conditions de navigation parfois extrêmes.

Une desserte maritime bonnifiée

La première présence de la STQ sur le territoire de la Basse-Côte-Nord remonte à 1996, alors que des pluies diluviennes s'abattent sur le Saguenay, Charlevoix et la Côte-Nord. Les routes étant devenues impraticables, la société d'État est appelée en renfort afin de ravitailler les villes de Sept-Îles et de Baie-Comeau, et pour assurer le rapatriement de nombreuses personnes coincées dans la région. Puis, près d'une décennie plus tard, la STQ participe à nouveau à une opération d'urgence sur la Basse-Côte-Nord, cette fois en raison des contrecoups de l'ouragan Katrina ayant frappé les États-Unis, qui se font sentir dans l'est du Québec. La région est rudement touchée lorsque des pluies violentes causent l'affaissement de plusieurs tronçons de la route 138. La Côte-Nord se retrouve complètement coupée du reste de la province pendant plusieurs jours. La société d'État participe alors à l'évacuation de nombreuses personnes et au ravitaillement des habitants, qui ne peuvent plus compter sur le réseau routier pour obtenir les denrées essentielles.

Ce sont ces opérations d'urgence, au cours desquelles le savoir-faire des employés de la STQ et la polyvalence de sa flotte ont été mis à l'épreuve, qui ont ouvert la voie à une entente entre la Société des traversiers du Québec et Relais Nordik (Le Groupe Desgagnés), qui opérait alors seul le service de desserte. En 2009, le contrat d'exploitation de la desserte maritime de l'île d'Anticosti-Basse-Côte-Nord est octroyé à la société d'État - en même temps que celui de la desserte des Îles-de-la-Madeleine. Du même coup, le ministère des Transports confie à la STQ le quai de Port-Menier, sur l'île d'Anticosti.

De 2009 à 2013, c'est le début du mandat de la STQ qui opère une transition et une organisation en partenariat avec Desgagnés/Relais Nordik, etc.

En 2013, le NM *Nordik Express* a 30 années de loyaux services derrière lui et montre des signes de désuétude. Le Groupe Desgagnés commande alors la construction d'un nouveau traversier, spécialement



Archives Relais Nordik - Photographe Jean-Noël Vigneault Desgagnés - NM Bella Desgagnés

conçu pour desservir les communautés de la Basse-Côte-Nord et de l'île d'Anticosti. Doté d'une coque renforcée capable d'affronter les glaces du Saint-Laurent, il aura aussi un faible tirant d'eau qui lui permettra d'accéder plus facilement aux petits ports qui jalonnent son parcours.

Le NM *Bella Desgagnés* arrive à Sept-Îles le 19 avril 2013. C'est un imposant navire de 97 mètres dont la conception unique répond parfaitement aux besoins de la desserte. Il est en fait un habile mélange de trois types d'embarcations : un traversier pouvant accueillir jusqu'à 450 passagers pour des trajets de courte durée dans des salons prévus à cet effet; un navire de croisière doté de 63 cabines confortables pour les voyageurs qui passeront plusieurs jours à bord; et un cargo capable de transporter jusqu'à 125 conteneurs, mais aussi des véhicules, du matériel et des marchandises diverses. Doté de technologies modernes et d'un moteur à propulsion diesel-électrique, il correspond aussi aux orientations adoptées par la STQ en matière d'énergies propres et de développement durable. À bord, on trouve un restaurant, une cafétéria, une salle de conférences, une salle de sport, des jeux vidéo, un chenil pour les animaux de compagnie... Tout pour que la croisière de sept jours, durant laquelle le navire parcourt plus de 2 200 km aller-retour, soit agréable et confortable.

L'année de l'entrée en service du NM *Bella Desgagnés*, l'hiver est doux et tardif, forçant la STQ et Relais Nordik à prolonger la saison au-delà de la fin de décembre. En effet, un hiver tardif signifie que les accumulations de neige ne sont pas assez importantes pour permettre l'ouverture de la « route blanche », un sentier de motoneige reliant les différentes municipalités de la Basse-Côte-Nord durant les mois d'hiver, et qui constitue la principale voie de ravitaillement de la région hors de la période d'activité de la desserte maritime. La situation se répète en 2011, en 2013, puis en 2016. C'est alors que la STQ prend une part active dans le déploiement du Programme de désenclavement hivernal de la Basse-Côte-Nord et de l'île d'Anticosti,

une initiative menée de concert avec le ministère des Transports afin de permettre l'approvisionnement de la région par voie terrestre ou aérienne, au même tarif (réduit) que pour le transport maritime.

Le 18 décembre 2018, le ministre des Transports du Québec, la STQ et Relais Nordik annoncent conjointement des mesures pour rendre la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord plus accessible pour la population locale, largement dépendante de ses services. Ces mesures, qui entrent en vigueur quelques jours plus tard, permettent aux résidents des communautés desservies par le NM *Bella Desgagnés* d'avoir accès gratuitement à un transport aérien lorsque le navire ne peut compléter sa route en raison de conditions de navigation défavorables. Par ailleurs, les deux organisations revoient certains tarifs à la baisse, permettant aux résidents de faire des économies substantielles.

Depuis son entrée en service en 2013, le NM *Bella Desgagnés* déplace environ 10 000 Nord-Côtiers et touristes chaque année. Il est non seulement un outil de désenclavement essentiel pour les habitants de la région, mais aussi un important acteur de son développement touristique. Avec sa technologie à la fine pointe, ses 1 665 tonnes et sa silhouette imposante, il rappelle en un coup d'œil tout le chemin parcouru depuis les premières goélettes, qui vogaient d'un poste de pêche à l'autre pour ravitailler les villages de la Basse-Côte-Nord.



Archives Relais Nordik - photographe Cindy Nadeau

Les escales de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord

Rimouski

Le navire quitte la capitale maritime du Québec avant de traverser l'estuaire et de mettre le cap sur les côtes montagneuses de la Côte-Nord.

Sept-Îles

La plus grande ville de la Côte-Nord est un pôle économique et une importante escale pour le ravitaillement de la région : c'est là que le NM *Bella Desgagnés* se gonfle de nombreuses marchandises destinées à l'approvisionnement des communautés de la Basse-Côte-Nord.

Port-Menier

Au petit matin, le NM *Bella Desgagnés* accoste à Port-Menier, sur l'île d'Anticosti. Quelques heures d'escale permettent aux passagers de découvrir un monde à part, marqué par une nature sauvage et des paysages à couper le souffle.

Havre-Saint-Pierre

Niché derrière les îles et îlots de l'archipel de Mingan, au bout d'une longue pointe de sable, on trouve un port de pêche qui, malgré son allure modeste, est un important foyer commercial et industriel pour la région. Dans les rues, des drapeaux tricolores à étoile jaune nous rappellent l'origine acadienne des fondateurs.

