Communauté métropolitaine de Québec



Inventaire des quais du Saint-Laurent dans la grande région de Québec

Janvier 2016

Table des matières

INTRODUCTION 1
Le territoire à l'étude 1

DÉMARCHE 2
L'inventaire 2
Une caractérisation sommaire 2
Localisation des quais inventoriés 3

QUÉBEC 4
Aperçu général 4
La Pointe-à-Carcy 4
Le quai des Cageux 5
Le quai Chouinard 5

LÉVIS 7
Aperçu général 7
Le quai Paquet 7

ÎLE D'ORLÉANS 8
Aperçu général 8
Le quai de Saint-Laurent 8
Le quai de Saint-François 8

LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ 10
Aperçu général 10
Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré 10

CHARLEVOIX-EST 11
Aperçu général 11
Le quai de Pointe-au-Pic 11
Le quai de Baie-Sainte-Catherine 12

PORTNEUF 14
Aperçu général 14
Le quai de Portneuf 14

LOTBINIÈRE 16
Aperçu général 16
Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly 16
Le quai de Leclercville 16

MISE EN VALEUR MARITIME DE QUAIS À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES 18
Des produits touristiques forts variés 18
Un défi de financement 20
Une volonté de miser sur le fleuve 21

CONCLUSION 22

RÉFÉRENCES 23

INTRODUCTION

Le fleuve Saint-Laurent est doté d'une multitude de quais qui ont été mis en place à une époque où l'on misait davantage sur le cabotage pour le transport régional des marchandises. Bien que plusieurs quais longeant le fleuve puissent encore servir au transport maritime de marchandises, cette activité s'est consolidée dans des pôles portuaires plus importants permettant de répondre aux réalités d'aujourd'hui qui impliquent le transbordement de volumes de marchandises de plus en plus importants. Le cabotage à plus petite échelle, desservant les différentes régions longeant le fleuve, a quant à lui laissé sa place au camionnage pour des raisons pratiques et économiques.

Bien que leur rôle pour le transport maritime ait été en partie délaissé avec le temps, de nombreux quais sont toujours présents le long du Saint-Laurent. Ces infrastructures ont toutefois subi au fil du temps une détérioration qui en limite le potentiel. Plusieurs quais ont d'ailleurs dû être enrochés, ce qui en élimine pratiquement tout potentiel d'utilisation par des navires, et donc de mise en valeur à caractère maritime. Toutefois, plusieurs quais pourraient toujours accueillir des navires, mais sont parfois détériorés rendant nécessaire des investissements dans ces infrastructures.

Quoi qu'il en soit, ces infrastructures pourraient certainement représenter un potentiel de développement dans un contexte où l'accès public et la mise en valeur récréotouristique du fleuve prennent de plus en plus d'importance auprès des citoyens et des décideurs. Ceci se traduit entre autres par la mise en place de programmes, telles la Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique ou la Stratégie maritime du Québec. Des initiatives régionales axées sur la mise en valeur du Saint-Laurent sont aussi mises en place.

La présence de nombreux quais dans la grande région de Québec peut donc susciter une réflexion sur le potentiel de ces infrastructures pour le développement d'un tourisme fluvial incluant croisières fluviales, croisières-excursions, navettes maritimes ou navigation de plaisance.



Le quai de Portneuf

Il est toutefois nécessaire d'avoir un premier inventaire global de ces infrastructures de quais. C'est dans cette perspective que la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) a entrepris la présente démarche visant à inventorier et caractériser brièvement les quais longeant le fleuve Saint-Laurent, qui pourraient devenir des atouts de mise en valeur pour des activités récréotouristiques.

Cette démarche a pour objectif de fournir un aperçu global des infrastructures de quais sur le territoire à l'étude. Cette information pourra servir, dans un deuxième temps, à alimenter la réflexion sur d'éventuelles stratégies visant le développement du potentiel récréotouristique de ces quais sur le Saint-Laurent.

Le territoire à l'étude

Le territoire couvert par le projet d'inventaire regroupe :

- l'agglomération de Québec;
- la ville de Lévis;
- les municipalités régionales de comté (MRC) de :
- Bellechasse,
- Charlevoix,
- Charlevoix-Est,
- L'Île-d'Orléans,
- La Côte-de-Beaupré,
- Lotbinière, et
- Portneuf.

DÉMARCHE

L'inventaire

Une première identification des quais a été faite à partir d'une base de données cartographiques du Plan d'action Saint-Laurent (PASL). L'information a ensuite été validée lors de visites terrain ainsi que de rencontres avec des intervenants de certaines des municipalités et des MRC concernées. Ceci a permis d'établir une première liste de 35 quais répartis au sein des 25 municipalités riveraines du territoire à l'étude.

Sur ces 35 quais, on retrouve 17 quais dont la façade accostable n'est plus accessible aux navires principalement à cause d'un enrochement. Une douzaine d'entre eux sont toutefois dotés de rampes de mise à l'eau pour des petites embarcations de plaisance. Il y a aussi six quais qui sont dédiés à des services de traverses. Il y a donc 12 quais non enrochés sur le territoire à l'étude qui présentent un potentiel de mise en valeur touristique avec la possibilité d'accueillir des navires de passagers. Plusieurs de ces quais nécessiteraient toutefois des travaux pour être fonctionnels.

Ces quais ont des caractéristiques variables, entre autres au niveau de la configuration, de l'état de l'infrastructure, de la gestion et du milieu environnant. Certains sont opérationnels et utilisés à des fins récréotouristiques, alors que d'autres nécessiteraient des travaux avant de pouvoir être utilisés.

Une caractérisation sommaire

D'abord, pour chaque région concernée, un tour d'horizon est fait concernant les principaux atouts à caractère récréotouristique, avec un accent sur les éléments liés au fleuve ou situés à proximité de ce cours d'eau. Ceci inclut bien sûr les secteurs où l'on retrouve les quais inventoriés.

Un travail de caractérisation a ensuite porté sur trois aspects. Dans un premier temps, le quai lui-même a été sommairement décrit quant à ses principales caractéristiques, la configuration, l'état général, la localisation et la gestion. Dans un deuxième temps, le milieu environnant a été analysé avec un accent sur les éléments à caractère récréotouristique. Finalement, des projets planifiés en lien avec le quai ou le milieu environnant ont été sommairement décrits. Des documents de planification ont aussi été consultés afin d'avoir une idée, s'il y a lieu, des orientations privilégiées quant à la mise en valeur du fleuve et des infrastructures maritimes.

Le travail de caractérisation a donc été concentré sur les 12 quais suivants du territoire à l'étude qui ne sont pas enrochés et qui ne sont pas dévoués à des services de traverses :

Québec

- Pointe-à-Carcy
- Quai Chouinard
- Quai des Cageux

Lévis

- Quai Paquet

Île d'Orléans

- Quai de Saint-Laurent
- Quai de Saint-François

La Côte-de-Beaupré

- Quai de Sainte-Anne-de-Beaupré

Charlevoix Est

- Quai de Baie-Sainte-Catherine
- Quai de Pointe-au-Pic

Portneuf

- Quai de Portneuf

Lotbinière

- Quai de Saint-Antoine-de-Tilly
- Quai de Leclercville



Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly

Localisation des quais inventoriés



QUÉBEC

Aperçu général

Dans la Ville de Québec, plusieurs projets d'envergure favorisant la mise en valeur récréotouristique du fleuve ont été réalisés au cours des dernières années, et d'autres projets de ce type sont en cours de développement.

Soulignons entre autres l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, un grand parc aménagé le long du fleuve Saint-Laurent sur près de 2,5 km, et dont une nouvelle phase est à être complétée par la Commission de la capitale nationale du Québec.

Une importante place publique, la place des Canotiers, est aussi à être développée dans le secteur du Vieux Québec, tout près du secteur des traversiers.

Des aménagements à caractère récréotouristique ont aussi été réalisés par l'Administration portuaire de Québec (APQ) au cours des dernières années, entre autres à la Pointe-à-Carcy et à l'anse Brown, et une extension de la promenade Samuel-De Champlain est planifiée sur le territoire portuaire (Administration portuaire de Québec, 2015).

