



Chapitre 20

Le transport maritime et aérien

20. Le transport maritime et aérien

Sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, les infrastructures et les équipements liés au transport maritime et aérien sont concentrés le long du fleuve Saint-Laurent. La grande diversité des installations présentes sur le territoire révèle la situation privilégiée de la région de Rivière-du-Loup et constitue un atout majeur pour soutenir le développement économique de la MRC.

20.1 La description et l'évaluation des réseaux de transport maritime et aérien

La MRC de Rivière-du-Loup est dotée de diverses installations portuaires qui donnent un accès au fleuve Saint-Laurent (voir tableau 20-1 et plan 20-1).

Tableau 20-1

Ports commerciaux et ports pour petits bateaux de la MRC de Rivière-du-Loup

Localisation des ports commerciaux et des ports pour petits bateaux	Propriétaire	Activités
Le port de Gros-Cacouna à Saint-Georges-de-Cacouna (par.) avec une base pour aéroglisseurs	Transports Canada	Port commercial, pêcheurs, accostage
Le havre de Rivière-du-Loup à la Pointe de Rivière-du-Loup (comprend un quai, un débarcadère, un brise-lames et une marina)	Transport Québec	Traversier, marina, rampe de mise à l'eau, excursions en mer et sur les îles, accostage
Le quai de L'Isle-Verte (village)	Pêches et Océans Canada	Traversier, bateau taxi, rampe de mise à l'eau, excursions en mer, pêcheurs, accostage
Le quai du Bout d'en Bas de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (île Verte)	Pêches et Océans Canada et la Chambre de commerce régionale du Grand-Portage	Traversier, marina, rampe de mise à l'eau, excursions en mer, accostage
Le quai du Bout d'en Haut de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (île)	Pêches et Océans Canada	Quai condamné, pêcheurs
Le quai de la rivière des Vases (route Grandmaison) à Saint-Georges-de-Cacouna (par.)	La municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna (par.)	Rampe de mise à l'eau, héliport, accostage
Le quai Narcisse (embouchure de la rivière du Loup) à Rivière-du-Loup	Pêches et Océans Canada	Héliport, pêcheurs, rampe de mise à l'eau, accostage
Le quai de Notre-Dame-du-Portage	La municipalité de Notre-Dame-du-Portage	Rampe de mise à l'eau, pêcheurs, activités nautiques

Source : MRC de Rivière-du-Loup (2003)

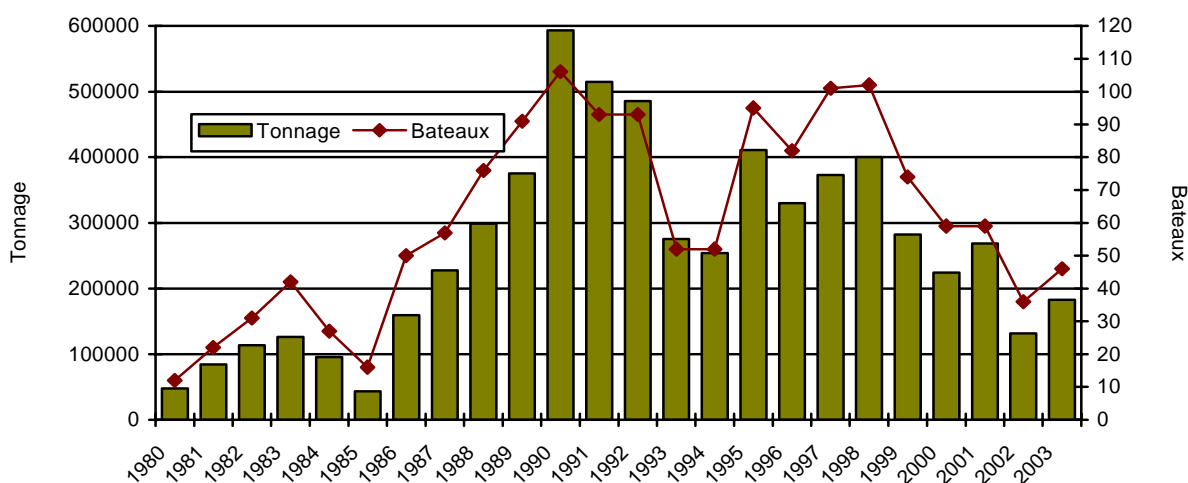
20.1.1 Le port de Gros-Cacouna

Inauguré en 1981, le port de Gros-Cacouna est localisé à proximité de la pointe ouest de l'île du Gros Cacouna dans la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna (paroisse).