Natashquan

Sur la terre natale de Gilles Vigneault, le temps semble ralentir. Havre de pêcheurs depuis sa fondation en 1855 par quelques familles de Madelinots, Natashquan et ses quelque 250 âmes peuvent s'enorgueillir d'une culture régionale dynamique, d'une plage de sable fin et d'eaux étonnamment chaudes durant l'été en raison de la rivière Natashquan qui vient se jeter dans la baie.

Kegaska

Ce village, dont le nom vient du mot innu quegasca signifiant « raccourci » ou « passage facile », est bâti sur une presqu'île bordée par deux baies et reliée à une île par un minuscule pont de bois. Ses battures de roche et de sable invitent à la promenade et à l'observation des oiseaux et de la faune marine.

La Romaine–Unamen Shipu

Le nom double du village illustre parfaitement le voisinage des communautés innue et francophone qui le composent depuis sa fondation en 1956. Sa modeste église Marie-Reine-des-Indiens porte elle aussi les traces de ce métissage. Entrez-y pour admirer son inusité autel en peau de caribou, qui marie de façon inattendue les traditions catholique et innue.

Harrington Harbour

Après avoir franchi une passe très étroite, le NM *Bella Desgagnés* atteint le village de Harrington Harbour, niché sur une petite île rocheuse en pleine mer. Aisément l'un des plus beaux villages du Québec, il en était aussi l'un des plus méconnus jusqu'à la sortie, en 2003, du film *La Grande Séduction*, qui y a été tourné. Dans ce petit havre fondé par des Terre-Neuviens, l'anglais est toujours la langue la plus courante et les maisons de bois tournent le dos à la mer pour se protéger des grands vents.

Tête-à-la-Baleine

Ce petit village de 250 habitants est érigé en retrait de la côte, à quelque 11 kilomètres du port par la route. Toutefois, comme tout le monde par ici, les « Baleineaux » entretiennent des liens étroits avec le Saint-Laurent. Il n'y a pas si longtemps, nombre d'entre eux passaient leurs étés sur les îles situées au large de la côte, notamment celle de Providence, où trône toujours la chapelle Saint-Anne, la plus ancienne sur toute la Côte-Nord.

La Tabatière

Le navire se faufile entre les îles avoisinantes pour gagner La Tabatière, un petit port de pêche dont le nom vient du mot innu tabaquen, qui signifie « sorcier ». Il fait partie de la municipalité de Gros-Mécatina, qui s'étend sur plusieurs kilomètres le long de la côte et regroupe les villages de La Tabatière, Baie-Rouge et Vieux-Poste, autrefois de hauts lieux de la pêche au loup-marin.

Saint-Augustin et Pakuashipi

Installés de part et d'autre de la rivière Saint-Augustin, à quelques pas de ses plages sablonneuses, le village anglophone de Saint-Augustin et la communauté innue de Pakuashipi se voient de près. Pour gagner les deux communautés, le NM *Bella Desgagnés* doit se faufile, à l'arrivée comme au départ, à travers les innombrables îles rocheuses du « Rigolet ».

Blanc-Sablon

Nous voilà arrivés aux confins de la Basse-Côte-Nord et du Québec, à quelques kilomètres à peine de la frontière du Labrador. Ce village à l'allure paisible est néanmoins le centre administratif de la Basse-Côte-Nord. Depuis son port, qui accueille pêcheurs et navigateurs depuis la fin du XIX^e siècle, on peut prendre un traversier qui nous emmènera vers Terre-Neuve en près d'une heure et demie.

La distance entre les villages de la Basse-Côte-Nord

Kegaska – La Romaine : 57 km

La Romaine – Chevery : 100 km

Chevery – Harrington Harbour : 16 km

Harrington Harbour – Tête-à-la-Baleine : 33 km

Tête-à-la-Baleine – Mutton Bay : 28 km

Mutton Bay – La Tabatière : 9 km

La Tabatière – Saint-Augustin : 62 km

Saint-Augustin – Rivière-Saint-Paul : 104 km

Rivière-Saint-Paul – Blanc-Sablon : 63 km

Sources additionnelles

- <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1142402/la-sinueuse-histoire-de-la-route-138>
- <https://www.ledevoir.com/vivre/voyage/314383/la-basse-cote-nord-le-quebec-du-bout-du-monde>
- <https://www.erudit.org/fr/revues/rs/1970-v11-n1-2-rs1525/055480ar/>
- https://www.histoiresdecheznous.ca/v2/desgagnes-deux-siecles-goelettes_two-centuries-under-sail/
- <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1986856?docref=VADOTm8lM5uD8hGu1Geb1Q>
- ST LAWRENCE SAGA: THE CLARKE STEAMSHIP STORY © Kevin Griffin 2013 : <https://clarkesteamship.files.wordpress.com/2014/03/chapter-2.pdf>



Rémi Deschênes : sur les traces de Jos



**LES
VISAGES
DE LA
STQ**

Pour Rémi Deschênes, capitaine à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine de 1993 à 2019, la navigation est une affaire de famille. C'est son grand-père, Jos Deschênes, qui a été le premier capitaine à assurer un service de traverse régulier à l'embouchure du Saguenay, dans les années 1920. Ce même Jos Deschênes qui donne aujourd'hui son nom à l'un des navires jumeaux assurant le passage entre les deux rives. Après lui, ce fut au tour du père de Rémi, Guy, de devenir capitaine, une profession qu'il pratiquera durant 48 ans. Dès son plus jeune âge, Rémi rend souvent visite à son père au travail et il est convaincu d'une chose : un jour, il sera capitaine lui aussi.

Ce rêve, il l'a réalisé. « J'ai débuté ma carrière comme gardien, matelot, et homme de roue sur le traversier NM *Radisson* en juin 1977 », raconte-t-il. À l'époque, il était affecté à la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon durant la période estivale. L'année suivante, il s'embarque comme matelot et homme de roue sur le NM *Cabot*, un navire de la compagnie Clarke qui effectuait la navette entre Montréal, Corner Brook et Saint-Jean de Terre-Neuve. Il obtient son brevet de lieutenant de quart en 1981 et est promu 3^e et 2^e officier sur ce même navire.

C'est en 1982 qu'il fait ses premiers pas à la traverse de Tadoussac, comme lieutenant durant la période estivale. L'hiver, il travaille comme officier sur d'autres navires, notamment le NM *Camille-Marcoux* qui assure alors la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout. En 1985, Rémi obtient son

brevet de capitaine sur un navire de jauge brute de 3000, navigation intérieure, puis effectue des remplacements occasionnels comme capitaine sur le NM *Jos-Deschênes*, le NM *Armand-Imbeau*, le NM *Lucien-L.* et le NM *Catherine-Legardeur*. Il obtient finalement le poste de capitaine régulier en 1993. La même année, il est promu capitaine sénior du NM *Armand-Imbeau* et du NM *Jos-Deschênes*, poste qu'il occupe durant plus de 25 ans, jusqu'à sa retraite en 2019. Mais quand on a passé sa vie à commander des navires, on ne leur tourne jamais complètement le dos : depuis qu'il est retraité, Rémi continue de collaborer avec la STQ à titre de consultant pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et pour la direction du bureau de projet.