Tous ces projets auront permis un aménagement à caractère récréotouristique favorisant l'accès public à une grande partie des abords du Saint-Laurent, traduisant une volonté en ce sens des autorités concernées.

L'Office du tourisme de Québec (OTQ) a aussi fait une réflexion quant au développement et à la mise en valeur touristiques du fleuve Saint-Laurent. Il a notamment défini une vision selon laquelle le fleuve deviendra une icône touristique de calibre mondial grâce à des interventions en matière de gouvernance, de développement et de mise en marché.

L'OTQ propose entre autres que les investissements soient maintenus et bonifiés afin que Québec consolide et développe sa position de destination pour les croisières internationales et pour amorcer les démarches nécessaires pour le développement et l'implantation des croisières fluviales sur le Saint-Laurent (OTQ, 2013).

La Pointe-à-Carcy

Caractéristiques

La ville de Québec est caractérisée par un port d'envergure où l'on retrouve plusieurs quais dédiés aux croisières et aux activités récréotouristiques. Le secteur de la Pointe-à-Carcy regroupe trois postes à quai sous la gestion de l'APQ qui sont voués à des fins récréotouristiques, incluant les croisières. Ces trois quais totalisent 723 m de longueur et présentent une profondeur d'eau allant de 8 m à 11,7 m. Ils sont principalement dédiés à l'accueil de grands navires de croisières, mais sont aussi en mesure de desservir des navires plus petits. L'utilisation de ces quais est entièrement gérée par l'APQ (APQ, 2008).

Site et milieu environnant

Le site de la Pointe-à-Carcy constitue un parc portuaire à caractère récréotouristique localisé dans le cœur touristique du Vieux-Québec. Il regroupe entre autres le terminal de croisières internationales, des promenades sur les quais, des pistes cyclables ainsi qu'une salle de spectacle en plein air.

Le site est situé à proximité de plusieurs attraits touristiques tels le quartier Petit Champlain, la terrasse Dufferin et le Château Frontenac. Il est aussi relié au réseau cyclable par le corridor du Littoral ainsi qu'au réseau de transport en commun du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Il est possible d'y accéder en voiture par la rue Dalhousie.

Projets et développement

Le Port de Québec a connu une croissance fulgurante du secteur des croisières internationales au cours des dernières années. Le nombre de visiteurs est passé de 34 000 à 180 000 de 2000 à 2014, une augmentation de près de 430 %.

Les infrastructures d'accueil sont utilisées au maximum de sa capacité durant la période de pointe qui s'étend de septembre à novembre.



La Pointe-à-Carcy

Des projets ont été élaborés afin d'améliorer la capacité d'accueil des navires de croisières internationales, notamment pour répondre aux besoins logistiques des opérations d'embarquement / débarquement qui sont de plus en plus nombreuses. On prévoit accueillir près de 400 000 passagers de croisières internationales d'ici 2025 (APQ, 2015).

Soulignons aussi les travaux d'aménagement de la place des Canotiers entre le fleuve et la rue Dalhousie, sur un terrain adjacent à la Pointe-à-Carcy. Cette place constituera une importante place publique aménagée à des fins récréotouristiques.

Le quai des Cageux

Caractéristiques

Le quai des Cageux est localisé à Québec, tout près du secteur des ponts. C'est un ancien quai à caractère industriel qui a été mis en valeur à des fins récréatives dans la foulée du développement de la première phase de la promenade Samuel-De Champlain. Le quai prend la forme d'une jetée partiellement enrochée reliée à une tête de quai dotée d'une façade accostable d'une vingtaine de mètres.

La reconversion du quai à des fins récréotouristiques a été mise en œuvre par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), qui en assure la gestion, entre autres pour l'utilisation d'un pavillon multifonctionnel.

Site et milieu environnant

Plusieurs équipements et aménagements caractérisent le site du quai dont un pavillon multifonctionnel, un service de restauration saisonnier (comptoir ouvert de juin à septembre), une tour d'observation, des panneaux d'interprétation, des tables, des supports à vélo et des toilettes.

Le site est intégré à la promenade Samuel-De Champlain et est très achalandé, surtout en période estivale. Il est connecté à une promenade et une piste multifonctionnelle longeant la rive qui permettent de relier plusieurs sites d'intérêt à caractère récréotouristique.

Projets et développement

Le quai des Cageux est rattaché à la promenade Samuel-De Champlain qui permet de se rendre au centre-ville vers l'est, sur un parcours doté de nombreux aménagements récréatifs.

Le quai sera aussi relié vers l'ouest au parc de la Plage-Jacques-Cartier avec le sentier des Grèves qui est à être complété par la CCNQ. Ce sentier est caractérisé par du mobilier urbain (bancs, tables, poubelles), des panneaux d'interprétation et de points d'observation.



Le quai des Cageux

Le quai Chouinard

Caractéristiques

Le quai Chouinard est localisé dans le Vieux-Québec, plus précisément dans le secteur de la traverse Québec-Lévis. Il est caractérisé par une ligne de quai de près de 130 m, et on y retrouve des espaces de stationnement en plus d'un guichet pour les activités de croisières-excursions.

Le quai appartient à la Ville de Québec et c'est la compagnie Croisières AML qui l'exploite commercialement avec des activités de croisières-excursions. Le quai constitue ainsi un pôle important pour ce type d'activité dans la région, avec un achalandage considérable.

Le quai Chouinard a fait l'objet de réfections importantes au cours des dernières années. Ces travaux de près de 4 M$ ont entre autres permis de réparer le mur de palplanche et d'effectuer la réfection des tirants (EBC, 2015).



Le quai Chouinard

Site et milieu environnant

Le quai Chouinard est localisé entre le quai de la traverse Québec-Lévis et la Pointe-à-Carcy. Il est ainsi caractérisé par un milieu environnant comparable à cette dernière, soit une proximité de plusieurs attraits touristiques du Vieux-Québec et une connexion au réseau cyclable par le corridor du Littoral. Il est aussi desservi par le réseau du RTC et on y accède en voiture par la rue Dalhousie.



Le quai Chouinard

Projets et développement

Le quai a fait l'objet de réfections récemment, et est bien adapté pour desservir les activités de croisières-excursions.

Tout comme pour la Pointe-à-Carcy, l'aménagement de la place des Canotiers, qui prendra la forme d'une place publique aménagée à des fins récréotouristiques, permettra d'améliorer le milieu environnant du quai Chouinard.

LÉVIS

Aperçu général

Plusieurs projets d'aménagement dans les secteurs riverains de Lévis traduisent une volonté de miser sur le Saint-Laurent pour la mise en valeur récréotouristique du territoire. Soulignons entre autres le Parcours des Anses, une piste multifonctionnelle d'une quinzaine de kilomètres en bordure du Saint-Laurent qui est caractérisée par plusieurs parcs.

Le secteur de la traverse fait aussi l'objet d'un important projet de revitalisation, projet qui vise à améliorer la structure d'accueil de la traverse et l'aménagement d'espaces publics du Vieux-Lévis. Ce projet, qui s'inscrit dans le plan d'urbanisme de la Ville, permet de mettre en valeur un secteur ayant un fort potentiel de revitalisation lié à la consolidation de l'offre récréotouristique et à l'animation d'une immense place publique.

Ce projet de revitalisation comprend deux volets. Le premier volet concerne entre autres la construction d'une nouvelle gare fluviale et le réaménagement des voies d'accès au traversier par la Société des traversiers du Québec (STQ). Le second volet, réalisé par la Ville de Lévis, concerne principalement la réparation de deux sections du quai Paquet et le réaménagement de l'arrière quai (Ville de Lévis, 2015).

Le quai Paquet

Caractéristiques

Le quai Paquet est localisé dans le Vieux-Lévis, dans le secteur de la traverse Québec-Lévis. Il est caractérisé par une ligne de quai de près de 200 m et est adjacent au quai dédié spécifiquement aux traversiers de la STQ.

La réparation du quai Paquet permet d'en faire un quai opérationnel.. Des équipements portuaires permettant l'accostage et l'amarrage des bateaux seront installés.

Site et milieu environnant

Le quai Paquet se trouve dans le secteur des traversiers qui constitue un véritable pôle multimodal et un accès privilégié au fleuve pour la ville de Lévis. La capacité d'accueil et les différents accès au terminal fluvial ont été optimisés avec les travaux de revitalisation.