Il sert de lieu d'expédition pour le bois d'œuvre, le papier journal et divers autres produits régionaux comme la tourbe et le carton. Ces marchandises sont destinées principalement aux marchés internationaux. Les volumes de marchandises transbordés et le nombre de bateaux qui accoste au port de Gros-Cacouna varient beaucoup d'une année à l'autre en raison principalement des cycles de l'économie mondiale ou de facteurs conjoncturels liés à certains secteurs de l'activité économique (voir figure 20-1).

Figure 20-1

Évolution du tonnage de marchandises transbordées et du nombre de bateaux au port de Gros-Cacouna, de 1980-2003



Source : Transports Canada

Les installations de ce port commercial en eau profonde comprennent un quai offrant deux postes d'accostage de 141 mètres chacun avec une vaste aire d'entreposage. On retrouve aussi deux brise-lames, un hangar réunissant un bureau et un entrepôt, ainsi qu'un bâtiment de service comprenant deux garages. Le port de Gros-Cacouna est accessible 12 mois par année en recourant toutefois à l'aide occasionnelle d'un brise-glace en hiver. Une route de classe régionale permet de relier directement les installations portuaires à l'autoroute 20.

Les activités du port de Gros-Cacouna procuraient, au tournant de l'an 2000, du travail à 45 personnes à temps plein et à 55 personnes à temps partiel, qui sont répartis parmi trois entreprises de chargement et de déchargement. Il s'agit de Terminaux portuaires du Québec inc, d'Arrimage Gros-Cacouna inc. et de Logisteq. De plus, Transports Canada maintient sur place un maître de port.

Les principales qualités de ce port en eaux profondes sont attribuables à l'état récent de ses installations, à la dimension de ses aires d'entreposage extérieur (100 000 mètres carrés), à la dimension de l'aire d'entreposage intérieur (10 000 mètres carrés) et à sa localisation géographique. Ses avantages par rapport à la concurrence reposent sur

des coûts de main-d'œuvre inférieurs, à une productivité plus grande et à son ouverture sur une base annuelle. L'éloignement des marchés, l'absence d'infrastructures spécialisées et de voies ferrées directement sur le quai constituent ses principaux inconvénients. Il faut souligner que les activités de transbordement et de manutention sur les quais rendent la présence de touristes durant la période estivale et de chasseurs à l'automne à cet endroit est particulièrement inopportune.

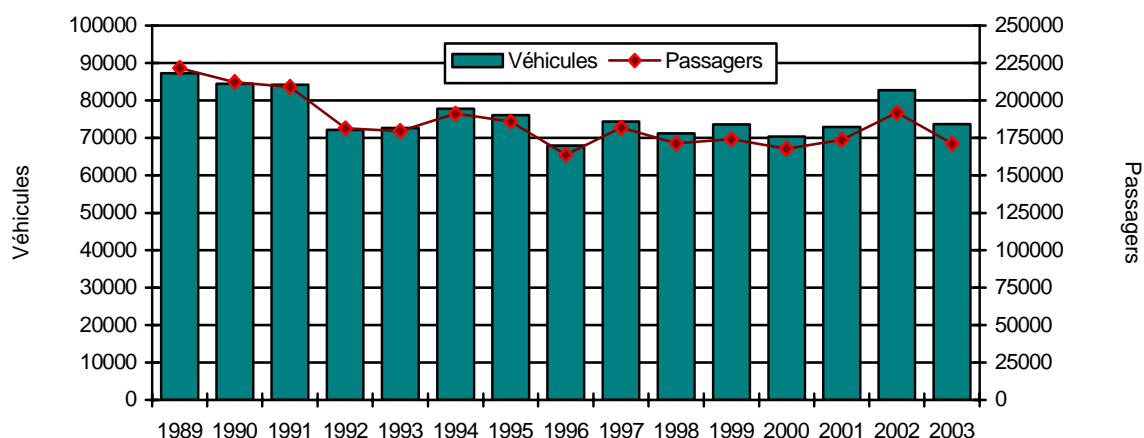
20.1.2 Le havre de Rivière-du-Loup

Érigé à l'extrémité de la pointe de Rivière-du-Loup, le havre louterivois appartient au ministère des Transports du Québec qui l'a obtenu du gouvernement fédéral en 2000. Il s'agit d'un port commercial bénéficiant des services d'un traversier vers la municipalité de Saint-Siméon sur la rive nord du Saint-Laurent. Ce service est exploité par la compagnie Clarke au nom de la Société des traversiers du Québec du mois d'avril au mois de janvier. Selon la saison, le nombre de traversée varie de 2 à 5 par jour.

