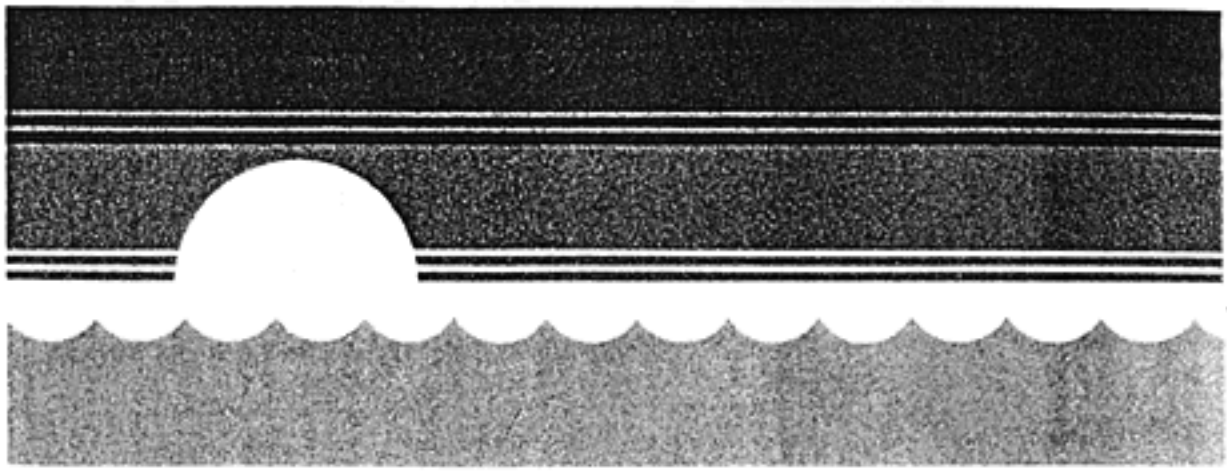


La traverse du Saguenay

Le développement démographique de la Côte-Nord n'a commencé à se manifester qu'au milieu du XIXe siècle. À cette époque, les moyens de communication entre les deux rives, à l'embouchure de la rivière Saguenay, étaient laissés à l'improvisation individuelle.

Au début du XXe siècle, on voit apparaître un embryon de service, soit une traversée effectuée par une chaloupe à rames dans le but, notamment, de transporter le courrier. Vers 1925, une chaloupe motorisée, la « Bixie B. », propriété de Paul-André Tremblay et commandée par le capitaine Jos. Deschênes, établissait une traversée quotidienne entre les deux rives. Cette embarcation transportait diverses marchandises et quelques rares passagers. Parfois, elle remorquait un chaland chargé de marchandises plus lourdes ou plus volumineuses qu'elle.

L'urbanisation et le développement des activités économiques sur la Côte-Nord firent ressortir, dans les années '30, le besoin d'une liaison mieux structurée entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine.

En 1938, le service est exploité par une nouvelle entreprise, la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay.

Jusqu'en 1958, la traversée sera assurée toutes les demi-heures par un navire à chargement latéral, le « N.M. Jacques-Cartier », pouvant transporter 12 automobiles.

Deux ans plus tard, soit en 1940, la Compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay et le service de traversiers passaient aux mains de la société Clarke Steamship Limited.

Un autre navire, le « N.M. Saguenay », entrait en service en 1958. Construit au coût de 474 950$ par les chantiers Davie de Lauzon, il pouvait transporter 21 automobiles et 200 passagers. Le chargement se faisait par les extrémités du navire, ce qui accéléra considérablement le service.

En vertu d'un contrat signé avec le gouvernement du Québec en 1961, la compagnie s'engageait à améliorer le service avec un deuxième traversier, moyennant une subvention gouvernementale annuelle de 48 000$, versée pendant 12 ans.

L'année suivante, le traversier « N.M. Charlevoix », destiné à pouvoir transporter 27 automobiles, sortait des chantiers de Saint-Laurent, île d'Orléans, où il avait été construit au coût de 495 000$.

En avril 1970, le gouvernement ayant décrété la gratuité totale pour véhicules et piétons à la traverse du Saguenay, il signait une nouvelle entente d'un an avec la Compagnie et lui versait une subvention de 675 000$

Cette entente fut renouvelée pour trois ans, en 1971, et le gouvernement s'engagea à verser les montants suivants à la Compagnie:

743 000$ en 1971-1972;
790 000$ en 1972-1973;
839 000$ en 1973-1974.