Le site est directement relié au Parcours des Anses, une piste multifonctionnelle à caractère récréotouristique desservant piétons et cyclistes. Le site est aussi desservi par un transport en commun alors que des parcours de la Société de transport de Lévis s'y arrêtent. On y retrouve aussi plusieurs espaces de stationnement desservant la gare fluviale.

Projets et développement

Le quai Paquet sera réaménagé et une esplanade sera aussi mise en place en arrière quai. Ces réaménagements prendront la forme d'une grande aire gazonnée et plantée d'arbres propice aux activités familiales, récréatives ou de détente. Des luminaires d'ambiance et de nombreux bancs seront également installés. Un espace composé d'une surface en pavés de béton permettra aussi la tenue d'événements ponctuels. Finalement, des cases de stationnement seront ajoutées sur le site.

Ce parc aménagé par la Ville s'intégrera très bien avec la gare fluviale.



La gare fluviale de Lévis

ÎLE D'ORLÉANS

Aperçu général

L'ensemble de l'île d'Orléans est désigné comme arrondissement historique pour ses sites, monuments et bâtiments patrimoniaux ainsi que pour l'intérêt historique, culturel et esthétique des paysages ruraux et de ses villages traditionnels.

Du point de vue récréotouristique, l'île d'Orléans est encore considérée comme un lieu de passage plutôt qu'un lieu de séjour. Les visiteurs longent souvent le chemin Royal qui est parsemé de points d'intérêt. Outre les attraits à caractère patrimonial, on retrouve sur l'île un créneau agrotouristique assez bien développé.

Il y a sur l'île quelques attraits à caractère récréotouristique spécifiquement liés au fleuve. On y retrouve un parc maritime sur le site d'un ancien chantier naval ainsi qu'une marina : le Club nautique de l'île Bacchus. On retrouve aussi quelques promenades en rive à différents endroits de l'île. Un grand site naturel, la Pointe d'Argentenay, permet aussi de découvrir les richesses naturelles et les paysages de l'île en bordure du fleuve.

C'est sur le site de la marina que l'on retrouve le quai de Saint-Laurent, l'un des deux quais inventoriés sur l'île d'Orléans. L'autre quai inventorié sur l'île est le quai de Saint-François, localisé du côté est de l'île.

Le quai de Saint-Laurent

Caractéristiques

Le quai de Saint-Laurent est situé sur le site du Club nautique de l'île Bacchus, dans la municipalité de Saint-Laurent, au sud-ouest de l'île. Ce quai prend la forme d'une jetée de près de 170 m dans le fleuve.

Le quai est doté d'une rampe d'accès permettant l'embarquement de véhicules sur les navires. Cette rampe a été construite par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et peut offrir, au besoin, une alternative au pont pour l'accès des véhicules à l'île.

Il y a de la place pour l'amarrage de petits navires le long de la jetée, du côté de la marina. L'autre côté est toutefois enroché. Le quai de Saint-Laurent est sous la responsabilité de la municipalité (Municipalité de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans, 2015).

Site et milieu environnant

Le quai est localisé sur un site principalement voué aux activités de navigation de plaisance. Il est aussi localisé à proximité du noyau villageois de Saint-Laurent, accessible à pied, ainsi que du chemin Royal qui est aussi utilisé comme circuit cyclable.

On retrouve aussi le parc maritime de Saint-Laurent à près d'un kilomètre du site. Ce parc est un ancien chantier maritime présentant l'historique de la construction navale en bois à l'île d'Orléans.

Projets et développement

Le potentiel récréotouristique du site a surtout été mis en valeur en 1984 avec la construction de la marina, un port de refuge dont le quai fait partie intégrante. L'autre projet majeur concernant le quai a été la mise en place de la rampe d'accès pour véhicules en 2012 par le MTQ.

Le quai de Saint-Laurent a déjà été utilisé pour des activités de croisières-excursions.



Le quai de Saint-Laurent

Le quai de Saint-François

Caractéristiques

Le quai de Saint-François est localisé à moins d'un kilomètre du noyau villageois de la municipalité de Saint-François-de-l'Île-d'Orléans, au sud-ouest de l'île. Il prend la forme d'une jetée de près de 175 m reliant une tête de quai rectangulaire dotée d'un front d'amarrage principal mesurant près de 35 m.

Le quai de Saint-François a été construit en 1921 et a servi au transport de marchandises jusqu'à l'ouverture du pont de l'île en 1935. Plus récemment, il a été utilisé dans le cadre

des travaux de dragage du chenal de navigation de la Traverse du Nord.

Le quai est actuellement la propriété de Transports Canada et fait partie du programme de cession en cours mis en place par le gouvernement fédéral. Selon Transports Canada, le quai a atteint la fin de sa vie utile (Transports Canada, 2015).

Site et milieu environnant

Le quai de Saint-François est adjacent à un site essentiellement voué à des activités de villégiature avec chalets et terrains de camping, et est facilement accessible à partir de ce site. On retrouve sur ce site de l'éclairage, une plage et une rampe de mise à l'eau. Plusieurs activités peuvent être pratiquées sur le site adjacent au quai, dont la promenade, la pêche, les sports nautiques et la navigation de plaisance.

Ce site est toutefois isolé par un fort escarpement qui le sépare du chemin Royal et du circuit cyclable Félix Leclerc. Il est desservi par le chemin du Quai qui, malgré des réfections récentes, ne comporte pas d'aménagements desservant spécifiquement les piétons et les cyclistes.

Projets et développement

Le quai de Saint-François a fait l'objet de quelques travaux, dont des analyses environnementales, dans le cadre du programme de cession. La municipalité analyse la possibilité d'acquérir le quai dans le cadre de ce programme en prenant compte trois aspects :

- la bonification de l'offre touristique de l'île par la mise en place de petites croisières;
- la sécurité, alors qu'un quai fonctionnel peut faciliter l'évacuation en cas de besoin;
- la jetée du quai qui agit comme brise-lame et permet d'atténuer l'érosion des berges.



Le quai de Saint-François

LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ

Aperçu général

La portion sud du territoire de la Côte-de-Beaupré longe le Saint-Laurent sur près de 50 km. Ces berges caractérisant la Côte-de-Beaupré présentent un beau potentiel de mise en valeur bien que peu d'interventions y aient été effectuées au cours des dernières années.

Il existe toutefois une volonté régionale de miser davantage sur le Saint-Laurent afin de créer un élément rassembleur partagé par l'ensemble des municipalités riveraines. Parmi les objectifs soulevés dans les documents de planification de la MRC, soulignons ceux qui visent à augmenter l'accessibilité au fleuve par l'aménagement d'espaces publics, d'améliorer la qualité des paysages fluviaux et augmenter les possibilités récréatives des sites en exploitant les liens maritimes et terrestres (MRC de La Côte-de-Beaupré, 2013).

On retrouve, sur le territoire de la Côte-de-Beaupré, deux quais qui présentent des atouts pouvant favoriser l'atteinte de tels objectifs, soit le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré et le quai Gravel à Château-Richer. Ce dernier est toutefois enroché.

Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré

Caractéristiques

Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré est localisé près du cœur de la municipalité et du site de la Basilique de Sainte-Anne. Il est caractérisé par une tête de quai dotée d'un front d'amarrage de près de 25 m et reliée au boulevard Sainte-Anne par un chemin et une jetée totalisant près de 500 m. Le quai est peu aménagé bien qu'on y retrouve des équipements permettant de desservir des petits navires de passagers.

Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré a été acquis en 2012 par la Corporation de développement du quai de Sainte-Anne-de-Beaupré. Le quai a déjà servi pour des activités de croisières-excursions.

Site et milieu environnant

Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré est localisé à près d'un demi-kilomètre du secteur commercial de la municipalité et du site de la Basilique de Sainte-Anne. L'intérêt touristique de ce secteur est donc principalement centré sur la basilique qui constitue un important lieu de pèlerinage générant un fort achalandage.

Le quai même est accessible par un chemin et une jetée, à partir du boulevard Sainte-Anne. Les cyclistes peuvent y accéder par la Véloroute Marie-Hélène-Prémont qui fait aussi partie de la Route verte. On retrouve le long du boulevard un grand terrain en mesure d'accueillir des roulottes, notamment pour les visiteurs de la basilique.