En service depuis 1963, le Trans-Saint-Laurent a une capacité de transport de 360 passagers et de 100 unités équivalentes automobiles. La fréquentation annuelle moyenne de ce navire au cours des 5 dernières années est d'un peu plus de 175 000 passagers et d'environ 74 000 véhicules, dont près de 3 200 camions (voir figure 20-2). Les usagers de la traverse profitent de la présence d'une gare fluviale mise à leur disposition par le ministère des Transports du Québec.

Figure 20-2

Fréquentation de la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, 1989-2003



Source : Traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon

Selon les données de la compagnie Clarke, 52 % des passagers voyagent en direction de Rivière-du-Loup, tandis que 48 % l'utilisent dans l'autre direction. Ce service inter-rives est un lien essentiel pour le camionnage lourd qui évite ainsi un long détour par Québec et les côtes abruptes de Charlevoix. Du reste, la traverse favorise les échanges commerciaux et touristiques et ouvre la voie des entreprises de la rive nord et du Saguenay/Lac-Saint-Jean vers les marchés de l'est de la province, des provinces Atlantiques et des États-Unis. Les principaux avantages de la traverse de Rivière-du-Loup par rapport à ses concurrents demeurent son horaire fixe non relié aux marées et la qualité des services d'accueil.

Le havre de Rivière-du-Loup comprend une marina qui a été aménagée à l'aide de pontons à l'intérieur du bassin formé par le quai brise-lames situé le plus à l'ouest. Ce quai brise-lames est désormais fermé pour cause de désuétude. La marina est gérée par le Club nautique de Rivière-du-Loup. Elle dispose de 50 emplacements avec services d'eau et d'électricité. Le club possède aussi une capitainerie qui offre des services de restauration et des espaces en location pour les croisiéristes. Du côté des services touristiques, deux entreprises organisent depuis quelques années des excursions aux baleines, sur les îles ou encore, sur demande, vers le casino de Charlevoix.

L'état actuel des installations portuaires du havre de Rivière-du-Loup est très inquiétant, car le quai brise-lames est fermé à toute circulation et il pourrait se détériorer davantage au cours des prochains hivers. Le quai, qui comprend le débarcadère de la traverse, est lui aussi dans un état très vétuste. En raison du niveau de dégradation des infrastructures, des travaux de réfection majeurs s'imposent de façon imminente. Enfin, les installations actuelles demeurent mal conçues pour les fins d'un service fiable et sécuritaire. En effet, il s'agit d'un havre mal abrité qui, en situation de mer agitée, empêche le traversier d'accoster ou l'oblige, lorsqu'il est à quai, à gagner le large pour éviter des avaries.

Outre des installations portuaires désuètes, le havre connaît un problème d'ensablement qui nécessite des opérations annuelles de dragage menées par Transport Canada. Le site du havre demeure aussi problématique pour les utilisateurs de la marina, car le manque d'eau dû aux marées et à l'ensablement réduit le temps des sorties en mer des plaisanciers. Face à cette situation, le Club nautique de Rivière-du-Loup a déjà examiné l'hypothèse de déménager la marina au port de Gros-Cacouna.

L'importance des activités économiques et touristiques générées par la présence de la traverse pour la ville de Rivière-du-Loup et la municipalité de Saint-Siméon est indéniable. Compte tenu de l'achalandage actuel, l'impact économique est estimé à plus de 25,4 millions de dollars annuellement, dont 21 millions de dollars reliés uniquement aux dépenses touristiques (CRDE, 1997). Les intervenants du milieu sont unanimes à mentionner que la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon constitue un service essentiel qu'il faut maintenir à tout prix.

