

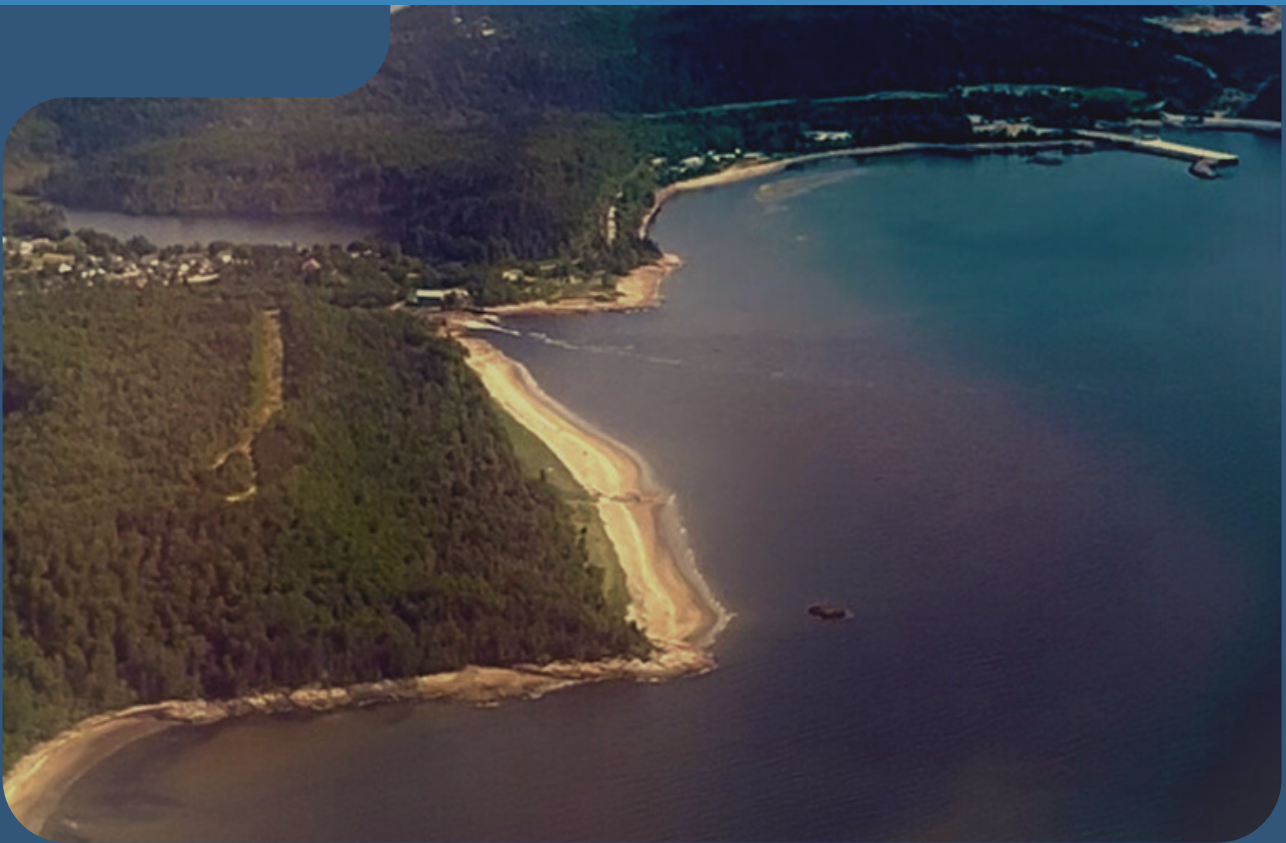
Développer les régions. Planifier durablement.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE

RELANCE DE LA TRAVERSE

RIMOUSKI-FORESTVILLE

2026-2027



VILLE DE FORESTVILLE
PRÉSENTÉ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

La Ville de Forestville soumet ce mémoire dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec en vue du budget 2026-2027.

Par cette initiative, la Ville souhaite apporter une contribution constructive à la réflexion gouvernementale concernant la mobilité interrégionale, la planification durable des infrastructures et le développement économique des territoires riverains du Saint-Laurent.

Ce mémoire prébudgétaire vise à :

- Documenter un besoin essentiel en matière de mobilité interrégionale
- Démontrer la maturité du projet de relance de la traverse Rimouski-Forestville
- Solliciter les orientations nécessaires pour initier une planification reconnue par l'État

Il ne s'agit pas d'une demande de financement.