Le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré

Projets et développement

Un projet de mise en valeur du quai totalisant près de 1,2 M$ a été élaboré, projet qui s'inscrit d'ailleurs dans le cadre d'une vaste démarche de requalification du littoral de la Côte-de-Beaupré.

Ce projet, faisant partie de la trame verte et bleue métropolitaine, consiste à aménager le quai afin de pouvoir attirer des petits navires de croisières, accueillir des commerces et aménager une promenade publique (CMQ, 2013).

Ce projet vise à transformer le quai en un lieu animé et accessible, propice à retenir et à attirer des clientèles locales et touristiques en offrant des services spécialisés d'accès et de découverte du fleuve. Il vise également à faire revivre un équipement reliant la Basilique Sainte-Anne-de-Beaupré au fleuve et à mettre en valeur le panorama en plus de protéger le milieu riverain.

CHARLEVOIX-EST

Aperçu général

Le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Charlevoix-Est souligne que le fleuve, avec le parc marin Saguenay-Saint-Laurent, contribue à la qualité exceptionnelle du milieu physique offrant un caractère distinctif à la région. On y souligne aussi la présence d'infrastructures d'accès diversifiées et distinctives, dont un port en eau profonde. (MRC de Charlevoix-Est, 2011).

On mise sur le fleuve Saint-Laurent pour la mise en valeur touristique dans la MRC, entre autres avec la Route touristique du fleuve qui relie Baie-Saint-Paul à La Malbaie sur un trajet de 58 km. Cette route constitue un parcours panoramique longeant le Saint-Laurent et parsemé de nombreux points de vue. Le parcours est aussi caractérisé par de nombreux attraits, entre autres aux Éboulements, à Saint-Irénée et à La Malbaie.

Un autre secteur de la MRC où le fleuve prend une grande importance du point de vue touristique est celui de Baie-Sainte-Catherine, véritable pôle pour les croisières-excursions et l'observation des baleines. Ce pôle qui jouit d'une forte popularité permet aussi aux visiteurs de profiter d'un paysage côtier exceptionnel.

Les deux quais inventoriés dans la MRC de Charlevoix-Est sont ceux de Pointe-au-Pic et de Baie-Sainte-Catherine. Ces deux quais se trouvent donc dans des pôles touristiques importants déjà caractérisés par un achalandage touristique considérable.

Le quai de Pointe-au-Pic

Caractéristiques

Le quai de Pointe-au-Pic est localisé à près de 3 km en amont du centre de la municipalité, au croisement du chemin du Havre et de la rue du Quai, tout près du secteur du Manoir Richelieu. Ce quai a un caractère industriel puisque sa vocation est principalement liée au transport maritime de marchandises.

Cette infrastructure est dotée d'un poste à quai de 120 m offrant une profondeur d'eau de 7,6 m ainsi que 5 000 m^2 d'espace d'entreposage, dont 2 000 m^2 d'entreposage intérieur. Ces installations servent au transport maritime et à la manutention de marchandises.

Le quai de Pointe-au-Pic a fait l'objet de travaux de près de 4 M$ en 2013. Ces travaux ont entre autres permis d'aménager, sur le côté est du quai, un espace et un poste à quai d'une cinquantaine de mètres pouvant recevoir des navires de croisières. Des travaux correctifs doivent toutefois être entrepris puisque des bris sont survenus peu après la réalisation de ces travaux.

Un brise-lame a aussi été aménagé à l'est du quai lors de travaux précédents, permettant de faciliter l'accueil de petits bateaux de croisières ou d'excursions, ainsi que de bateaux de plaisance.

Depuis la cession du quai de Pointe-au-Pic par le gouvernement fédéral, sa gestion est sous la responsabilité de la Société de gestion des infrastructures de transport de Charlevoix (SOGIT), un organisme à but non lucratif.



Le quai de Pointe-au-Pic

Site et milieu environnant

La zone adjacente au quai est caractérisée par plusieurs maisons anciennes rénovées qui servent de lieux d'hébergement et de restauration. On retrouve aussi près du quai un pont pour piétons permettant d'accéder au sentier aménagé sur le brise-lame. On y retrouve des aires de pique-nique, des bancs ainsi que quelques supports à vélo près du Café de la gare. Cet établissement est le principal bâtiment du site et abrite un restaurant ainsi qu'un kiosque d'information touristique.

Une bande cyclable de 6 km qui longe le fleuve Saint-Laurent sur le chemin du Havre relie le quai municipal Casgrain, qui est enroché, avec le quai de Pointe-Au-Pic. En ce qui concerne les liens piétons, sur le chemin du Havre, seul l'accotement de la route sert de voie piétonne. Par contre, un trottoir en pavé est aménagé sur la rue du Quai qui donne sur

un escalier permettant de se rendre au Manoir Richelieu et au Casino.

Le milieu environnant du quai est ainsi relié à des attraits récréotouristiques majeurs pour la région soit le Manoir Richelieu et le Casino de Charlevoix. De plus, le site du quai est à proximité d'une voie ferrée et d'un terminus d'autobus régional à caractère touristique.

Projets et développement

Les documents de planification locaux reconnaissent le quai de Pointe-au-Pic comme un atout important pour le développement économique de la région. En plus de l'activité industrielle et portuaire, ce quai présente un potentiel touristique considérable puisqu'il permet l'accueil de navires de croisières de petite et moyenne taille, et de bateaux d'excursion.

L'un des objectifs énoncés dans la planification locale vise entre autres à établir, en concertation avec les partenaires concernés, une stratégie de mise en valeur de la bordure fluviale se trouvant entre le quai de Pointe-au-Pic et le pont Leclerc qui mise sur une plus grande accessibilité et mise en valeur publique (Ville de La Malbaie, 2014).

Des études de faisabilité ont d'ailleurs été produites afin de développer le front fluvial de Pointe-au-Pic pour en faire une plaque tournante du tourisme dans la région, alliant le tourisme maritime aux attraits déjà très prisés du secteur.

Le quai de Baie-Sainte-Catherine

Caractéristiques

Le quai de Baie-Sainte-Catherine est localisé le long de la route 138, à près de 2 km du centre de la municipalité et à moins de 2 km de route de la traverse qui mène à Tadoussac.

Le quai prend la forme d'une jetée d'une centaine de mètres de long reliée à une tête de quai dotée d'un front d'amarrage de près de 35 m.

Le quai est dédié aux activités de croisières-excursions et est caractérisé par un aménagement et des équipements associés à cette activité incluant kiosque, passerelles et centre d'interprétation.

Cette infrastructure est la propriété de Parcs Canada et est exploitée pour les activités commerciales de croisières par Croisières AML qui en fait un point de départ pour l'observation des baleines.



Le quai de Baie-Sainte-Catherine

Site et milieu environnant

Le quai de Baie-Sainte-Catherine est localisé à la hauteur du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Ce parc fait partie du réseau des aires marines nationales de conservation géré par Parcs Canada et du réseau des parcs nationaux du Québec sous la responsabilité de Parcs Québec. Le quai de Baie-Sainte-Catherine est l'un des principaux sites d'où les visiteurs peuvent partir pour faire l'observation des baleines en bateaux d'excursion.

Le site est localisé le long de la route 138, mais est quelque peu isolé du cœur de la municipalité qui se situe à près de 2 km. Le principal lien entre le quai et le noyau villageois est donc la route 138 qui fait aussi partie de la route Verte à cet endroit.

Près du noyau villageois de Baie-Sainte-Catherine, on retrouve la Pointe aux Alouettes qui a été constituée comme site du patrimoine par la municipalité en 2008. La Pointe aux Alouettes est un ensemble comprenant une chapelle construite en 1875, deux maisons maintenant reliées par un passage couvert et une maison isolée, toutes bâties à la fin du XIX^{e} siècle, ainsi que trois dépendances (Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2015).