20.1.3 Les autres infrastructures de transport maritime

La desserte de l'île Verte est assurée de mai à novembre par un traversier de la Société Inter-Rives qui peut recevoir 6 voitures et 49 passagers. On retrouve aussi deux bateaux-taxi exploités de la mi-avril à la fin novembre par une entreprise privée qui peut accueillir respectivement jusqu'à 23 et 12 passagers. Le quai de L'Isle-Verte est la propriété de Pêches et Océans Canada, de même que la première section du quai du Bout d'en Bas situé à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. La rallonge du quai du Bout d'en Bas, qui a été construite pour accueillir le traversier, est la propriété de la Chambre de commerce régionale du Grand-Portage. Cet organisme est aussi propriétaire des rampes de déchargement installées sur les deux quais.

Les installations portuaires et les équipements servant à l'accostage du traversier de la Société Inter-Rives s'avèrent en bon état. La traversée vers l'île Verte est tributaire de la fluctuation des marées. La marina adjacente au quai du Bout d'en Bas peut accueillir une dizaine de bateaux. Cependant, celle-ci se retrouve sans eau à marée basse.

20.1.4 L'aéroport de Rivière-du-Loup et les héliports

Propriété de la ville de Rivière-du-Loup depuis 2003, l'aéroport de Rivière-du-Loup est localisé dans la municipalité de Notre-Dame-du-Portage entre l'autoroute 20 et la rue Fraserville, à quelque 11 kilomètres du centre-ville de Rivière-du-Loup. Cet aéroport, qui est en exploitation depuis 1959, entre dans la catégorie des « petits aéroports », car il n'offre pas de vol régulier. Il est utilisé principalement pour l'aviation de loisir et par une clientèle d'affaires de la MRC de Rivière-du-Loup et des MRC de Kamouraska, des Basques et de Témiscouata. En cas de besoin, il peut aussi servir d'aéroport de dégagement pour celui de Québec, permettre les évaluations médicales vers les centres hospitaliers spécialisés et être utilisé par les transporteurs internationaux.

Construit sur un terrain de 208 hectares, l'aéroport de Rivière-du-Loup dispose d'une piste de 1 830 mètres de long par 45 mètres de largeur, accompagnée d'une voie de circulation. Parmi les autres infrastructures en place, on retrouve une aérogare qui a été rénovée en 1993, un stationnement, deux réservoirs souterrains servant pour la vente d'essence aux avions et hélicoptères et 8 hangars appartenant à des particuliers. L'aéroport ne possède pas de tour de contrôle, mais dispose d'équipements servant d'aide à la navigation électronique et visuelle comme un radiophare omnidirectionnel, une station radio périphérique télécommandée, deux manches à vent illuminées et des feux de piste. En cas d'incendie d'aéronef, les services d'intervention d'urgence sont fournis par la municipalité de Notre-Dame-du-Portage. En 2003, un montant de quelque 900 000\$, obtenu du gouvernement fédéral lors du transfert de propriété, a été consacré principalement à la réfection de la piste et à l'amélioration du balisage.

La ville de Rivière-du-Loup a confié la gestion et l'administration des installations aéroportuaires municipales à la Corporation de l'aéroport de Rivière-du-Loup. Un contrat de services remet à Aéropro inc. l'ensemble des activités liées à la gestion, à

l'entretien et à l'opération de l'aéroport et des commodités aéroportuaires. Le tableau 20-2 illustre l'évolution récente des mouvements d'aéronef à l'aéroport de Rivière-du-Loup comparativement à ceux de Rimouski et de Mont-Joli.

Tableau 20-2

Mouvements d'aéronef de quelques aéroports du Bas-Saint-Laurent

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Rivière-du-Loup	2 500*		3 500*	2 568	2 146	2 270	1 943	1 879
Rimouski	10 459	10 622	9 903	8 571	3 127	8 418	6 933	8 431
Mont-Joli	13 460	11 431	8 837	8 519	9 618	9 156	9 516	9 201

(*) : estimation

Source : Statistique Canada et Aviation Rivière-du-Loup inc., 2003

Le site de l'aéroport et les terrains avoisinants ne sont pas couverts par un règlement de zonage aérien comme les aéroports de Rimouski et de Mont-Joli. Les utilisations du sol autour de l'aéroport étant associées principalement à l'exploitation des ressources naturelles, cela n'apporte pas de contraintes directes à l'exploitation de cette infrastructure, mais le développement des activités aéroportuaires pourrait requérir des mesures particulières de zonage.