La démarche vise exclusivement à autoriser une phase de planification stratégique intégrée, permettant à l'État d'évaluer, à coût maîtrisé, la pertinence, les paramètres et les impacts budgétaires d'un projet structurant, avant toute décision d'investissement.

Contexte et Impacts

L'interruption de la traverse Rimouski-Forestville depuis 2022 a causé une discontinuité dans le réseau de transport interrives entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord. Cette rupture a entraîné un transfert significatif des déplacements vers le réseau routier terrestre, avec des impacts mesurables sur :

- Les coûts logistiques
- La sécurité routière
- L'usure des infrastructures
- Les émissions de gaz à effet de serre



Depuis l'arrêt du service en 2022, l'absence de lien maritime direct cause des détours routiers jusqu'à 400 km, augmente les coûts de carburant et de main-d'œuvre, allonge les temps de déplacement pour les travailleurs, étudiants et patients, et exerce une pression sur les routes 138 et 385. Le statu quo présente des risques croissants pour la sécurité, la résilience du réseau et des coûts différés liés aux infrastructures routières et aux solutions temporaires.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

LECTURE BUDGÉTAIRE



Engagement financier immédiat : Aucun



Objectif de la démarche : Encadrer l'analyse préalable d'un projet structurant



Effet recherché : Réduction des coûts publics futurs et amélioration de la prévisibilité budgétaire



Risque financier pour l'État à ce stade : Faible

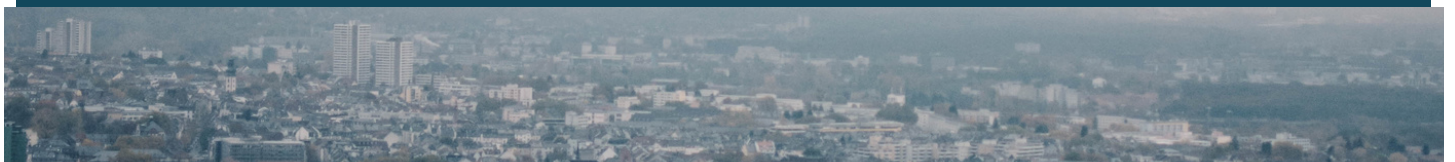


Décision ultérieure requise : Oui, après planification stratégique

VALORISER ET OPTIMISER

La reprise du service contribuerait directement à la dynamisation économique locale par l'augmentation de l'achalandage touristique, le soutien aux activités commerciales et logistiques, ainsi que la création d'emplois liés aux opérations portuaires et aux services connexes.

Par ailleurs, la traverse renforcerait l'accessibilité de Forestville et son attractivité comme pôle de services pour la Côte-Nord, tout en favorisant la valorisation et l'optimisation des infrastructures municipales. Elle permettrait également à la Ville de consolider son rôle stratégique dans les réseaux de transport maritime régional, en cohérence avec les principes de mobilité durable.



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

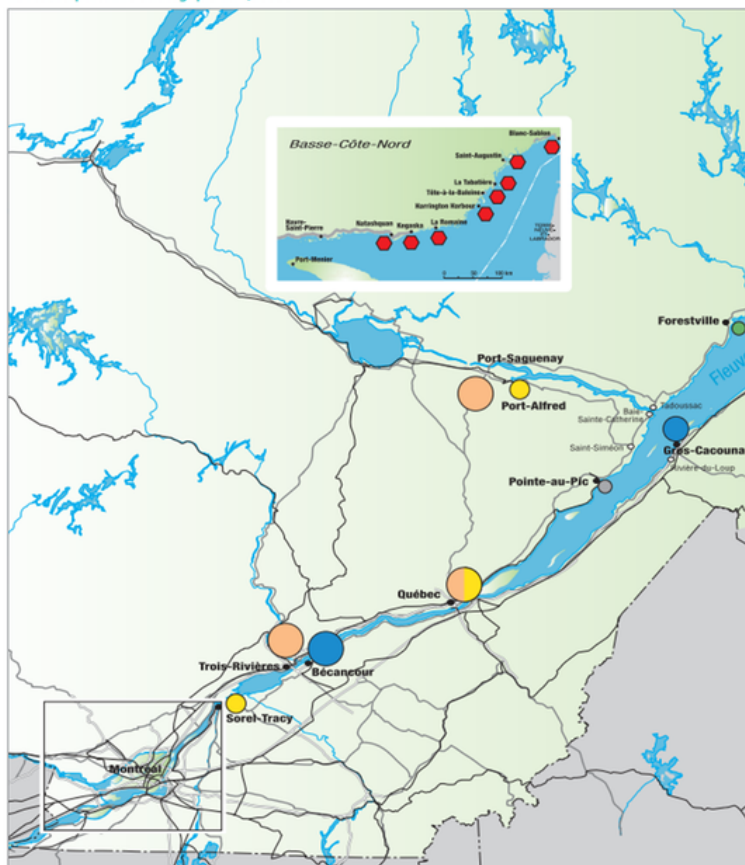
POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE

LES TROIS ORIENTATIONS LA NOUVELLE VISION MARITIME DU QUÉBEC EST ARTICULÉE AUTOUR DE TROIS ORIENTATIONS :

- Doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives;
 - Assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes;
- Offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.



Le réseau portuaire stratégique du Québec



MESURES CIBLÉES :

- Soutien aux projets d'infrastructures maritimes structurants
- Développement des marchés de transport maritime courte distance
- Porte d'entrée est de la Côte-Nord ✓
- Optimisation d'un actif public existant ✓
- Renforcement de la connectivité interrives ✓

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

PROJET ROUTIER INTERMODAL POUR LE PQI

Cette option consiste à positionner la traverse comme un projet routier intermodal structurant, intégré à la planification du ministère des Transports et de la Mobilité durable et inscrit au PQI.

Le projet comprendrait :

- la mise aux normes et l'adaptation du navire;
- la construction ou la modernisation des rampes d'embarquement;
- l'aménagement des espaces de stationnement;
- l'organisation des aires de circulation et de manœuvre;
- l'intégration fonctionnelle au réseau routier existant.

Cette approche permettrait de qualifier la traverse comme infrastructure de continuité du réseau routier, assurant le lien interrives entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord.

Elle s'inscrit en cohérence avec la vision d'Avantage Saint-Laurent, notamment en matière de modernisation des infrastructures portuaires et de développement du transport maritime courte distance.

ALIGNEMENT DIRECT AVEC LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DU MTMD;

- Positionnement en mobilité durable;
- Valorisation d'un actif existant, dont le port de Forestville;
- Souplesse dans la structure d'exploitation.

La traverse Rimouski-Forestville constitue :

- Un prolongement naturel du réseau routier
- Un maillon maritime du corridor interrives
- Une interface route-fleuve pleinement intégrée

Composante routière (admissible PQI)

- Rampes d'embarquement
- Aires de manœuvre et de circulation
- Stationnement et gestion des flux
- Signalisation et intégration au réseau existant

La traverse Rimouski-Forestville n'est pas seulement un service maritime :

C'EST UN PROJET ROUTIER INTERMODAL STRUCTURANT, ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT QUÉBÉCOIS À TRAVERS LE SAINT-LAURENT.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

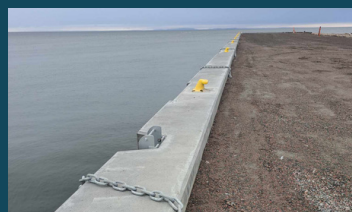
Relance de la traverse Rimouski-Forestville

DANS CE CONTEXTE, LA RELANCE DE LA TRAVERSE
RIMOUSKI-FORESTVILLE CONSTITUE UNE OPPORTUNITÉ
STRATÉGIQUE POUR :



FAVORISER L'ACCÈS AU FLEUVE GRÂCE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES PAR VOIE MARITIME

- Rétablir une continuité interrégionale structurante ;
- Optimiser des actifs publics déjà modernisés, notamment à Forestville ;
- Renforcer la résilience du réseau maritime québécois ;
- S'inscrire pleinement dans les orientations gouvernementales en matière de mobilité durable, de planification intégrée des infrastructures et de développement maritime.



Fort des investissements réalisés au cours des dernières années, le port de Forestville dispose aujourd'hui d'infrastructures modernes et fonctionnelles, le positionnant comme un actif stratégique prêt à être pleinement mis à profit. Le port est désormais en mesure de soutenir des usages multifonctionnels – transport de passagers, appui aux activités économiques régionales et complémentarité avec d'autres pôles portuaires – en cohérence avec la vision de développement durable des communautés maritimes. Favorisant l'intermodalité, le transport maritime de courte distance et le transfert modal de la route vers le maritime, la relance du service de traversier favorise la réduction des déplacements de marchandises par camion.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

UN LIEN MARITIME STRUCTURANT



L'absence de mécanismes de soutien financier récurrents, combinée à l'augmentation des coûts d'exploitation, a toutefois conduit à la suspension du service en 2022.