Au fil de sa longue carrière, le capitaine Deschênes en a connu, des moments mémorables ! Parmi ceux qu'il n'est pas près d'oublier, il y a bien sûr le baptême du NM *Jos-Deschênes*. Répondant à l'appel à tous lancé par la STQ pour trouver les noms des navires jumeaux qui rejoindraient bientôt sa flotte, Rémi avait préparé la biographie de son grand-père afin de soumettre son nom. Parmi plus de 250 propositions reçues, la sienne est retenue ! En 1980, il assiste avec émotion au baptême des navires jumeaux, dont l'un porte fièrement son patronyme. Il y a bien eu aussi en 1996 l'allongement du NM *Jos-Deschênes* et du NM *Armand-Imbeau* et en 1997, la mise en service à toutes les traverses du NM *Félix-Antoine-Savard*. Rémi sera capitaine sénior aussi de ce navire jusqu'en 2018.

Il se remémore aussi avec joie les années passées à travailler aux côtés de son père, dont il a été lieutenant à bord du NM *Armand-Imbeau* et du NM *Jos-Deschênes* durant deux ans et aussi de son frère Denis avec qui il a eu la chance de travailler plusieurs années. Il faut dire que chez les Deschênes, l'appel du large se transmet de génération en génération. En plus du père et du grand-père de Rémi, oncles, grands-oncles, parrains et frères ont eux aussi fait carrière dans le domaine maritime. Le dernier en date : le fils de Rémi, Marc-André, qui a débuté comme matelot à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et qui continue de travailler sur l'eau, à Port-Cartier.

Transmettre sa passion pour le monde maritime a toujours fait vibrer Rémi. Il se souvient avoir invité un jeune passager de sept ou huit ans à visiter la timonerie, lors d'une traversée. « Je lui ai parlé de mon travail, et lui ai fait appuyer sur le sifflet, au départ, et tenir la barre en traversant. Il était émerveillé. » Plusieurs années plus tard, le même garçon est de nouveau passé par la traverse. Devenu grand, il voulait revoir le capitaine qui avait allumé chez lui l'étincelle de la navigation et lui annoncer qu'il étudiait maintenant à l'Institut maritime du Québec à Rimouski pour devenir capitaine !

La carrière de Rémi Deschênes a été ponctuée de nombreux voyages et d'innombrables traversées, dans toutes les conditions. « Le fjord est un endroit difficile à naviguer », rappelle-t-il. On oublie souvent que ses paysages à couper le souffle s'accompagnent de brume, glace, vents et courants parmi les plus forts sur le Saint-Laurent. Au fil des traversées, c'est un lien immuable qui se lie entre les hommes et les femmes qui y travaillent, et qui en connaissent intimement la beauté comme les dangers.

« Le plaisir que j'ai eu de côtoyer, durant toutes ces années, les équipages, la direction de la traverse et tout le personnel de la STQ est innommable, confie-t-il. Un capitaine n'est rien sans son équipage. »

Les navires



Jour après jour, nos navires sillonnent le fleuve, s'adaptent à la mouvance des marées et bravent vents, courants et conditions de glace difficiles. Leur force leur permet, chaque année, de transporter des millions de passagers et des centaines de milliers de véhicules ainsi que d'acheminer des milliers de tonnes de marchandises d'une rive à l'autre, tissant ainsi des liens indéfectibles au sein de la société québécoise.




Flotte au 31 mars 2021

N ^{os}	Flotte de la STQ*	Traverse ou affectation
1	NM <i>Catherine-Legardeur</i>	Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola – Navire de relève
2	NM <i>Armand-Imbeau</i>	Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
3	NM <i>Jos-Deschênes</i>	Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
4	NM <i>Alphonse-Desjardins</i>	Québec-Lévis
5	NM <i>Lomer-Gouin</i>	Québec-Lévis
6	NM <i>Grue-des-Îles</i>	L'Isle-aux-Grues–Montmagny
7	NM <i>Joseph-Savard</i>	L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive
8	NM <i>Armand-Imbeau II</i>	Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine
9	NM <i>Jos-Deschênes II</i>	Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine
10	NM <i>Peter-Fraser</i>	Île-Verte
11	NM <i>F.-A.-Gauthier</i>	Matane–Baie-Comeau–Godbout
12	NM <i>Les Eaux Scintillantes</i>	Harrington Harbour-Chevery
13	NM <i>Mécatina II</i>	Harrington Harbour-Chevery
14	<i>Royal Sea 23</i>	Rivière Saint-Augustin
15	VCA <i>L'Esprit-de-Pakuashipi</i>	Rivière Saint-Augustin
16	Remorqueur	Rivière Saint-Augustin
17	Navire de transport de marchandises**	Rivière Saint-Augustin
18	NM <i>Ivan-Quinn</i>	Île d'Entrée–Cap-aux-Meules
19	NM <i>Félix-Antoine-Savard</i>	Navire de relève
20	NM <i>Radisson</i>	Navire de relève
21	<i>Hydroglisseur I</i>	Embarcation de relève
22	NM <i>Saaremaa I</i>	Navire de relève

* NM signifie navire à moteur; VCA signifie véhicule sur coussin d'air.

** Nom à venir.



NM Catherine-Legardeur

En service à la traversée Sorel-Tracy– Saint-Ignace-de-Loyola

Le NM *Catherine-Legardeur* porte le nom de l'épouse de Pierre de Saurel, premier seigneur de Saurel et capitaine dans le régiment Carignan-Salières. Décédée en 1732 à Sorel, Catherine Legardeur est considérée, avec son époux, comme l'une des fondatrices de la ville.

Spécifications techniques

Année de construction	1985
Constructeur	Versatile Davie, Lauzon
Longueur (m)	62,71
Largeur (m)	21,90
Tirant d'eau en charge	4,9
Jauge brute (tonneaux)	1 335
Jauge nette (tonneaux)	400
Hauteur libre (m)	4,96
Capacité – Passagers	367
Capacité – Véhicules	53
Puissance totale des moteurs (kW)	1 661
Vitesse de croisière (nœuds)	13
Embarquement	Avant et arrière
Propulsion	Hélices (2), avant et arrière
Moteurs principaux	Bombardier (2)
Année de modernisation	2006
Effectif minimal	8



NM Armand-Imbeau

En service à la traverse Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola

Le NM *Armand-Imbeau* a été baptisé ainsi en souvenir d'un célèbre concepteur et constructeur de navires de la région de Tadoussac. Né à Baie-Sainte-Catherine en 1893, Armand Imbeau a fait ses classes auprès de son père, lui-même constructeur de goélettes. En 1930, il a fondé la Cale sèche Imbeau à Tadoussac, une compagnie spécialisée dans la construction de navires destinés au transport du bois de pulpe qui employait jusqu'à 75 personnes au tournant des années 1940. Aussi conseiller municipal de 1928 à 1939, Armand Imbeau a consacré sa vie à favoriser la prospérité économique de sa région.