Outre l'aéroport de Rivière-du-Loup, on dénombre quatre héliports sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. Les héliports de Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sont gérés par le ministère des Transports du Québec. Ces infrastructures sont utilisées principalement pour desservir la population de l'île Verte au printemps et à l'automne, soit dans les périodes dites «de mauvaises traversées». L'hiver, la population de l'île profite d'un pont de glace pour rejoindre la terre ferme en utilisant des motoneiges. Un autre héliport est localisé au quai Narcisse à Rivière-du-Loup. Celui-ci appartient à Transports Canada. Enfin, un dernier héliport est situé sur les terrains du Manège militaire à Rivière-du-Loup (voir tableau 20-3)

Tableau 20-3

Aérodromes de la MRC de Rivière-du-Loup

Localisation	Propriétaire	Statut
Aéroport de Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage	Transports Canada	Public
Héliport de Cacouna (Rivière des Vases)	Ministère des Transports du Québec	Public
Héliport de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (sur l'île)	Ministère des Transports du Québec	Public
Héliport de Rivière-du-Loup (quai Narcisse)	Transports Canada	Privé; permission pour atterrir
Héliport de la Défense nationale à Rivière-du-Loup (manège militaire)	Défense Nationale du Canada	Privé; permission pour atterrir

Source : MRC de Rivière-du-Loup

20.2 Les modalités d'intégration du transport maritime et aérien avec le transport terrestre

La traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon est reconnue comme axe prioritaire par le Gouvernement du Québec depuis 1973. La compagnie Clarke qui opère ce service reçoit du ministère des Transports du Québec une subvention annuelle pour équilibrer son budget d'opération au cours des périodes de l'année où l'achalandage est moindre, soit au printemps et à l'automne.

Ce service de traversier offre un lien fluvial entre les routes 138 et 170 sur la rive nord et les routes 132, 185, 289 et l'autoroute 20 sur la rive sud. Au plan touristique, il permet de décroiser des circuits touristiques linéaires de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent et de créer de nouveaux circuits en boucle. Un autre aspect particulièrement intéressant de la complémentarité du transport maritime et terrestre est qu'il permet d'éviter aux camions lourds de transiter par les montagnes de Charlevoix. Le seul point négatif de l'intégration de ces réseaux demeure la qualité de la voie d'accès au havre de Rivière-du-Loup. En fait, la rue Hayward qui sert de route nationale est très étroite, tandis que son intersection avec la route 132 reste dangereuse.

L'ouverture, il y a quelques années, de la route régionale qui relie directement le port de Gros-Cacouna à l'autoroute 20 facilite grandement le déplacement des camions lourds vers les quais pour le déchargement et le chargement des marchandises. La présence d'une voie ferrée serait un atout permettant la venue de navires porte-conteneurs. L'addition de ce type de navire pourrait permettre au port de Gros-Cacouna de jouer un rôle de plaque tournante du transport intermodal dans l'Est du Québec et créerait ainsi une complémentarité entre le transport maritime, ferroviaire et terrestre qui n'existe pas actuellement. Incidemment, la mise en place d'un lien maritime entre Gros-Cacouna et toute ville dotée d'installations portuaires sur la Côte-Nord à l'est du Saguenay, permettrait de retirer du camionnage lourd de Charlevoix et éventuellement de la Haute-Côte-Nord.

Dans le secteur aérien, l'aéroport de Rivière-du-Loup bénéficie d'une localisation avantageuse en bordure de l'autoroute 20, ce qui simplifie les communications avec le transport terrestre. Les usagers des MRC de Kamouraska, des Basques, de Rivière-du-Loup et de Témiscouata peuvent ainsi rejoindre l'aéroport très facilement par le réseau routier supérieur.

20.3 Les préalables au schéma d'aménagement de 2^e génération

20.3.1 Les orientations gouvernementales

En matière de transport maritime et aérien, le gouvernement du Québec est surtout préoccupé par l'intégration de ces infrastructures avec le réseau de transport terrestre. La mise en service de réseaux efficaces et bien intégrés permettent de soutenir l'activité économique et de lancer les entreprises exportatrices à la conquête de marchés extérieurs.