Après une interruption d'environ trois décennies, le service de traverse a été rétabli en 1997 avec la mise en service du CNM Évolution, un traversier-catamaran d'une capacité de 30 véhicules et de 175 passagers. Pendant près de 25 ans, ce navire a assuré la liaison entre Rimouski et Forestville, permettant le transport annuel de jusqu'à 40 000 passagers et 20 000 véhicules et soutenant la création d'environ 24 emplois saisonniers.



NOVEMBRE 2025

LA CORPORATION DE LIAISON MARITIME RIMOUSKI-Forestville DEMANDE PAR RÉSOLUTION AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DE PRIORISER LA RELANCE DE LA TRAVERSE ET DE S'ENGAGER À COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES POUR GARANTIR LA VIABILITÉ DU SERVICE.

OPPORTUNITÉ DE RELANCE

LE PROJET DE RELANCE DE LA TRAVERSE RIMOUSKI-FORESTVILLE EST PORTÉ PAR LA CORPORATION DE LIAISON MARITIME RIMOUSKI-FORESTVILLE, LES OBJETS POUR LESQUELS LA CORPORATION EST CONSTITUÉE SONT LES SUIVANTS :

- a) Accroître la mobilité des personnes entre les rives du fleuve Saint-Laurent.
- b) Soutenir la croissance économique et touristique des régions du Bas-Saint-Laurent, de la Côte Nord et de leurs régions limitrophes.
- c) Développer un lien de transport maritime compétitif, efficace et durable entre Rimouski (Bas-Saint-Laurent) et Forestville (Haute-Côte-Nord).
- d) Assurer la pérennité et l'efficacité des infrastructures terrestres de traverse au Port de Rimouski et aux installations portuaires de Forestville afin d'offrir un service performant, répondant pleinement aux besoins des utilisateurs.
- e) Être mandataire des services d'exploitation de la route de traversier Rimouski-Forestville, afin d'en assurer le bon fonctionnement et pour en garantir le succès, qui assure une gouvernance régionale représentative et un ancrage territorial du projet.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

INTÉRÊT D'UN PROMOTEUR

En novembre 2024, un promoteur privé, *Louis-Olivier Carré*, a manifesté son intention de relancer le service par l'entremise de son entreprise Rilec, au moyen d'un navire moderne pouvant accueillir jusqu'à 300 passagers et 80 véhicules, incluant des camions lourds. Le service envisagé serait saisonnier, offert de mai à octobre, avec une durée de traversée inférieure à deux heures, et bénéficierait déjà d'un appui marqué des communautés locales et d'entreprises régionales pour le transport des marchandises.



Photo de M. Louis-Olivier Carré, promoteur, et de Mme Micheline Ancil, mairesse de la Ville de Forestville lors de la conférence de presse tenue à Rimouski en juin 2025
Crédit photo : Ville de Forestville



MAI 2025

ADOPTION D'UNE RÉOLUTION PAR LA VILLE DE FORESTVILLE EN APPUI À RELANCE ET LE MAINTIEN DU SERVICE DE TRAVERSIER.



JUIN 2025

LE PROMOTEUR, M. LOUIS-OLIVIER CARRÉ, ORGANISE UNE CONFÉRENCE DE PRESSE POUR DÉVOILER OFFICIELLEMENT LE PROJET DE RELANCE DU SERVICE DE TRAVERSIER.