À l'automne 2022, le NM *Armand-Imbeau* deviendra le NM *Didace-Guévremont*.

Didace Guévremont est né le 9 décembre 1847 à La Visitation-de-l'Île-Dupas. Il fera sa marque dans la région en s'impliquant de manière étroite dans la politique municipale ainsi que dans la vie civique, occupant plusieurs postes dans les décennies 1870 à 1900. Il est le premier maire de la nouvelle municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola en 1897.

Tout au long de sa carrière, il s'est impliqué au développement de sa communauté et même dans les dernières années de sa vie, il a continué de s'impliquer activement en politique municipale. Didace Guévremont est décédé le 30 septembre 1926 à Saint-Pierre de Sorel, à l'âge de 78 ans.

Spécifications techniques

Année de construction	1980
Constructeur	Marine Industries (MIL), Sorel-Tracy
Longueur (m)	81,97
Largeur (m)	21,90
Tirant d'eau en charge	4,06
Jauge brute (tonneaux)	1 702
Jauge nette (tonneaux)	510
Hauteur libre (m)	5,175
Capacité – Passagers	367
Capacité – Véhicules	75
Puissance totale des moteurs (kW)	2 386
Vitesse de croisière (nœuds)	12,5
Embarquement	Avant et arrière
Propulsion	Hélices (2), avant et arrière
Moteurs principaux	Caterpillar (2)
Année de modernisation	1996
Effectif minimal	8



NM Jos-Deschênes

En service à la traversée Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola

Le NM *Jos-Deschênes* rappelle le nom du premier capitaine à assurer quotidiennement la traversée entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. De 1925 à 1938, Jos Deschênes a bravé les éléments, été comme hiver, pour transporter courrier, marchandises et quelques passagers à bord de la *Bixie B.*, une chaloupe motorisée. Recruté en 1938 par la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay, nouvellement créée pour assurer un service de traversier mieux adapté aux besoins de la région, il a continué à naviguer entre les deux rives durant deux décennies avant de prendre sa retraite en 1959, après plus de 30 ans de loyaux services. Né et décédé à Tadoussac (1889-1975), il y a aussi été conseiller municipal de 1939 à 1951.

Le NM *Jos-Deschênes* deviendra au printemps 2022 le NM *Alexandrina-Chalifoux*.

Alexandrina Pelletier est née le 27 août 1896 à Sorel. Elle a 21 ans lorsqu'elle épouse Joseph-Napoléon Chalifoux, un agriculteur et forgeron de 22 ans, le 4 septembre 1917 à Sorel. Elle s'implique dans l'entreprise agricole familiale et, démontrant un sens inné pour les affaires, elle commence la vente de ses surplus de lait de son troupeau aux villageois en 1920.

Alexandrina Pelletier-Chalifoux est décédée le 17 septembre 1973 à Sorel, où elle a habité toute sa vie.

Quatre générations plus tard, la Laiterie Chalifoux est toujours présente dans la région de Sorel-Tracy.

Spécifications techniques

Année de construction	1980
Constructeur	Marine Industries (MIL), Sorel-Tracy
Longueur (m)	81,97
Largeur (m)	21,90
Tirant d'eau en charge	4,06
Jauge brute (tonneaux)	1 702
Jauge nette (tonneaux)	510
Hauteur libre (m)	5,175
Capacité – Passagers	367
Capacité – Véhicules	75
Puissance totale des moteurs (kW)	2 386
Vitesse de croisière (nœuds)	12,5
Embarquement	Avant et arrière
Propulsion	Hélices (2), avant et arrière
Moteurs principaux	Caterpillar (2)
Année de modernisation	1996
Effectif minimal	8



NM Alphonse-Desjardins

En service à la traverse Québec-Lévis

Le NM *Alphonse-Desjardins* a été nommé en l'honneur du fondateur de la première coopérative d'épargne et de crédit en Amérique du Nord. Lancée le 23 janvier 1901, la Caisse populaire de Lévis est à l'origine de ce qu'on appelle aujourd'hui le Mouvement Desjardins.

Spécifications techniques

Année de construction	1971
Constructeur	Davie Shipbuilding, Lauzon
Longueur (m)	66,45
Largeur (m)	21,80
Tirant d'eau en charge	3,85
Jauge brute (tonneaux)	1 741
Jauge nette (tonneaux)	1 130
Hauteur libre (m)	4,44
Capacité – Passagers	590
Capacité – Véhicules	54
Puissance totale des moteurs (kW)	2 416
Vitesse de croisière (nœuds)	12,5
Embarquement	Latéral
Propulsion	Hélice (1), arrière
Moteurs principaux	B & W Alpha (2)
Année de modernisation	2002
Effectif minimal	8



NM Lomer-Gouin

En service à la traverse Québec-Lévis

Le NM *Lomer-Gouin* porte le nom du 13^e premier ministre du Québec. Au pouvoir pendant plus de 15 ans (de 1905 à 1920), Lomer Gouin est l'un de ceux à avoir occupé ce poste le plus longtemps. Sympathisant de la cause défendue par Alphonse Desjardins, il était au pouvoir lorsque celui-ci a reçu la reconnaissance juridique pour son modèle de caisse populaire.

Après son règne de premier ministre, Lomer Gouin a occupé les postes de ministre de la Justice et de procureur général au sein du gouvernement fédéral de Mackenzie King avant d'être nommé lieutenant-gouverneur du Québec en janvier 1929. Il est décédé en fonction à peine deux mois plus tard, à Québec.

Spécifications techniques

Année de construction	1971
Constructeur	Davie Shipbuilding, Lauzon
Longueur (m)	66,45
Largeur (m)	21,80
Tirant d'eau en charge	3,85
Jauge brute (tonneaux)	1 741
Jauge nette (tonneaux)	1 130
Hauteur libre (m)	4,44
Capacité – Passagers	590
Capacité – Véhicules	54
Puissance totale des moteurs (kW)	2 416
Vitesse de croisière (nœuds)	12,5
Embarquement	Latéral
Propulsion	Hélice (1), arrière
Moteurs principaux	B & W Alpha (2)
Année de modernisation	2003
Effectif minimal	8



NM Grue-des-Îles

En service à la traversée L'Isle-aux-Grues–Montmagny

Le nom du NM *Grue-des-Îles* s'inspire de celui de L'Isle-aux-Grues, un des plus anciens toponymes québécois. On l'attribue à la présence de nombreux grands hérons sur l'île, que les premiers colons français confondirent avec des grues.