À l'égard du transport maritime, le gouvernement provincial est impliqué dans le maintien de la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon en contribuant directement au financement de ce service. Du côté du transport aérien, on souligne le rôle complémentaire joué par les aéroports et les héliports par rapport aux autres moyens de transports, ainsi que les possibilités de déplacement rapide des aéronefs vers les grands centres.

Globalement, en matière de planification et d'aménagement, le gouvernement du Québec invite les MRC, premièrement, à préserver les infrastructures de transport maritime et aérien. Deuxièmement, à maintenir un service adéquat aux usagers. Troisièmement, à optimiser les acquis des différents modes de transport de manière à soutenir le développement socio-économique des régions. Enfin, quatrièmement, à minimiser les inconvénients qui détériorent la qualité de vie des populations demeurant à proximité de ces infrastructures.

20.3.2 Les points saillants du schéma d'aménagement de 1^{ère} génération

Le premier schéma d'aménagement esquivait les préoccupations qui concernent les utilisations du sol, pour couvrir des thèmes qui sont liés à des perspectives de croissance des marchés et de qualité des services. Ainsi, en relation avec le transport aérien on souhaitait «étendre le rayon de desserte de l'aéroport au-delà des limites de la MRC». Côté transport maritime, on désirait maintenir une liaison permanente adéquate entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, de même qu'entre l'île Verte et la rive sud de l'estuaire.

Au sujet du transport maritime, la MRC de Rivière-du-Loup se prononçait de manière à soutenir les activités portuaires au port de Gros-Cacouna et à conserver tous les quais existants. Au surplus, elle mettait de l'avant l'idée d'établir un service de traversier entre Cacouna et Tadoussac.

20.4 Les orientations et les objectifs d'aménagement

20.4.1 Les orientations

En matière de transport maritime et aérien, le conseil de la MRC adopte les orientations suivantes :

- maintenir fonctionnel l'ensemble des infrastructures portuaires et maritimes et maximiser leur potentiel de développement;
- favoriser l'expansion des activités aéronautiques et commerciales à l'aéroport de Rivière-du-Loup.

20.4.2 Les objectifs

Le conseil de la MRC de Rivière-du-Loup énonce ces orientations parce qu'il désire :

- ✓ consolider les activités liées à la traverse Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, à la navigation de plaisance et aux croisières au havre de Rivière-du-Loup et ainsi contribuer au maintien de la Pointe de Rivière-du-Loup comme pôle touristique;
- ✓ maintenir les services de traversier existants et profiter des occasions favorables pour les bonifier;
- ✓ poursuivre les efforts de promotion et de développement du port de Gros-Cacouna;
- ✓ voir l'aéroport devenir une composante dynamique de développement de l'activité touristique et un outil stratégique s'intégrant à l'offre diversifiée de la MRC en matière transport;
- ✓ maintenir une occupation du sol à proximité de l'aéroport compatible avec les activités qui s'y déroulent.

20.5 L'affectation publique

L'aéroport de Rivière-du-Loup dans la municipalité de Notre-Dame-du-Portage est situé sur un terrain de 31,7 hectares. Ce terrain fait partie de l'aire d'affectation « publique ». Il est à noter que cette aire regroupe également le lieu d'enfouissement sanitaire régional de Cacouna (chapitre 18) et le terrain des installations de captage d'eau souterraine de la ville de Rivière-du-Loup dans la municipalité de Saint-Modeste (chapitre 17).

La compatibilité des usages

Le tableau 20-4 identifie sommairement les usages qui sont compatibles avec l'affectation « publique ».

Tableau 20-4

Aperçu de la compatibilité des usages dans l'affectation publique

GROUPE D'USAGE ▪ classe d'usage	Aire d'affectation publique
RÉSIDENTIEL	
▪ Habitation (1 à 2 logements)	
▪ Toute catégorie d'habitation	
COMMERCIAL ET DE SERVICE	
▪ Commerce et service	⊙
INDUSTRIEL	
▪ Industrie légère, modérée et para-industriel	
▪ Industrie lourde	
INSTITUTIONNEL ET PUBLIC	
▪ Utilité publique, transport et communication	○
▪ Institutionnel et public	
RÉCRÉATIF ET DE CONSERVATION	
▪ Récréation intensive et villégiature	
▪ Récréation extensive et conservation	⊙
EXPLOITATION DES RESSOURCES	
▪ Agriculture avec élevage	
▪ Agriculture sans élevage	○
▪ Exploitation forestière	⊙
▪ Pêche commerciale	
▪ Extraction	○

○ Compatible ⊙ Compatible avec conditions

Note : Le tableau 23-1 donne les précisions relatives aux usages compatibles avec conditions

La densité approximative d'occupation du territoire

Cette mesure de l'occupation du territoire est non applicable à cette aire d'affectation compte tenu de la nature des usages et équipements projetés.