ÉTÉ 2025

LE PROJET BÉNÉFICIE DE L'APPUI DES MRC DE PORT-CARTIER, DU GOLFE-DU-SAINT-LAURENT, DE LA HAUTE-CÔTE-NORD, DE LA MINGANIE ET DE RIMOUSKI-NEIGETTE, AINSI QUE DE PLUS D'UNE VINGTAIN D'ENTREPRISES, D'ORGANISMES ET D'INSTITUTIONS PROVENANT DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA CÔTE-NORD.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

Infrastructures et intrants techniques

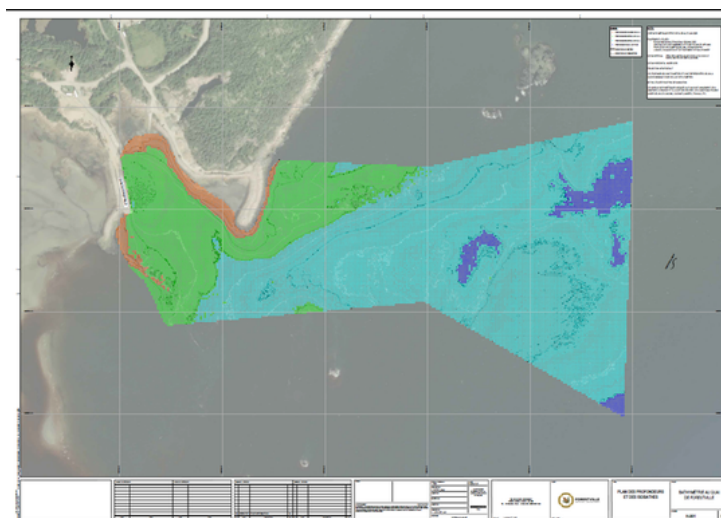
RAPPORT SUR L'ÉTUDE DE NAVIGABILITÉ

L'étude de navigabilité n'est pas terminée à ce jour et les résultats de cette analyse sont essentiels pour déterminer si le navire sélectionné peut accéder aux installations d'embarquement dans les deux ports.

CIRCULATION DES TRANSPORTS LOURDS

Par ailleurs, la Ville de Forestville a exprimé des préoccupations concernant la circulation des véhicules lourds à la sortie du navire. Le ministère des Transports a été informé de cette situation, et la Ville a mandaté la firme Techni-consultant inc. pour les prochaines démarches.

La mise à jour de la bathymétrie près du quai a été planifiée comme suit : contrat attribué en octobre 2024, travaux réalisés en juin 2025, et rapport reçu en juillet 2025.



En tant que plus grande municipalité de la Haute-Côte-Nord et principal pôle de services du territoire, la Ville possède un ensemble cohérent d'infrastructures maritimes, industrielles et aéroportuaires, faisant d'elle un point d'ancrage naturel pour une liaison maritime interrives structurante avec Rimouski.

Les installations portuaires de Forestville ont bénéficié d'une modernisation complète grâce à un investissement public significatif en 2024.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

BESOINS RECONNUS ET PRIORISÉS

01 RÉTABLIR LA CONTINUITÉ ET LA RÉSILIENCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT QUÉBÉCOIS

02 OPTIMISER DES ACTIFS PUBLICS DÉJÀ INVESTIS

03 RÉDUIRE LES COÛTS PUBLICS FUTURS LIÉS AU TRANSPORT ROUTIER ET AUX INTERRUPTIONS DE SERVICE

04 AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

05 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL



COÛTS PUBLICS ÉVITÉS – ORDRE DE GRANDEUR

Le statu quo entraîne des coûts publics indirects et différés liés à :

- L'usure accélérée du réseau routier ;
- La gestion d'interruptions de service et de solutions temporaires ;
- La pression accrue sur les actifs de transport existants.

À l'inverse, l'amorce d'une planification stratégique intégrée permet d'évaluer rigoureusement si la relance de la traverse Rimouski-Forestville constitue une option structurellement plus efficiente, susceptible de réduire ces coûts à moyen et long terme.

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

Résilience du réseau et capacité de navire de relève

En 2020, la Société des traversiers du Québec (STQ) a mandaté la firme Abscisse Recherche inc. pour évaluer la possibilité de relancer les traversées privées entre Rimouski-Forestville et Trois-Pistoles-Les Escoumins. L'analyse a conclu de manière positive sur la relance d'un service entre Rimouski et Forestville, à la condition que cela repose sur un navire plus moderne, économe en carburant et moins sujet aux pannes que le CNM Évolution. La reprise de la traversée Rimouski-Forestville offrirait une capacité stratégique de navire de relève au réseau maritime québécois, contribuant à :

- **Limiter les interruptions de service ;**
- **Réduire le recours à des solutions temporaires coûteuses ;**
- **Améliorer la performance opérationnelle et la continuité des services essentiels.**

L'exploitation d'un nouveau navire de relève dans la planification stratégique n'est pas seulement justifiée; elle est essentielle pour protéger la performance financière, opérationnelle et sociale du réseau de traversiers.