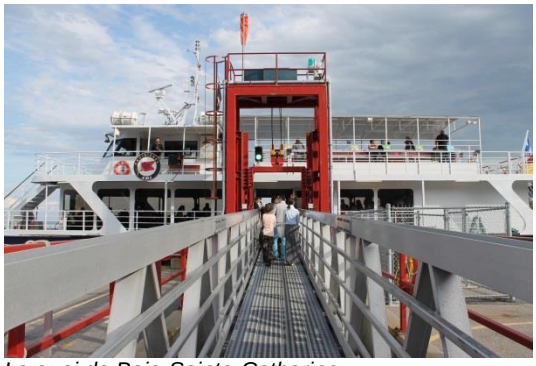
Projets et développement

Depuis nombre d'années, la municipalité souhaite voir se réaliser une promenade littorale qui permettrait aux citoyens et aux visiteurs de pouvoir partir du village de Baie-Sainte-Catherine et de se rendre jusqu'au service de traverse reliant Tadoussac, en passant par le quai de Baie-Sainte-Catherine.

Une telle promenade améliorerait le lien entre le quai et le cœur du village, tout en le rendant

plus sécuritaire. Il pourrait ainsi contribuer à désengorger le secteur du quai lors des périodes de grand achalandage et diriger davantage de visiteurs vers le noyau villageois dynamisant ce secteur du point de vue touristique.

Le projet de promenade littorale, dont le financement est le principal défi, interpelle plusieurs intervenants, dont le parc marin, le ministère des Transports, le Centre local de développement et la MRC de Charlevoix-Est ainsi que l'association touristique régionale (Municipalité de Baie-Sainte-Catherine, 2013).



Le quai de Baie-Sainte-Catherine

PORTNEUF

Aperçu général

L'industrie touristique constitue un créneau de développement sur lequel misent désormais les intervenants régionaux pour augmenter l'activité économique de la région. Le potentiel de développement est indéniable, en particulier en regard de la villégiature, des activités récréatives de plein air, du tourisme d'aventure, de l'écotourisme et de l'agrotourisme. À ces produits en croissance s'ajoute l'activité touristique engendrée par les richesses culturelles et patrimoniales que l'on retrouve dans la plupart des villages anciens de Portneuf, en particulier le long du Saint-Laurent. La MRC de Portneuf a avantage à reconnaître et à préserver ces lieux pour promouvoir la récréation et le tourisme dans la région.

Par sa proximité avec la région métropolitaine de Québec, la MRC de Portneuf a aussi l'opportunité de pouvoir compter sur un important bassin de clientèle intéressée à profiter de ce potentiel pour la villégiature et les activités de plein air (MRC de Portneuf, 2012).

Étant délimitée par le fleuve sur sa limite sud, la MRC possède un potentiel intéressant en lien avec le fleuve pour son développement touristique, et on y retrouve plusieurs points d'intérêt répartis le long du front fluvial. Comme mentionné, plusieurs villages d'intérêt patrimonial de la MRC sont situés le long du fleuve. Une partie de la Véloroute portneuvoise permet aussi de profiter de points de vue sur les paysages du fleuve. De plus, on retrouve dans la MRC cinq quais enrochés presque tous munis de rampes de mise à l'eau desservant les plaisanciers. Ces quais peuvent aussi servir comme haltes routières pour les visiteurs et vacanciers parcourant le chemin du Roy (route 138). Ceux-ci peuvent ainsi découvrir des accès publics au fleuve aménagés et qui procurent une vue panoramique sur les paysages fluviaux du Saint-Laurent.

La MRC compte un quai qui possède toujours un potentiel pour recevoir des navires, soit le quai de Portneuf. La tête de quai a un caractère principalement industriel, mais est adjacente à une zone récréotouristique caractérisée par une marina.

Le quai de Portneuf

Caractéristiques

Le quai de Portneuf est situé dans la municipalité du même nom, à environ 70 km à l'ouest de Québec. La tête du quai a une forme rectangulaire totalisant près de 2 500 m^2, et présente un front d'amarrage de 85 m avec une profondeur d'eau d'une dizaine de mètres. Elle est reliée à la côte par une longue jetée de près de 1 km, et se trouve ainsi très avancée dans le fleuve.

La tête du quai a un caractère industriel, alors que sa vocation était principalement liée au transport maritime de marchandises bien qu'il ne soit actuellement plus utilisé. On y retrouve des éléments permettant l'amarrage de bateaux commerciaux.

Le quai est la propriété de Transports Canada qui est donc responsable de sa gestion. Transports Canada considère que le quai a atteint la fin de sa vie utile (Transports Canada, 2015). L'accès à la tête du quai à partir de la jetée est d'ailleurs clôturé.

Le quai de Portneuf fait partie du programme de cession en vigueur mis en place par le gouvernement fédéral.



Le quai de Portneuf

Site et milieu environnant

Le quai de Portneuf fait partie d'une zone à vocation récréotouristique, entre autres avec la présence d'une importante marina de 85 places. Celle-ci s'appuie sur la jetée, sur laquelle sont aménagés des espaces piétons et cyclistes ainsi qu'un parc et un restaurant. La gestion de cette marina est sous la responsabilité de la Corporation de mise en valeur du quai de Portneuf.

On retrouve aussi sur le site plusieurs aménagements et services dont des bancs, des tables de pique-nique, des toilettes, un service de capitainerie, une rampe de mise à

l'eau, des toilettes publiques ainsi que des panneaux d'interprétation. Le quai est reconnu pour sa forte avancée dans le fleuve, ce qui procure à ses visiteurs une vue panoramique sur l'escarpement de la rive sud ainsi que sur le fleuve, les navires commerciaux et les bateaux de croisières qui s'y déplacent. Le quai fait partie du réseau des haltes du Saint-Laurent mis en place par la MRC de Portneuf.

Situé à environ 500 m de la route 138, le quai de Portneuf est relié au noyau urbain par un réseau accessible aux piétons et cyclistes qui se déploie jusqu'à la jetée du quai. Le site est aussi accessible en voiture à partir de la rue Lemay et la rue du Quai. On retrouve un stationnement de 50 cases qui dessert la marina et le restaurant.

Projets et développement

Les documents de planification locaux soulignent l'importance du quai de Portneuf et traduisent une volonté de miser sur cet équipement pour le développement d'activités liées aux croisières. On exprime entre autres la volonté de miser sur ce potentiel offert par le quai en établissant des partenariats avec des entreprises commerciales et touristiques et en réalisant des aménagements destinés à l'accueil de bateaux de croisières. Le quai permettrait ainsi de consolider une aire récréative et touristique qui regroupe la marina et d'autres services et équipements à caractère récréotouristique. (Ville de Portneuf, 2011).

Ce carrefour des découvertes du quai de Portneuf deviendrait un produit d'appel pour les touristes et serait complémentaire aux attraits touristiques majeurs de la MRC comme le Parc naturel régional et la Vallée-Bras-du-Nord.

Ce projet se déclinerait en plusieurs pôles, dont l'intersection avec la jetée du quai, une promenade le long des battures, un chalet, une plage urbaine et des jeux. Ces pôles permettraient d'arrimer le quai avec le tissu urbain de la ville de Portneuf et d'en faire un attrait touristique phare pour la région (Lemay+DAA stratégies, 2015).

LOTBINIÈRE

Aperçu général

La MRC de Lotbinière possède un long front fluvial dans sa limite nord et peut aussi miser sur le Saint-Laurent pour la mise en valeur et le développement de sont territoire.

L'offre touristique de la région regroupe entre autres des circuits à caractère patrimonial, un créneau agrotouristique ainsi que des parcs et des promenades. On compte aussi quelques attraits liés au fleuve. Soulignons à cet effet que la côte de Lotbinière constitue un tronçon de la Route des Navigateurs qui permet de découvrir de beaux villages ainsi que des parcs, des quais et des marinas permettant d'offrir des points d'intérêt à caractère patrimonial ou maritime.

Un autre attrait de la région associé au Saint-Laurent est le sentier pédestre de Saint-Antoine-de-Tilly. Cet attrait permet de mettre en valeur la richesse de l'écosystème des battures à cet endroit. Le sentier passe à la hauteur du quai de Saint-Antoine-de-Tilly, l'un des deux quais de la MRC possédant un front d'amarrage qui n'est pas enroché. L'autre est le quai de Leclercville.

Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly

Caractéristiques

Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly prend la forme d'une jetée d'une centaine de mètres donnant accès à une tête de quai rectangulaire, dont le front d'amarrage principal fait près de 20 m de long.