Les deux derniers montants furent réajustés par la suite, proportionnellement à l'augmentation du nombre de traversées quotidiennes.

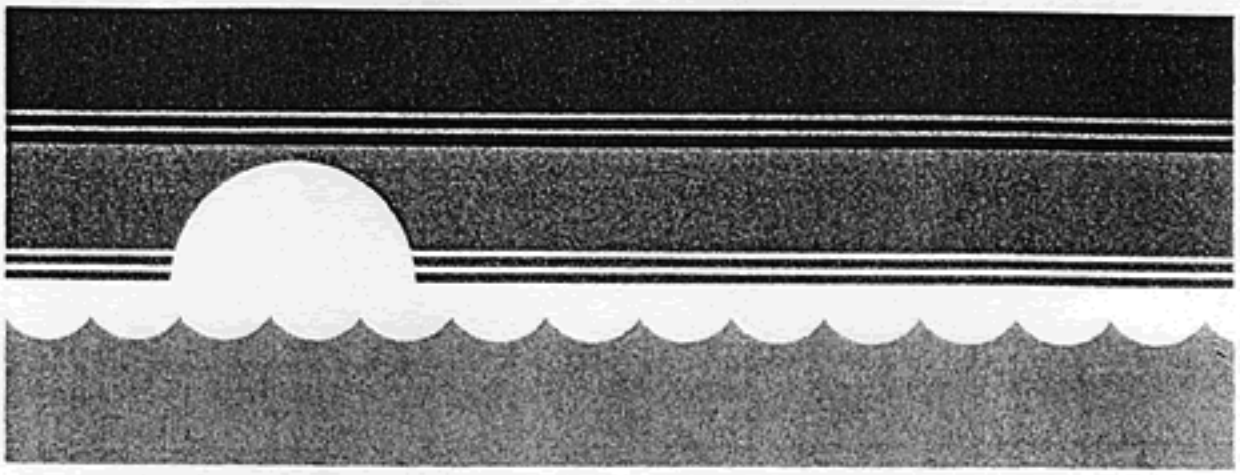
Un troisième traversier, le « Pierre de Saurel », que le Québec venait d'acheter du gouvernement ontarien, était mis en service en 1974 entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Il fut maintenu en service sous contrat de location, après avoir été cédé à la Société des traversiers du Québec par le gouvernement, le 7 avril 1976.

Au début de mai 1978, le ministère des Transports commençait à faire construire de nouveaux débarcadères à Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Lorsque ces ouvrages seront terminés, en 1981, ils représenteront des investissements de quelque 9 000 000$.

Simultanément, le Ministère demandait à la Société des traversiers du Québec de faire construire deux nouveaux traversiers adaptés au système de rampes jumelées des débarcadères et capables de transporter 60 véhicules. En janvier 1979, un contrat de 9 543 740$ était accordé à la Société Marine Industrie Limitée, de Sorel, pour la construction de ces navires.

Les nouveaux traversiers ont été mis à l'eau, respectivement le 29 février et le 3 avril 1980. Ils étaient baptisés le 12 avril suivant, sous les noms de: « Armand Imbeau » et de « Jos. Deschênes ».

Le service de traversiers entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, acquis par le gouvernement du Québec, passait sous l'administration de la Société des traversiers en 1980.