Spécifications techniques

Année de construction	1980
Constructeur	Bateaux Turbec, Sainte-Catherine (Montréal)
Longueur (m)	47,5
Largeur (m)	12
Tirant d'eau en charge	2,27
Jauge brute (tonneaux)	392
Jauge nette (tonneaux)	122
Hauteur libre (m)	4,98
Capacité – Passagers	293
Capacité – Véhicules	23
Puissance totale des moteurs (kW)	970
Vitesse de croisière (nœuds)	12
Embarquement	Avant, arrière et latéral
Propulsion	Hélices (2), arrière
Moteurs principaux	Volvo Penta (2)
Année de modernisation	2011
Effectif minimal	6



NM Joseph-Savard

En service à la traversée L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive

Le NM *Joseph-Savard* porte le nom du premier colon de L'Isle-aux-Coudres, qui s'installa sur l'île vers 1720, à la suite de la permission accordée par le Séminaire de Québec afin de la coloniser.

Spécifications techniques

Année de construction	1985
Constructeur	Versatile Davie, Lauzon
Longueur (m)	62,80
Largeur (m)	21,90
Tirant d'eau en charge	4,71
Jauge brute (tonneaux)	1 445
Jauge nette (tonneaux)	589
Hauteur libre (m)	5,17
Capacité – Passagers	367
Capacité – Véhicules	55
Puissance totale des moteurs (kW)	2 904
Vitesse de croisière (nœuds)	3,75
Embarquement	Avant, arrière et latéral
Propulsion	Hélice (1), arrière
Moteurs principaux	Bombardier (2)
Effectif minimal	8



NM Armand-Imbeau II

En service à la traversée Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

Le NM *Armand-Imbeau II* a été baptisé ainsi en souvenir d'un célèbre concepteur et constructeur de navires de la région, tout comme son homonyme et prédécesseur, le NM *Armand-Imbeau*. Né à Baie-Sainte-Catherine en 1893, Armand Imbeau a fait ses classes auprès de son père, lui-même constructeur de goélettes. En 1930, il a fondé la Cale sèche Imbeau à Tadoussac, une compagnie spécialisée dans la construction de navires destinés au transport du bois de pulpe qui employait jusqu'à 75 personnes au tournant des années 1940. Aussi conseiller municipal de 1928 à 1939, Armand Imbeau a consacré sa vie à favoriser la prospérité économique de sa région.

Spécifications techniques

Année de construction	2018
Constructeur	Chantier Davie Canada, Lévis
Longueur (m)	92,0
Largeur (m)	6,4
Tirant d'eau en charge	4,5
Jauge brute (tonneaux)	2 903
Jauge nette (tonneaux)	870
Hauteur libre (m)	5,16
Capacité – Passagers	432
Capacité – Véhicules	110
Puissance totale des moteurs (kW)	5 200
Vitesse de croisière (nœuds)	14
Propulsion	GNL et MDO
Moteurs principaux	4 moteurs Wartsila
Effectif minimal	6 membres en transit, 7 membres avec 150 passagers et 8 membres pour 432 passagers.



NM Jos- Deschênes II

En service à la traversée Tadoussac– Baie-Sainte-Catherine

Le NM *Jos-Deschênes II* rappelle le nom du premier capitaine à assurer quotidiennement cette traversée. De 1925 à 1938, Jos Deschênes a bravé les éléments, été comme hiver, pour transporter courrier, marchandises et quelques passagers à bord de la *Bixie B.*, une chaloupe motorisée. Recruté en 1938 par la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay, nouvellement créée pour assurer un service de traversier mieux adapté aux besoins de la région, il a continué à naviguer entre les deux rives durant deux décennies avant de prendre sa retraite en 1959, après plus de 30 ans de loyaux services. Né et décédé à Tadoussac (1889-1975), il y a aussi été conseiller municipal de 1939 à 1951.

Spécifications techniques

Année de construction	2018
Constructeur	Chantier Davie Canada, Lévis
Longueur (m)	92,0
Largeur (m)	26,4
Tirant d'eau en charge	4,5
Jauge brute (tonneaux)	2 903
Jauge nette (tonneaux)	870
Hauteur libre (m)	5,16
Capacité – Passagers	432
Capacité – Véhicules	110
Puissance totale des moteurs (kW)	5 200
Vitesse de croisière (nœuds)	14
Propulsion	GNL et MDO
Moteurs principaux	4 moteurs Wartsila
Effectif minimal	6 membres en transit, 7 membres avec 150 passagers et 8 membres pour 432 passagers.



NM Peter-Fraser

En service à la traverse de l'Île-Verte

Le NM *Peter-Fraser* rend hommage au premier habitant de l'île, qui s'y installa vers la fin du 18^e siècle à titre de surintendant de la navigation. D'origine écossaise, Peter Fraser avait à cœur la sécurité des marins : il maintenait constamment allumé un feu sur le côté nord de l'île pour servir de point de repère aux navigateurs et a porté secours à près de 40 navires en détresse au cours de sa vie. Construit en 1806, le phare de l'île Verte, le plus vieux du Saint-Laurent, s'élève au même endroit où Peter Fraser maintenait autrefois son feu allumé. Sa descendance est encore bien présente sur l'île et dans la région.

Spécifications techniques

Année de construction	2013
Constructeur	Chantier naval Forillon, Gaspé
Longueur (m)	33,6
Largeur (m)	12,23
Tirant d'eau en charge	1,145
Jauge brute (tonneaux)	291,80
Jauge nette (tonneaux)	87,54
Hauteur libre (m)	5
Capacité – Passagers	70
Capacité – Véhicules	12
Puissance totale des moteurs (kW)	2 x 220
Vitesse de croisière (nœuds)	8,5
Embarquement	Avant et arrière
Propulsion	Jets (4), avant et arrière
Moteurs principaux	Électriques
Effectif minimal	4



NM F.-A.- Gauthier

En service à la traverse Matane– Baie-Comeau–Godbout

Le NM *F.-A.-Gauthier* est le plus gros navire de la flotte de la STQ. Il a été baptisé en l'honneur de l'homme d'affaires gaspésien Félix-Adrien Gauthier, qui a joué un rôle déterminant dans l'établissement d'un lien maritime entre la Gaspésie et la Côte-Nord. À la fin des années 1950, il est parvenu à convaincre une poignée d'hommes d'affaires de la région de Matane de s'associer afin de mettre sur pied une compagnie de navigation, La Traverse Matane-Godbout Limitée, qui amorce ses activités en 1959. L'année suivante, il a été élu maire de Matane, poste qu'il a occupé jusqu'en 1963.

Spécifications techniques

Année de construction	2013-2014
Constructeur	Chantier naval Fincantieri, Castellammare di Stabia (Italie)
Longueur (m)	133,2
Largeur (m)	22,4
Tirant d'eau en charge	5,55
Jauge brute (tonneaux)	16 000
Hauteur libre (m)	4,98
Capacité – Passagers	800
Capacité – Véhicules	180
Puissance totale des moteurs (kW)	20 880
Vitesse de croisière (nœuds)	20
Embarquement	Avant et arrière
Propulsion	GNL/Diesel électrique
Moteurs principaux	Wartsila 12V34DF (4)



NM *Les Eaux Scintillantes*

En service à la traverse Harrington Harbour–Chevery

Le NM *Les Eaux scintillantes* agit comme embarcation à la traverse Harrington Harbour–Chevery. Il peut transporter jusqu'à 16 passagers.