On retrouve une rampe de mise à l'eau à même le quai qui peut ainsi servir aux plaisanciers. Le quai peut aussi accueillir les amateurs de pêche.

Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly, qui est la propriété de Pêches et Océans Canada, a déjà servi à des activités commerciales, mais n'est plus utilisé pour l'amarrage de navires. Il montre actuellement des signes de détérioration et nécessiterait des travaux afin de le remettre en état.

Site et milieu environnant

Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly est peu aménagé et se situe sur un site relativement éloigné du cœur villageois de Saint-Antoine-de-Tilly. Le milieu environnant immédiat est caractérisé par un usage résidentiel et est accessible aux véhicules, aux cyclistes et aux piétons. Le site est aussi caractérisé par la présence de battures présentant un grand intérêt du point de vue écologique. Ces battures sont d'ailleurs mises en valeur grâce au sentier pédestre de Saint-Antoine-de-Tilly qui s'étend sur une distance de 9,8 km. Ce sentier permet de découvrir cet écosystème caractérisé par de hautes herbes et servant de refuge à plusieurs espèces d'oiseaux.



Le quai de Saint-Antoine-de-Tilly

Projets et développement

Par le passé, des intervenants du milieu ont exprimé leur intérêt pour conserver et mettre en valeur le quai de Saint-Antoine-de-Tilly. Un comité de travail coordonné par la ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches a même été mis sur pied afin d'élaborer des orientations et un concept qui permettrait de mettre en valeur le quai.

On proposait entre autres de mettre en place un kiosque d'information, de l'éclairage, des panneaux d'interprétation et des espaces de stationnement. On ne prévoyait pas de vocation maritime pour le quai, soit un usage par des navires (ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, 2005).

Le quai de Leclercville

Caractéristiques

Le quai de Leclercville est localisé dans l'ouest de la MRC de Lotbinière, à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Lévis.

Le quai prend la forme d'une jetée de près de 160 m menant à la tête de quai qui est caractérisée par un front d'amarrage principal de près de 25 m. Le quai est aussi caractérisé par une rampe de mise à l'eau aménagée à même la jetée.

Le quai de Leclercville est sous la responsabilité de la municipalité. Il dessert notamment les plaisanciers qui l'utilisent pour la mise à l'eau de leurs embarcations. Ce sont ainsi une centaine d'embarcations qui utilisent chaque année la rampe de mise à l'eau. Ce quai est aussi utilisé par les pêcheurs (Municipalité de Leclercville, 2015).



Le quai de Leclercville

Site et milieu environnant

Le quai de Leclercville est localisé à environ 300 m du cœur villageois de la municipalité, tout près de l'embouchure de la rivière du Chêne.

Le site du quai de Leclercville est accessible à pied, à vélo et en voiture par le chemin du Quai à partir du noyau de la municipalité. Par contre, le chemin du Quai ne possède aucun aménagement piéton et cycliste; il s'agit d'un simple chemin pavé qui se rend au quai.

Outre le noyau villageois qui se trouve tout près du quai, on retrouve dans le secteur un sentier pédestre quatre saisons de 4,2 km longeant la rivière du Chêne et offrant des paysages impressionnants. Ce sentier permet aussi de relier le cœur villageois au Moulin du Portage, un monument historique constituant un attrait à caractère récréotouristique. On y retrouve entre autres des aires de pique-nique, des sentiers pédestres et de l'animation.

Projets et développement

Des initiatives sont mises en œuvre permettant de mettre en valeur le milieu environnant, dont la rivière du Chêne située tout près : sensibilisation, animation, aménagements permettant de faire la mise en valeur d'espèces fauniques.

MISE EN VALEUR MARITIME DE QUAIS À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES

Des produits touristiques forts variés

Les quais longeant le fleuve Saint-Laurent peuvent permettre de bonifier l'offre touristique d'une région de plusieurs façons. C'est le cas des activités de croisières qui peuvent prendre différentes formes, et dont le développement dépend en partie des atouts du milieu du point de vue récréotouristique.

Les croisières internationales et fluviales peuvent être assez exigeantes à cet effet, puisque les compagnies impliquées vont miser sur un nombre limité de destinations qui se démarquent. D'autres activités à caractère maritime, dont les croisières-excursions et les navettes, impliquent des activités à plus petite échelle et peuvent être plus flexibles quant aux produits offerts et aux localisations desservies. Elles requièrent tout de même un bon achalandage.

Croisières internationales

Les croisières internationales se sont beaucoup développées sur le Saint-Laurent au cours des dernières années. Le Saint-Laurent se trouve sur la route Canada-Nouvelle Angleterre, un produit en émergence dans le marché des croisières internationales. Cette route représente toutefois moins de 2 % du marché global des croisières internationales, un secteur d'activité très compétitif pour les destinations (Tourisme Québec, 2008).

Les destinations ayant un potentiel réel pour les croisières internationales doivent être dotées d'infrastructures d'accueil adaptées à des navires de grand gabarit ainsi que d'une offre touristique qui permet à la destination de se démarquer suffisamment pour attirer l'intérêt des lignes de croisières. Ce sont elles, en fin de compte, qui choisissent les destinations qui seront visitées par leurs navires.

L'Association des croisières du Saint-Laurent regroupe les neuf escales ayant le plus de potentiel pour le développement des croisières internationales sur le Saint-Laurent : Québec, Montréal, Trois-Rivières, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Gaspé-Percé-Chandler et les Îles-de-la-Madeleine.

Les villes de Québec et Montréal se démarquent toutefois par l'importance qu'elles occupent au sein de ce réseau puisqu'elles constituent les destinations permettant d'attirer les navires sur cette route. Les chiffres illustrent bien le poids relatif de ces grandes destinations sur le fleuve. En 2015, ce sont 373 880 passagers répartis sur un total de 435 escales qui ont fréquenté l'un des 9 ports du Saint-Laurent qui accueillent ces navires (Association des croisières du Saint-Laurent, 2015). Les ports les plus achalandés ont été ceux de Québec et de Montréal, et ils ont respectivement été fréquentés par 45,1 %, 24,3 % des passagers associés aux croisières internationales. Saguenay arrivait troisième à cet effet avec 12,2 % des passagers.

Les destinations plus petites permettent de bonifier l'offre Saint-Laurent, mais font l'objet d'une fréquentation beaucoup plus limitée. Quoi qu'il en soit, les petites destinations peuvent bénéficier de cet engouement pour les croisières internationales dans le Saint-Laurent et contribuer à le développer davantage.



Croisière internationale à la Pointe-à-Carcy

Croisières fluviales

On retrouve sur le Saint-Laurent une offre de croisières fluviales qui desservent des destinations dans des ports longeant le réseau Saint-Laurent–Grands Lacs. Ces croisières s'apparentent aux croisières internationales dans la mesure où elles permettent aux croisiéristes de découvrir plusieurs destinations grâce à des escales relativement courtes à l'intérieur d'un même voyage qui comporte des nuitées à bord du navire.

Les attraits des différentes escales du Saint-Laurent peuvent ainsi être les mêmes pour les deux types de croisières. Tout comme pour les croisières internationales, les croisières fluviales vont donc prioriser des escales dans de grands centres ou les endroits présentant des attraits majeurs. Les croisières fluviales se

font toutefois sur des navires de plus petite taille avec un nombre de croisiéristes plus limité, et n'ont pas nécessairement la masse critique nécessaire pour générer la même offre de services par exemple au niveau des « tours opérateurs ».

L'offre de croisières fluviales sur le Saint-Laurent est actuellement relativement limitée. On retrouve quelques entreprises offrant ce type de produits dont St. Lawrence Cruise Lines qui offre entre autres des voyages reliant Kingston en Ontario et la ville de Québec, avec des voyages comptant plusieurs arrêts. La compagnie CTMA assure un lien régulier entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine avec quelques escales incluant la ville de Québec. La Great Lakes Cruise Company offre aussi quelques itinéraires qui se rendent jusqu'au Saint-Laurent.