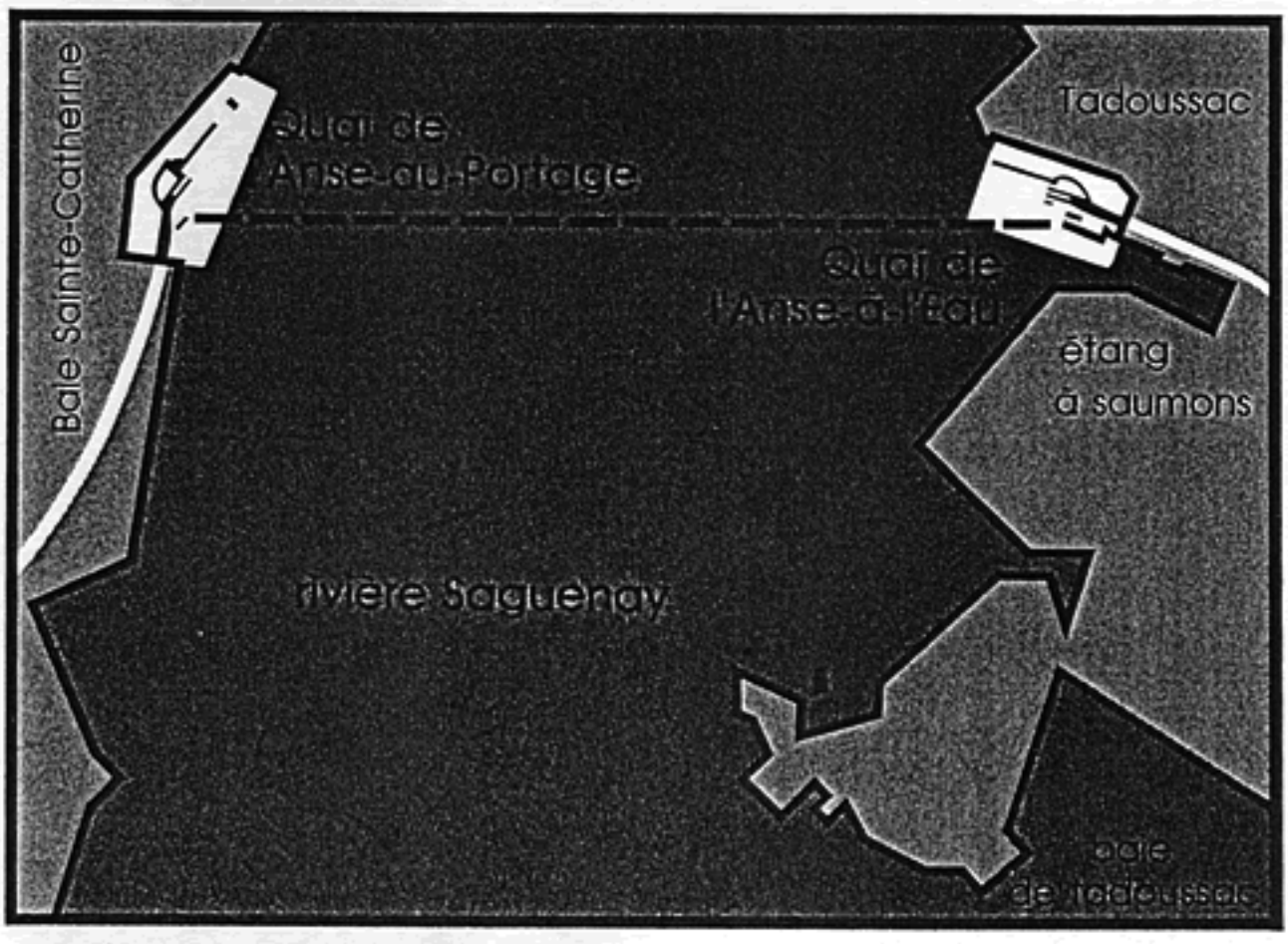


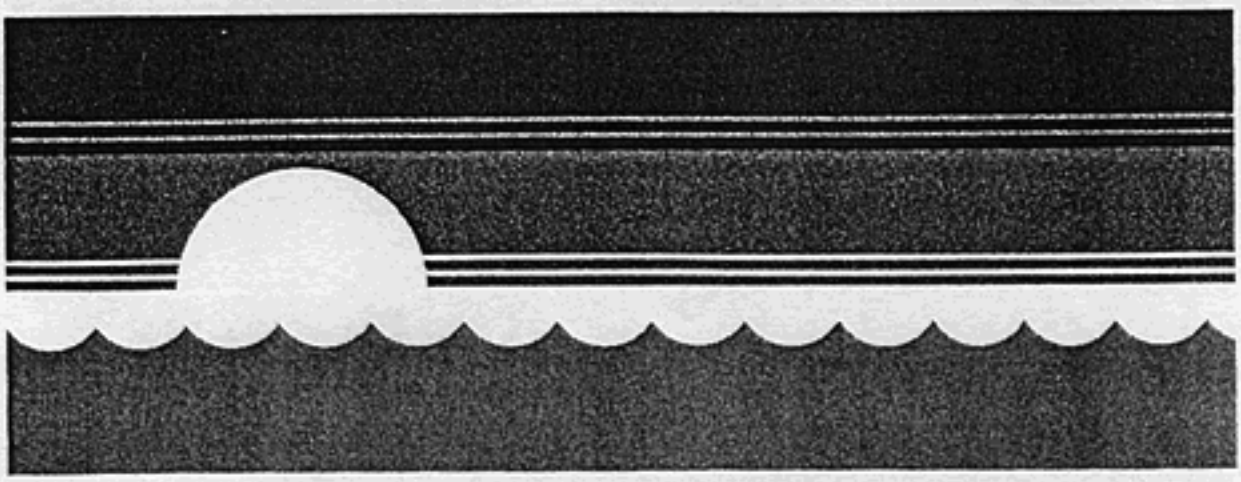
Les traversiers

Un besoin d'amélioration

Le 21 avril 1978, monsieur Marcel Latouche, président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, recevait du ministre des Transports, une lettre soulignant la nécessité d'améliorer le service des traversiers entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, à l'embouchure de la rivière Saguenay.