Spécifications techniques

Année de construction	1989
Constructeur	Hike Metal Products, Wheatley (Ontario)
Longueur (m)	11,5
Largeur (m)	3,4
Tirant d'eau en charge	0,63
Jauge brute (tonneaux)	13
Jauge nette (tonneaux)	10
Hauteur libre (m)	n. d.
Capacité – Passagers	16
Capacité – Véhicules	s.o.
Puissance totale des moteurs (kW)	522,2
Vitesse de croisière (nœuds)	30
Embarquement	Latéral
Propulsion	Jets (2), arrière
Moteurs principaux	Caterpillar (2)
Année de mise à niveau	2012
Année de modernisation	2017
Effectif minimal	2



NM Mécatina II

En service à la traverse Harrington Harbour–Chevery

Le NM *Mécatina II* est une barge permettant principalement le transport de marchandises. Dérivé du montagnais, le mot Mécatina, qui signifie « c'est une grosse montagne », est présent dans plusieurs toponymes de la Basse-Côte-Nord. Le plus important banc de poissons qui rôde dans ce secteur a d'ailleurs été baptisé le banc de Mécatina.

Spécifications techniques

Année de construction	1989
Constructeur	Talbot & Hunter, Québec
Longueur (m)	19
Largeur (m)	6
Tirant d'eau en charge	1,05
Jauge brute (tonneaux)	53,22
Jauge nette (tonneaux)	39,91
Hauteur libre (m)	n. d.
Capacité – Passagers	12
Capacité – Véhicules	2
Puissance totale des moteurs (kW)	328,24
Vitesse de croisière (nœuds)	8
Embarquement	Avant
Propulsion	Hélices (2), arrière
Moteurs principaux	Caterpillar (2)
Année de mise à niveau	2010
Effectif minimal	2



Royal Sea 23

En service à la traversée de la rivière Saint-Augustin (Basse-Côte-Nord)

Le *Royal Sea 23* agit comme embarcation de relève à la traversée de la rivière Saint-Augustin. Il peut transporter jusqu'à six passagers en eau libre.

Spécifications techniques

Année de construction	1987
Constructeur	Bateaux Pomerleau, Rivière-du-Loup
Longueur (m)	6,88
Largeur (m)	2,44
Tirant d'eau en charge	s. o.
Jauge brute (tonneaux)	4,6
Jauge nette (tonneaux)	n. d.
Hauteur libre (m)	n. d.
Capacité – Passagers	6
Capacité – Véhicules	s. o.
Puissance totale des moteurs (kW)	89,5
Vitesse de croisière (nœuds)	25
Embarquement	Latéral
Propulsion	Hélices (2), arrière
Moteurs principaux	Hors-bord
Année de mise à niveau	2011
Effectif minimal	1



VCA L'Esprit-de-Pakuashipi

En service à la traversée de la rivière Saint-Augustin (Basse-Côte-Nord)

On a donné à l'aéroglesseur VCA L'Esprit-de-Pakuashipi un nom porte-bonheur censé protéger les passagers lors de leurs traversées entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport, situé à proximité de la communauté innue de Pakuashipi. En langue innue, le mot pakuashipi signifie « rivière à sec », traduisant bien la faible profondeur de la rivière à cet endroit. L'aéroglesseur, unique en son genre au Canada, a été construit spécialement pour pouvoir circuler sur l'eau comme sur les berges sablonneuses de la rivière.

Spécifications techniques

Année de construction	2012
Constructeur	Griffon Hoverwork, Southampton (Royaume-Uni)
Longueur avec jupes (m)	12,7
Largeur avec jupes (m)	6,1
Tirant d'eau en charge	0,52
Hauteur libre sans coussin (m)	3,2
Capacité – Passagers	16
Puissance totale des moteurs (kW)	330
Vitesse de croisière (nœuds)	35
Embarquement	Latéral
Propulsion	Hélice (1), arrière
Moteurs principaux	Deutz
Effectif minimal	2



NM *Ivan-Quinn*

En service à la traversée île d'Entrée– Cap-aux-Meules

Le NM *Ivan-Quinn* porte le nom d'un personnage haut en couleur de l'île d'Entrée, décédé en 2002. Épicier chaleureux et maire de l'île pendant plusieurs années, Ivan Quinn était également connu pour ses talents de musicien et de chanteur. Il n'hésitait jamais à partager ses balades country avec les clients de son commerce, pour leur plus grand plaisir.

Spécifications techniques

Année de construction	2009
Constructeur	Méridien Maritime, Matane
Longueur (m)	25,65
Largeur (m)	8,2
Tirant d'eau en charge	1,9
Jauge brute (tonneaux)	241
Jauge nette (tonneaux)	181
Hauteur libre (m)	5,75
Capacité – Passagers	45
Capacité – Véhicules	2
Puissance totale des moteurs (kW)	958
Vitesse de croisière (nœuds)	10
Embarquement	Arrière
Propulsion	Hélices (2), arrière
Moteurs principaux	Volvo Penta (2)
Effectif minimal	4



NM Félix-Antoine-Savard

Navire de relève

Le NM *Félix-Antoine-Savard*, navire de relève dans le réseau de la STQ, rend hommage au célèbre écrivain du même nom. Homme d'Église, Félix-Antoine Savard a fondé la paroisse de Clermont, dans Charlevoix, en 1935. En 1937, il publie son premier roman, *Menaud, maître-draveur*, qui figure parmi les plus importantes œuvres nationalistes du Québec et lui a valu d'être lauréat du Prix de l'Académie française.

Spécifications techniques

Année de construction	1996
Constructeur	Industries Davie, Lauzon
Longueur (m)	83
Largeur (m)	21,5
Tirant d'eau en charge	4,25
Jauge brute (tonneaux)	2 489
Jauge nette (tonneaux)	746
Hauteur libre (m)	5,1
Capacité – Passagers	376
Capacité – Véhicules	70
Puissance totale des moteurs (kW)	4 470
Vitesse de croisière (nœuds)	15
Embarquement	Avant, arrière et latéral
Fonction	Navire de relève
Propulsion	Hélices (2), arrière
Moteurs principaux	Caterpillar (2)
Effectif minimal	8



NM Radisson

Navire de relève

Appelé en renfort à la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive durant la période estivale, le NM *Radisson* a été baptisé en l'honneur de Pierre-Esprit Radisson, célèbre explorateur français du 17^e siècle. À la fois aventurier, coureur des bois et marchand de fourrures, Radisson a été l'un des fondateurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Spécifications techniques

Année de construction	1954
Constructeur	Davie Shipbuilding, Lauzon
Longueur (m)	53,65
Largeur (m)	21,95
Tirant d'eau en charge	3,65
Jauge brute (tonneaux)	1 037
Jauge nette (tonneaux)	311
Hauteur libre (m)	4,10
Capacité – Passagers	375
Capacité – Véhicules	58
Puissance totale des moteurs (kW)	917
Vitesse de croisière (nœuds)	11
Embarquement	Avant, arrière et latéral
Propulsion	Hélice (1), arrière
Moteurs principaux	Cleveland GM (1)
Année de modernisation	1985
Effectif minimal	8



NM Saaremaa I

Navire de relève

Construit en Norvège, le NM Saaremaa I porte, grâce à son nom, l'héritage de ses origines scandinaves. Saaremaa est le nom d'une île de la mer Baltique, qui referme en quelque sorte le golfe de Riga. Il s'agit de la plus grande île d'Estonie. En estonien comme en finlandais, le mot saaremaa signifie « île ».