L'offre de croisières fluviales sur le Saint-Laurent a aussi été bonifiée en 2015 par la venue d'une entreprise française spécialisée dans le domaine, et ce, à différents endroits dans le monde. C'est ainsi que l'entreprise Rivages du monde offrait pour la première fois des croisières fluviales couvrant les Grands Lacs jusqu'à Toronto et le Saint-Laurent jusqu'à la ville de Québec.

À l'échelle du globe, le marché des croisières fluviales a connu un essor considérable. Ceci s'est traduit entre autres par l'arrivée de nouveaux opérateurs, par la mise en service de nouveaux bateaux ainsi que l'exploitation de fleuves jusque là non exploités.

Au cours des dernières années, on a ainsi vu apparaitre aux États-Unis des acteurs majeurs dans le domaine comme Viking River Cruises (45 bateaux), Grand Circle (10 bateaux), Tauck (18 bateaux), Uniworld (13 bateaux), Vantage (5 bateaux), Avalon Waterways (13 bateaux), Amawaterways (15 bateaux). Des joueurs importants se développent aussi du côté européen, dont l'Allemagne et l'Autriche (Souleille, 2012).

Traditionnellement, les croisières fluviales étaient associées à des fleuves comme le Rhin, le Nil, le Mississippi, et le Danube. On retrouve aussi une importante activité sur certains fleuves en Asie comme le Mékong et le Yangtsé.

Le Saint-Laurent a quant à lui connu un développement limité puisque les opérateurs voyagistes restent à être convaincus du produit. L'arrivée de nouveaux joueurs comme Rivages du monde pourrait contribuer à faire valoir ce marché certainement sous exploité pour les croisières fluviales. La compétitivité de ce marché mondial demeure bien sûr un défi considérable, mais la croissance observée au cours des dernières années représente certainement des opportunités.

Croisières-excursions

Les croisières-excursions permettent à une clientèle touristique de découvrir plusieurs régions du Québec, que ce soit sur le fleuve Saint-Laurent, sur des rivières ou des lacs. Les croisières-excursions permettent ainsi de bonifier l'offre touristique de plusieurs régions en offrant des activités mettant en valeur les atouts régionaux qui peuvent ainsi être découverts sous une différente perspective.

Les entreprises de croisières-excursions sont présentes dans la majorité des régions touristiques du Québec avec une capacité d'embarquement dépassant les 10 000 passagers (nombre qui peut être accueilli). Près de la moitié de cette capacité d'embarquement se concentre dans quatre régions touristiques qui se démarquent donc par un achalandage plus important : Québec, Montréal, Charlevoix et Manicouagan. Ces régions regroupent donc les deux principaux centres urbains du Québec ainsi que deux régions reconnues pour l'offre de croisières d'observation des baleines (Chaire de tourisme de l'UQAM, 2003).

Les excursions se font sur différents types d'embarcations selon les produits offerts et peuvent être regroupées en grands types de croisières incluant l'observation de la nature, l'observation des baleines, l'observation d'oiseaux, la découverte de lieux touristiques, la restauration et l'animation. Un même opérateur peut offrir plus d'un type de produits selon les équipements utilisés et les particularités de la localité.

Les embarcations les plus utilisées pour ce type d'activités regroupent les navires d'excursion de type traditionnel ainsi que les embarcations pneumatiques. Les navires de croisières traditionnelles peuvent être équipés de services desservant la clientèle incluant restauration et toilettes. Ils requièrent bien sûr des infrastructures adaptées à leur gabarit et à l'achalandage. Les embarcations de petit gabarit requièrent des infrastructures moins lourdes, et peuvent être exploitées à partir de pontons.

Les excursions constituent généralement des sorties de quelques heures, mais des forfaits s'étirant sur quelques jours sont aussi offerts, ce qui permet à la clientèle de découvrir différentes destinations où elle peut aussi profiter de l'hébergement. Les embarcations caractérisant cette industrie ne sont pas équipées pour offrir de l'hébergement puisque le produit offert ne le requiert généralement pas, une distinction majeure par rapport aux croisières fluviales qui font plusieurs escales sur une période plus étendue, au même titre que les croisières internationales.

La majorité des opérateurs de croisières-excursions regroupe des entreprises de petite taille n'exploitant souvent qu'une seule embarcation ayant une capacité limitée à quelques dizaines de passagers. Cette industrie a aussi la particularité d'avoir une grande partie de l'offre consolidée au sein d'un nombre très limité d'entreprises de plus grande envergure. En plus de regrouper des entreprises privées, il existe quelques organismes à but non lucratif comme des organismes de conservation qui offrent des croisières-excursions.

Navettes

Les quais peuvent aussi permettre la mise en place de navettes fluviales pour le transport utilitaire tout comme pour la clientèle touristique. Dans la mesure où elle dessert plusieurs destinations sur la base d'un horaire établi, la navette peut s'apparenter à un service de traversier.

Il existe quelques services de navettes sur le Saint-Laurent outre les traverses sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec. Plusieurs services de navettes sont offerts par des opérateurs privés dans la grande région de Montréal (Navark, Croisières AML). Ceux-ci desservent entre autres la clientèle récréotouristique, incluant les adeptes de cyclotourisme. Soulignons que les services de navettes sont souvent offerts sur des embarcations plus petites à partir de pontons et ne requièrent pas nécessairement d'infrastructures de quais plus imposantes.

Étant localisées près d'un grand centre, ces navettes bénéficient probablement d'un achalandage assez élevé. Ce facteur est déterminant pour le maintien d'un tel service dont la rentabilité représente un défi. L'implication financière de partenaires publics peut contribuer au maintien de tels services.

Un défi de financement

L'entretien et la réparation de quais peuvent représenter des coûts considérables, surtout lorsque ces infrastructures sont vieillissantes. La mise à niveau de telles infrastructures mobilise souvent une expertise et des moyens techniques qui se traduisent, à long terme, par des coûts financiers de plusieurs millions de dollars.

De telles dépenses peuvent être difficiles à justifier dans la mesure où les quais peuvent difficilement générer des revenus suffisants pour couvrir tous ces frais. En effet, de façon générale, il est impossible de financer ces frais en ne comptant que sur les revenus d'exploitation générés au quai, et des sources de revenus extérieures devront être mises à contribution pour combler la majeure partie de ces besoins (ministère des Transports du Québec, 2005).

Les investissements publics dans de telles infrastructures doivent donc être justifiés sur la base d'arguments économiques plutôt que commerciaux : est-ce que la mise en valeur de tels actifs permet de générer suffisamment de retombées économiques régionales pour justifier des investissements importants par les autorités?

À défaut d'effectuer ces investissements, les quais vieillissants doivent parfois être condamnés ou enrochés, ce qui élimine leur vocation de base liée à l'accostage de navires. Une mise en valeur récréotouristique peut toujours se faire, par exemple comme un point d'observation aménagé.

La cession de quais fédéraux

La question des coûts associés au maintien d'un quai est importante pour les autorités locales qui ont l'opportunité de récupérer un quai fédéral dans le cadre du programme de cession des infrastructures maritimes mis en place par le gouvernement.

La cession de nombreux quais fédéraux a débuté dans les années 1990 avec une volonté du gouvernement de se départir de plusieurs infrastructures maritimes. Un programme de cession de quais a alors été mis en place et renouvelé plusieurs fois. Actuellement, deux des douze quais inventoriés dans le présent document font partie de ce processus de dessaisissement : le quai de Saint-François-de-l'Île-d'Orléans et le quai de Portneuf (Transports Canada, 2015).

Considérant les enjeux reliés au programme de cession, le gouvernement du Québec doit donner son autorisation permettant le transfert d'infrastructures maritimes fédérales à des instances locales. En effet, la concrétisation de ces transferts nécessite que le gouvernement du Québec pose un certain nombre de gestes administratifs et légaux en matière d'affaires municipales et d'intégrité du territoire en lien avec le domaine hydrique de l'état.

Entre autres, l'organisme intéressé doit démontrer clairement sa capacité financière de prendre en charge et d'opérer l'infrastructure en considérant non seulement l'exploitation et l'entretien, mais également les investissements qui devront être consentis à moyen et long termes pour remettre l'infrastructure en bon état.