La lettre l'informait, par ailleurs, de l'intention du Gouvernement de nationaliser ce service et d'en confier l'administration à la STQ dans un proche avenir. Dans ce contexte, le ministre invitait la Société à prendre les dispositions nécessaires pour faire construire deux nouveaux traversiers destinés à cette liaison maritime.





Les débarcadères

Le ministère des Transports, en collaboration avec une société d'ingénieurs-conseils, a conçu, dès 1977, un plan innovateur pour la construction de ses propres débarcadères à Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Ces structures, qui seront achevées au printemps 1981, comprendront des rampes jumelées parfaitement adaptées au dessin des nouveaux traversiers, afin d'accélérer le va-et-vient des véhicules et constitueront conséquemment une amélioration considérable du service des traversiers.

Le besoin de nouveaux débarcadères routiers à l'embouchure de la rivière Saguenay s'est particulièrement fait sentir dans les récentes années, alors que le service des traversiers a été souvent interrompu ou sujet à des restrictions, à cause de travaux d'entretien ou de bris mécaniques dans les équipements des débarcadères actuels, propriété du gouvernement canadien.

Les nouveaux débarcadères apporteront une solution permanente à ces problèmes. Ils permettront, en outre, de satisfaire à un accroissement annuel de 9% du volume de circulation jusqu'en 1990.

Les travaux d'ingénierie relatifs à la construction du débarcadère et à leurs accès auront nécessité un investissement de quelque 9 000 000$, lorsqu'ils seront terminés.

Un premier contrat de 4 434 682$ a été accordé le 17 avril 1978 à la suite d'un appel d'offres, pour la réalisation de la phase I du projet. Cependant, l'entrepreneur n'ayant pu respecter ses engagements, le ministère des Transports lançait un nouvel appel d'offres et accordait, le 4 octobre 1979, un autre contrat au plus bas soumissionnaire, les Constructions du Saint-Laurent Limitée, au coût de 5 474 000$, pour achever l'aménagement de la phase I.

On demandera d'autres soumissions pour la réalisation de la phase II, qui comprend les aménagements mécaniques et électriques des débarcadères. Ces travaux sont évalués à quelque 2 500 000$.

Description générale

Du côté de Baie-Sainte-Catherine, l'ouvrage sera situé à l'ouest, devant le débarcadère actuel. Les deux rampes parallèles, formées chacune de deux passerelles, auront une longueur totale de 36,12 mètres avec une voie charretière d'une largeur de 4,0 mètres. Elles seront à 8,84 mètres d'un centre à l'autre et pourront être déplacées individuellement.

Appuyé à la falaise, le quai s'étendra à l'avant des rampes sur une longueur de 120,1 mètres, incluant un môle déflecteur. Il sera constitué d'un mur d'accostage en béton, long de 68,7 mètres, reposant sur des pieux, et d'un môle en palplanches d'acier appuyé sur une base de béton, elle-même supportée par d'autres pieux.

Quatre voies d'attente, d'une longueur de 198,1 mètres, serviront d'accès au débarcadère pour les véhicules.

Du côté de Tadoussac, le nouveau débarcadère sera érigé à l'Anse-à-l'Eau, à l'ouest, devant le débarcadère actuel.

Les rampes auront une capacité de 36 tonnes et une pente maximale de 11,4%. Elles seront en tout point identiques à celles de l'autre rive.

Les quatre voies d'attente donnant accès au débarcadère de Tadoussac auront une longueur de 137,2 mètres, alors que le quai aura une longueur de 68,7 mètres.

Pour permettre l'accès des quais à des navires ayant un tirant d'eau de 3,66 mètres, il a fallu draguer quelque 5 352,2 m^3 de roc.

Les débarcadères sont conçus pour être utilisés par les traversiers en service à cet endroit depuis quelques années, mais ces navires ne pourront utiliser qu'une seule des rampes jumelées.

Les nouveaux traversiers donneront leur rendement maximal avec l'entrée en service des nouveaux débarcadères qui sont, pour ainsi dire, confectionnés sur mesure pour ces traversiers.