Spécifications techniques

Année de construction	2010
Constructeur	Fiskerstrand BLRT AS, Fiskerstrand (Norvège)
Longueur (m)	97,9
Largeur (m)	18
Tirant d'eau en charge	4
Jauge brute (tonneaux)	5 233
Hauteur libre (m)	5
Capacité – Passagers	600
Capacité – Véhicules	110
Capacité – Camions	12
Puissance totale des moteurs (kW)	5 480
Vitesse de croisière (nœuds)	16
Embarquement	Amphidrome
Propulsion	Diesel électrique
Moteurs principaux	Wärtsilä W8L20 (2)
Propulseur	Double propulseurs azimutaux (Rolls-Royce Contaz 25 (2))
Nombre de ponts	7 (dont 2 pour les véhicules)

Caroline Boisvert : l'appel du large, de génération en génération

Caroline Boisvert travaille au sein de l'équipe de la STQ depuis 2007. Il y a quelques années, elle devenait la première femme à occuper le poste de capitaine à la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola.

Il faut dire que l'appel du large se transmet de génération en génération dans sa famille. Son père, Jocelyn Boisvert, était lui aussi capitaine à la traverse de Sorel avant de prendre sa retraite en 2019. Avant lui, sa grand-mère et son arrière-grand-mère ont toutes deux occupé le poste de préposée aux passagers à bord du Redwood, à l'emploi de la Red Barge Line Ltd., durant les années 1930 et 1940. Avec Caroline, c'est donc une quatrième génération de Boisvert qui prend le large !

Bien qu'elle y semblait prédestinée, Caroline n'a pourtant pas toujours envisagé de faire carrière dans le domaine maritime. À son entrée au collégial, elle entreprend un diplôme en techniques d'éducation spécialisée pour rapidement se rendre compte que ce n'est pas sa voie. Elle occupe plusieurs emplois dans le domaine de la restauration, comme serveuse, gérante et cuisinière dans des restaurants et des bars de la région. À temps partiel, elle travaille aussi dans un garage automobile. Mais le souvenir de son enfance passée sur l'eau n'est jamais bien loin : le jour où, à six ans, elle a accompagné son père au travail et tenu entre ses mains la grande roue de bois du NM *Trois-Rivières* lui revient en mémoire.



**LES
VISAGES
DE LA
STQ**

Elle fait ses classes comme matelot à bord d'un bateau de croisière dans les îles de Sorel. À 20 ans, elle décroche un emploi avec la STQ, à la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola. De matelot, elle devient assistante-mécanicienne, puis officier et première lieutenant. Après dix ans au sein de la société d'État, elle obtient finalement le grade de capitaine en 2017.

Ce qui la passionne le plus dans son métier ? Cultiver l'esprit d'équipe et une ambiance de travail agréable sur son navire. Et la proximité avec l'eau, bien sûr !

« Avoir la possibilité de travailler en navigation et de revenir à la maison tous les soirs, c'est un luxe incroyable », confie-t-elle.

Yvan Landry Chef mécanicien sénior (1988–2019) et formateur (2019–aujourd’hui)

Yvan a occupé pendant près de 25 ans le poste de chef mécanicien sénior à bord du *Lucien-L.*, aujourd’hui débâti, avant de travailler sur le NM *Armand-Imbeau* et le NM *Jos-Deschênes*. Aujourd’hui, il se consacre à la formation de la relève afin de communiquer ses connaissances et les fruits de son expérience à une nouvelle génération de chefs mécaniciens.

Yvan a un parcours atypique : « J’ai tout fait en autodidacte », raconte-t-il. « J’ai commencé à naviguer en 1976, sur des pétroliers ou des remorqueurs. Puis, en 1988, j’ai rejoint la STQ. » C’est à l’emploi de la société d’État qu’il a pu, au fil des ans, obtenir sa première classe comme officier mécanicien, la plus haute classe émise par Transports Canada.

Et qu’est-ce que ça mange en hiver, un chef mécanicien sénior ? Au sein de l’équipe assignée à chaque navire, c’est lui qui supervise les autres chefs mécaniciens, qui assurent la maintenance. Il s’occupe des achats de matériel, et veille à la planification des travaux et des horaires des travailleurs afin d’assurer l’entretien et la maintenance du navire. Il est en constante communication avec la Direction des transports maritimes et avec les directeurs de la traverse. Lorsque le traversier est en service, le chef mécanicien sénior effectue des cycles de 12 heures de travail en alternant les quarts de jour et de



**LES
VISAGES
DE LA
STQ**

nuit. Quand le navire est en réparation ou en arrêt technique, l’horaire varie selon la charge de travail. En un mot, chaque chef mécanicien doit savoir s’adapter aux besoins du navire qu’il sert.

Passionné de son métier, Yvan n’a jamais perdu la flamme qui l’a mené vers le monde maritime.

« Chaque jour est un nouveau défi. C’est l’inconnu, mais c’est de la satisfaction à la fin de la journée. J’aime ce sentiment, quand je rentre chez moi le soir, de la satisfaction et du devoir accompli. »

Après plus de 33 ans au service de la société d’État, est-ce qu’il songe à la retraite ? Bien sûr, mais il a encore le feu sacré. Avec émotion, il confie : « Mon plus bel accomplissement, c’est d’avoir abouti à la STQ. C’est ma plus belle réussite. »