Afin d'évaluer la capacité des organismes d'acquérir une installation portuaire, le gouvernement du Québec demande à celles-ci de lui fournir entre autres un plan d'affaires détaillé. Si l'organisme intéressé comporte une participation municipale, un plan d'acquisition municipal doit être produit incluant l'impact de l'acquisition sur le profil financier municipal (ministère des Transports du Québec, 2005).

Une volonté de miser sur le fleuve

On constate depuis quelques années une volonté des autorités publiques à miser davantage sur le fleuve dans une perspective de développement touristique. Cette volonté s'inscrit aussi dans un contexte plus large où des efforts considérables sont faits afin d'améliorer la qualité de l'eau du fleuve, de protéger les milieux naturels qui y sont associés et de miser sur son potentiel économique.

Au niveau local, cette volonté de se rapprocher du fleuve se traduit entre autres par la planification et l'aménagement d'accès publics au fleuve, que l'on parle de promenades, de parcs ou de points de vue permettant d'observer les paysages. Au niveau gouvernemental, cette volonté s'est traduite par la mise en place de stratégies gouvernementales visant à favoriser les initiatives permettant de miser sur le fleuve entre autres pour le développement touristique.

Le gouvernement du Québec déposait en 2014 une Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique. Parmi les sept produits prioritaires identifiés dans cette stratégie, soulignons les croisières internationales, les croisières fluviales et maritimes ainsi que les croisières-excursions. On y identifie aussi des pôles prioritaires le long du Saint-Laurent qui incluent Québec et le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent.

Parmi les mesures identifiées dans la Stratégie, on vise à soutenir financièrement le développement et la structuration des croisières fluviales et des escales existantes. On propose aussi d'élaborer un plan d'affaires conjoint avec les principaux acteurs du secteur de croisières fluviales.

Plus récemment, le gouvernement du Québec a lancé la Stratégie maritime qui se décline en différents axes dont un vise à développer et moderniser le tourisme maritime. L'une des actions découlant de cet axe vise à soutenir la mise en œuvre de la Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique.

Le cadre financier du volet tourisme de la Stratégie maritime prévoit l'octroi de financement pouvant servir entre autres à la construction, l'agrandissement ou la réfection d'un quai, d'aires d'embarquement et de débarquement des passagers, de bâtiments et d'équipements servant à l'accueil des croisiéristes, des excursionnistes, des navires de croisières ou des bateaux-excursions.

Le projet doit toutefois se retrouver dans l'un des pôles du Saint-Laurent ou le long d'une route ou d'un circuit touristique entre les pôles. Il doit aussi hausser le pouvoir d'attraction d'un des sept produits touristiques prioritaires. Le financement peut atteindre le tiers des coûts du projet (Tourisme Québec, 2015).

CONCLUSION

Le présent inventaire visait d'abord à dresser la liste et les principales caractéristiques des quais de la grande région de Québec. Plus encore, cet inventaire visait à déterminer si la région dispose d'un certain nombre de quais pouvant être utilisés à des fins maritimes dans une perspective récréotouristique.

Cette démarche est concluante. Parmi les 35 quais recensés dans la région, 12 de ceux-ci répondent à certains critères dont celui primordial de leur non-enrochement.

Cet inventaire constitue une première étape puisque ces quais doivent faire l'objet d'analyses plus précises, notamment à l'égard de l'état de leurs infrastructures pour en déterminer leur réel potentiel.

L'utilisation de ces quais à des fins de croisières, d'excursions ou autres activités récréotouristiques sera tributaire, bien entendu, d'un marché potentiel suffisant. Cette dimension doit aussi faire l'objet d'études complémentaires.

Afin de poursuivre cette volonté régionale à l'égard de l'utilisation de ces quais, des discussions devraient être considérées quant aux éléments suivants:

- La synergie des partenaires municipaux et régionaux en créant un comité politique à cet effet;
- L'approfondissement des analyses à l'égard des infrastructures et du marché dans le cadre d'une étude de pré-faisabilité.

RÉFÉRENCES

Administration portuaire de Québec (2015). Espaces récréatifs. En ligne : http://www. portquebec.ca/ activites-et-loisirs/espaces-recreatifs/pointe-a-carcy. Page consultée en septembre 2015.

Administration portuaire de Québec (2015). Projet d'infrastructures de croisières. En ligne : http://www.portquebec.ca/projects/a-propos-du-port/developpement/projets-davenir/projet-d-infrastructures-de-croisiere. Page consultée en septembre 2015.

Administration portuaire de Québec (2008). Guide du port. 66 p.

Association des croisières du Saint-Laurent (2015). Un bilan record confirmant la destination Saint-Laurent comme un incontournable auprès des compagnies de croisières internationales. Communiqué du 26 novembre 2015.

Chaire de tourisme de l'UQAM (2003). Plan intégré de développement et de promotion des croisières-excursions du Québec, 187 p.

Commission de la capitale nationale du Québec (2015). Parcs et places publiques. En ligne : http://www.capitale. gouv.qc.ca/parcs-et-places-publiques/parcs/ promenade-samuel-de-champlain. Page consultée en septembre 2015.

Communauté métropolitaine de Québec (2013). Pour la mise en place des trames verte et bleue métropolitaines sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 33 p.

EBC, (2015). Quai Chouinard; réfection des tirants. En ligne : http://www.ebcinc.com/fr/ realisations/genie-civil-et-terrassement/91/quai-chouinard-brrefection-des-tirants/. Page consultée en septembre 2015.

Lemay+DAA stratégies (2015). Perspectives de développement du quai avec le terrain municipal adjacent à des fins communautaire et touristique, 86 p.

Ministère des Transports du Québec (2005). Prise en charge des infrastructures maritimes de Transports Canada; attentes du gouvernement du Québec, 11 p.

MRC de Charlevoix-Est (2011). Schéma d'aménagement et de développement révisé – vision, orientations et affectations, 44 p.

MRC de La Côte-de-Beaupré (2013). Schéma d'aménagement et de développement durable, 450 p.

MRC de Portneuf (2012). Schéma d'aménagement et de développement, 521 p.

Municipalité de Baie-Sainte-Catherine (2013). Plan d'urbanisme de Baie-Sainte-Catherine, 62p.

Municipalité de Saint-François de-l'Île-d'Orléans, 2015. Rencontre avec des représentants de la municipalité en juillet 2015.

Municipalité de Leclercville (2015). Le quai de Leclercville. En ligne : http://www. munleclercville.qc.ca/indexFr.asp?numero=35, page consultée en septembre 2015.

Municipalité de Saint-Laurent de-l'Île-d'Orléans (2015). Infrastructures de la municipalité de Saint-Laurent de-l'Île-d'Orléans. En ligne : http://st-laurent.iledorleans.com/fra/dossiers-municipaux/infrastructures.asp. Consulté en septembre 2015.

Office du tourisme de Québec (2013). Québec destination 2020; fleuve Saint-Laurent, développement et mise en valeur. 19 p.

Répertoire du patrimoine culturel du Québec (2015). Pointe aux Alouettes. En ligne : http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/ detail.do?methode=consulter&id=117143&type=bien. Page consultée en septembre 2015.

Souleille, Alain (2014). Les croisières fluviales : un marché en émergence. Présentation faite dans le cadre du Forum de Québec sur les croisières internationales, 27 et 28 février 2014.

Tourisme Québec (2015). Stratégie maritime – volet tourisme. En ligne : http://www.tourisme. gouv.qc.ca/ programmes-services/aide/ strategie-maritime.html. Page consultée en décembre 2015.

Tourisme Québec (2014). Stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent touristique 2014-2020, 73 p.

Tourisme Québec (2008). Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent, 28 p.

Transports Canada (2015). Programme de transfert des installations portuaires. En ligne : https://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-transfert-installations-portuaires-2979.html# ports. Page consultée en septembre 2015.

Ville de La Malbaie (2014). Plan d'urbanisme #991-14, 54 p.

Ville de Lévis (2015). Revitalisation du secteur de la traverse de Lévis. En ligne : https://www. ville.levis.qc.ca/developpement-planification/ secteur-traverse/. Page consultée en septembre 2015.

Ville de Portneuf (2011). Plan d'urbanisme, 109 p.

ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches (2005). Aménagement d'un accès public au quai de Saint-Antoine-de-Tilly. Communiqué du 17 mai 2005.