20.6 Les projets d'amélioration reliés au transport maritime et aérien

20.6.1 Le port de Gros-Cacouna

Actuellement, les installations actuelles du port de Gros-Cacouna répondent de façon générale aux activités de transbordement et de manutention qui s'y déroulent. Toutefois, selon les différents projets de développement et d'investissement qui seront mis de l'avant au cours des prochaines années dans l'aire portuaire, des travaux d'amélioration du port et des infrastructures connexes pourraient devenir nécessaires. En effet, l'implantation d'une ou plusieurs entreprises manufacturières, de nouvelles activités de transbordement ou d'un terminal méthanier sont à prévoir dans l'aire portuaire ou dans le parc industriel adjacent. La réalisation de ces projets pourra impliquer la mise en place d'une antenne de service ferroviaire (voir plan 19-1), d'installations spécifiques de transbordement de véhicules routiers ou de méthane liquéfié.

20.6.2 Le havre de Rivière-du-Loup

Face à l'état de détérioration avancé de havre de Rivière-du-Loup, diverses hypothèses ont été examinées par les autorités. Il s'avère que les scénarios de remise en état à privilégier pourraient engendrer des coûts sensiblement supérieurs à l'enveloppe budgétaire de 20 millions de dollars obtenue du gouvernement fédéral lors du transfert des infrastructures au gouvernement du Québec.

Pour sa part, le conseil de la MRC considère que le réaménagement du havre doit être envisagé dans une perspective à long terme. On devra prendre en considération les besoins de toutes les clientèles, soit les usagers de la traverse, les excursionnistes, les utilisateurs de la marina et la population en général qui vient visiter les lieux. En raison de l'importance reconnue de la traverse, la MRC attend du gouvernement qu'il consente les investissements nécessaires à la mise en place d'un concept de réaménagement du havre acceptable. Ce concept doit améliorer la sécurité et la fiabilité des opérations de la traverse et réduire les frais récurrents en matière de dragage et les répercussions environnementales de ceux-ci. Pour les intervenants du milieu, le prolongement du quai actuellement désaffecté apparaît comme le scénario à privilégier.

20.6.3 Les autres infrastructures portuaires

Parmi les autres infrastructures portuaires, seules celles de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sont appelées à être modifiées. Ainsi, le quai du Bout d'en Haut qui est actuellement condamné serait démolé et remplacé par une descente de bateaux, tandis qu'aux quais du Bout d'en Bas et du village, des travaux de réfection et d'amélioration s'imposent. Le tout est en attente d'une cession des quais de Pêches et Océans aux municipalités.

20.7 Les stratégies d'aménagement

Afin de mettre en œuvre ses orientations et ses objectifs d'aménagement touchant le transport maritime et aérien, le conseil de la MRC adopte les stratégies d'aménagement suivantes :

20.7.1 Le soutien à la traverse de Rivière-du-Loup — Saint-Siméon

Le conseil de la MRC considère la traverse de Rivière-du-Loup — Saint-Siméon comme un service essentiel et un outil de développement économique. En plus des travaux de réaménagement du havre mentionnés précédemment qui sont incontournables, la MRC estime essentiel le maintien de la traverse comme axe prioritaire parce que :

- la traverse est le prolongement naturel de la route 185 vers la rive nord;
- la circulation de transit peut ainsi bénéficier d'une porte d'entrée directe vers les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de Charlevoix ou encore vers le Témiscouata et les provinces atlantiques;
- les touristes peuvent profiter de circuits touristiques décloisonnés;
- cette liaison maritime connaît un fort achalandage et qu'elle possède une très bonne notoriété;
- ce service donne l'opportunité à tous ses utilisateurs d'entrer en contact avec le parc marin Saguenay-Saint-Laurent.

Pour toutes raisons, l'appui financier que lui procure le statut d'axe prioritaire reconnu par le gouvernement du Québec, pour les périodes où l'achalandage est moindre, doit être maintenu.