Une société en mouvement, portée par la fleuve

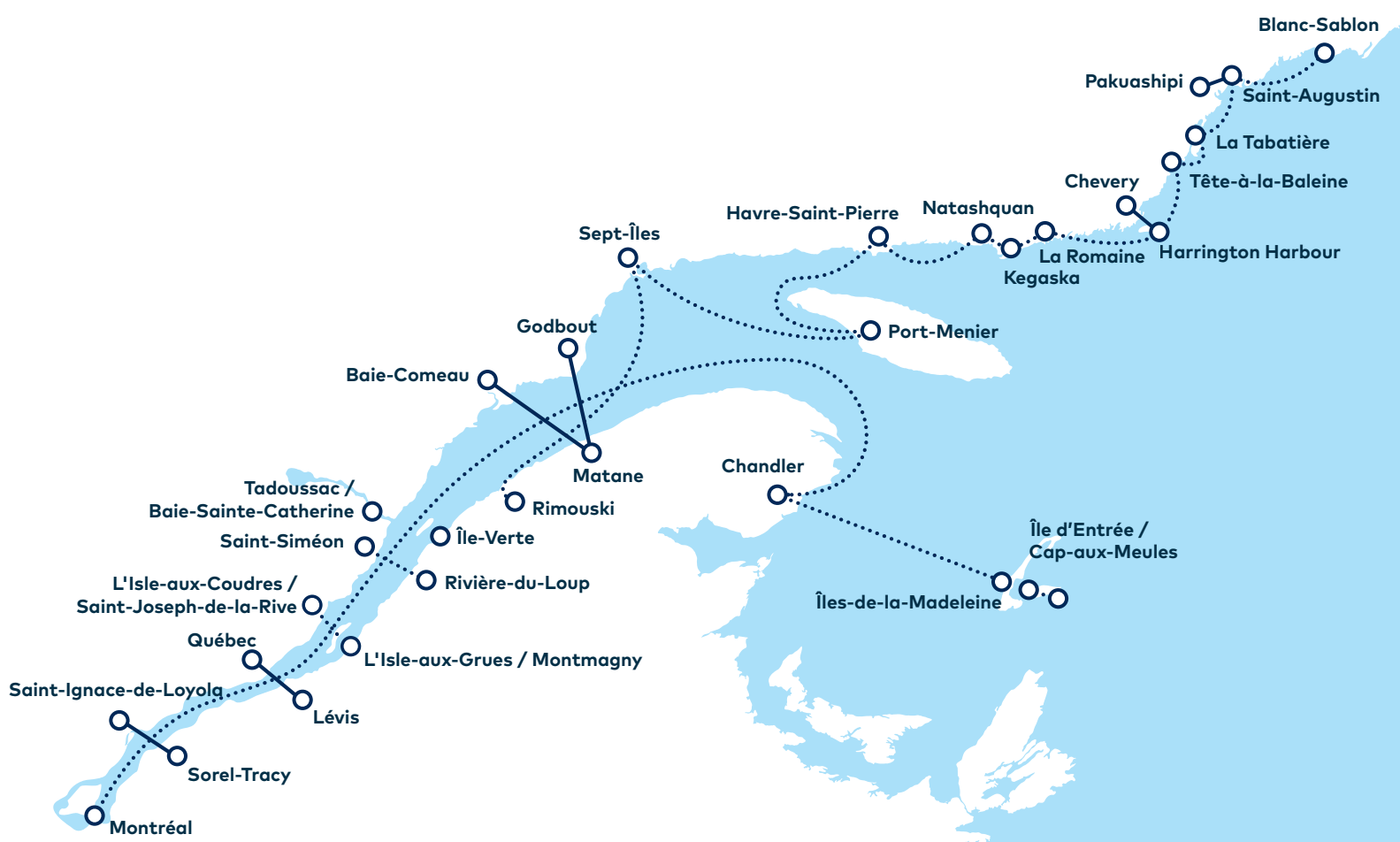
Depuis ses débuts modestes à la traverse Québec-Lévis, la Société des traversiers du Québec a fait des pas de géant. Son mandat a été maintes fois élargi, la menant à prendre le relais du secteur privé ou encore à endosser des responsabilités auparavant assumées par le ministère des Transports du Québec. Au fil du temps et de l'attribution de nouveaux mandats, elle est devenue le principal instrument d'intervention du gouvernement du Québec dans le domaine du transport maritime subventionné de passagers et de marchandises.

Aujourd'hui, la STQ est synonyme de 13 traverses et dessertes, 22 embarcations, 153 infrastructures terrestres et plus de 700 employés dévoués qui veillent chaque jour à l'excellence des services offerts dans l'ensemble du réseau. Parmi les 13 services de traversiers sous sa responsabilité, la STQ exploite directement 11 traverses et 2 dessertes qui effectuent chaque année au-delà de 100 000 traversées et près de 4 millions de passages, transportant un total de plus de 2 millions de véhicules.

Une telle expansion vient avec son lot de défis, qu'a dû affronter et que continuera d'affronter la STQ : pénurie de main-d'œuvre spécialisée

dans le domaine maritime, évolution rapide de la technologie, gestion et entretien d'un parc d'infrastructures maritimes et terrestres grandissant, maintien de la qualité des services sur un réseau toujours plus étendu... Pour y faire face, la STQ s'est dotée en 2020 d'un plan stratégique sur cinq ans destiné à l'accompagner dans les prochaines phases de son évolution. Ce plan établit quatre grands axes, chacun comportant un certain nombre d'objectifs et de stratégies autour desquels la société d'État organisera ses actions : l'expérience client, la performance des actifs, l'efficacité et l'efficience, et le maintien des services. Arrimé à la Stratégie de transformation numérique mise en place par le gouvernement du Québec dans tous les secteurs, ce plan évolutif permettra à la STQ de maintenir le cap dans les années et les décennies à venir.

Au fil des ans, la STQ a su faire preuve d'innovation, de rigueur et de résilience. Plus que jamais, nous gardons le regard tourné vers l'avenir et, poussés en avant par notre passion pour le monde maritime, nous poursuivons notre engagement envers les Québécois et Québécoises, celui de tracer des chemins de traverse le long de notre grand fleuve et de son estuaire.



Remerciements à...

Initiateur de l'idée

Stéphane Lafaut

Soutien à la réalisation

Le comité de direction
Comité du 50^e

Charge de projets

Julia Grégoire
Karine Labrecque
Véronique Gasnier

Gestion du contenu

Bruno Verreault
Roxanne Robichaud-Lauzé

Historien

Daniel Robert

Vérification des contenus historiques

Direction de l'audit interne
Jocelyn Fortier

Rédaction

Catherine Côté-Ostiguy
Roxanne Robichaud-Lauzé
Véronique Gasnier

Révision linguistique

Hélène Pineault
Marjolaine Gagnon
Révision AM

Soutien à la recherche d'informations

Directions des traverses

Photographies et plans

Cindy Nadeau du Groupe Desgagnés
Éric Massicotte
Pierre Lahoud
Sébastien St-Jean

Photographies d'archives

Archives de la Ville de Lévis
BAnQ Québec
CTMA
Directions des traverses
Direction du service maritime
Musée maritime du Québec (MMQ)
Siège social de la STQ

Design graphique

Les Évadés

Infographie

Viva Design

Impression

Groupe Magnitude

Les visages de la STQ

Caroline Boisvert
Marise Hovington
Piotr Adam Kociolek
Rémi Deschênes
Yvan Landry



Société des
Traversiers
du Québec