20.7.2 La gestion des installations portuaires et des territoires adjacents

Au havre de Rivière-du-Loup et sur les propriétés adjacentes, la MRC souhaite que la ville de Rivière-du-Loup maintienne des orientations en matière d'urbanisme qui permettent la consolidation des commerces d'orientation touristique déjà présents dans ce secteur et la venue d'usages communautaires tels un musée ou un centre d'interprétation maritime. En regard de l'achalandage touristique de ces lieux et de la présence d'un secteur d'intérêt historique à proximité, le chapitre sur *Les territoires d'intérêt historique et culturel* comprend divers moyens pour préserver la qualité architecturale des bâtiments de la pointe de Rivière-du-Loup.

Pour les autres installations portuaires, à l'exception de celle du port de Gros-Cacouna, il apparaît judicieux de préserver les accès au fleuve pour le bénéfice de la population

locale et celui des touristes. À cette fin, la MRC souhaite que les municipalités conservent ou créent des lieux publics autour des quais avec des services communautaires (aire de stationnement, aires de pique-nique, bâtiments de services).

Par ailleurs, la politique maritime nationale prévoit le transfert de nombreuses propriétés portuaires fédérales à des organismes locaux. Dans la foulée de cette politique adoptée il y a quelques années, Transports Canada a mené plusieurs discussions avec la Commission du parc portuaire de Gros-Cacouna, discussions qui n'ont pas donné de résultats concrets. Face à cette opération dite de « dessaisissement », le conseil de la MRC indique, en accord avec la vision de la Commission du parc portuaire de Gros-Cacouna, qu'il privilégie plutôt une approche où les autorités gouvernementales demeureraient propriétaires des infrastructures alors que les autorités locales se verraient confier un rôle plus grand en matière de gestion.

Les infrastructures portuaires de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et de L'Isle-Verte sont aussi destinées à être remises à des organismes locaux. Dans ce cas, la MRC souhaite avant tout que ces infrastructures demeurent publiques, accessibles et sécuritaires et que le gouvernement fédéral accompagne ces transferts de propriété d'enveloppes budgétaires suffisantes à leur mise à niveau. À plus long terme, il apparaît que les gouvernements supérieurs devront maintenir des programmes d'aide pour les travaux de réfection qui seront inévitables parce que les petites communautés locales ne pourront pas les absorber à elles seules.

20.7.3 Le développement de l'aéroport de Rivière-du-Loup

Le contrat accordé par la ville de Rivière-du-Loup à la firme Aéropro pour la gestion des opérations de l'aéroport se veut l'amorce d'une stratégie visant à le rentabiliser et à augmenter l'utilisation de cet outil de développement économique. À cet effet, la ville de Rivière-du-Loup souhaite que de nouveaux services ou activités s'y mettent en place. On peut penser par exemple à une école de pilotage, à l'offre d'un vol régulier ou à la promotion de l'aérotourisme. Dans ce dernier créneau, en collaboration avec l'Office du tourisme et des congrès de Rivière-du-Loup, des démarches sont effectuées pour inciter les aviateurs américains à découvrir certains produits touristiques spécifiques à la région, comme l'observation des baleines, à partir de la rive sud du Saint-Laurent. Pour structurer et valider ses intentions de promotion de l'aéroport, la ville de Rivière-du-Loup prévoit se doter éventuellement d'un plan stratégique de développement.

Un aéroport génère des activités qui sont à l'occasion une source de bruits et de dangers pour la sécurité des biens et des personnes qui demeurent à proximité des pistes d'atterrissage. Inversement, les utilisations du sol, infrastructures ou bâtiments situés à proximité peuvent devenir une source de contrainte pour l'exploitation de l'aéroport. Dans le contexte de l'aéroport de Rivière-du-Loup, qui n'est pas situé en milieu urbanisé et qui n'est pas susceptible d'accueillir un volume important des vols réguliers, l'adoption d'un plan de zonage aérien enregistré apparaît une démarche assez complexe. Toutefois, le document complémentaire inclut un extrait du document « Utilisation des terrains au voisinage des aéroports » publié par Transports Canada

afin de servir de cadre de référence pour les règles de zonage qui devront être incluses dans la réglementation de Notre-Dame-du-Portage. Il faut ajouter que les affectations du sol attribuées par le présent schéma d'aménagement devraient également éviter les usages incompatibles.