En réduisant la pression sur le réseau routier, la traverse contribue à la sécurité des usagers et offre une option supplémentaire en cas de perturbation du transport terrestre.

Extraits qui démontrent que les cales sèches réglementaires et les réparations imprévues sont fréquentes et inévitables – d'où la nécessité d'un navire de relève pour absorber les interruptions. :

Pour Tadoussac :

« La variation s'explique par les travaux d'entretien et de réparations des navires, [...] incluant les interventions en cales sèches réglementaires des deux navires affectés. »

Rapport annuel STQ 2023-2024, p. 42

Pour l'Île-Verte :

« [...] des travaux en cale sèche et des réparations nécessaires à la suite d'incidents sur le NM Peter-Fraser [...] expliquent principalement cette variation. »

Rapport annuel STQ 2023-2024, p. 42

INTÉGRER LA TRAVERSE AU RÉSEAU DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC, EN ARRIMANT LE PROJET À LA PLANIFICATION DU NAVIRE DE RELÈVE DÉJÀ INSCRIT AU PQI.



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

Des coûts qui auraient été réduits ou évités avec un navire de relève disponible.

Le rapport met en évidence une hausse significative des dépenses :

« Les frais non imputables, constitués de dépenses liées aux navires de relève, ont augmenté en 2023-2024. »

[Rapport 2023-2024, tableau des résultats, p. 42-43]

Mais surtout, l'absence de navire de relève efficace mène à des surcoûts dans les traverses les plus touchées, comme à l'Isle-aux-coudres :

« [...] des coûts associés aux réparations [...], des frais supplémentaires [...] service aérien [...] agences de placement [...] ont contribué à la variation. »

[Rapport 2023-2024, p. 42]

L'ajout d'un navire à Rimouski-Forestville pour la relève est la seule solution structurelle pour éviter :

Les solutions temporaires dispendieuses,

Les interruptions de service,

Les impacts sur l'achalandage et la satisfaction des usagers.

- L'utilisation d'un navire de relève pour la STQ, améliorant la stabilité opérationnelle ;
- Une continuité de service en cas de bris de service , d'arrêt technique;
- L'absence de relève opérationnelle amplifie chaque incident technique et fragilise la performance du réseau.



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville



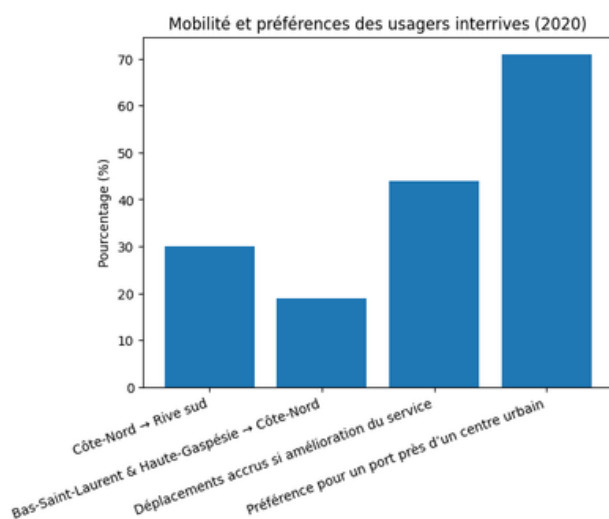
LA VILLE DE FORESTVILLE A UNE VISION CLAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT MARITIME, VISANT À DEVENIR UN ACTEUR CLÉ DANS LE TRANSPORT MARITIME SUR LA CÔTE-NORD.

Selon les enquêtes réalisées en 2020, les déplacements interrives entre la Côte-Nord et la rive sud du Saint-Laurent sont particulièrement significatifs. En effet, près de 30 % des résidents de la Côte-Nord déclaraient s'être récemment déplacés vers la rive sud, tandis que 19 % des résidents du Bas-Saint-Laurent et de la Haute-Gaspésie avaient effectué le trajet inverse en direction de la Côte-Nord. Ces résultats traduisent l'existence d'une mobilité soutenue entre les deux rives du fleuve. Par ailleurs, 44 % des répondants ont indiqué qu'ils auraient accru la fréquence de leurs déplacements si des améliorations avaient été apportées au service de traversier, notamment par l'augmentation du nombre de traversées et par la mise en service d'un navire plus grand et plus moderne au port de Rimouski.

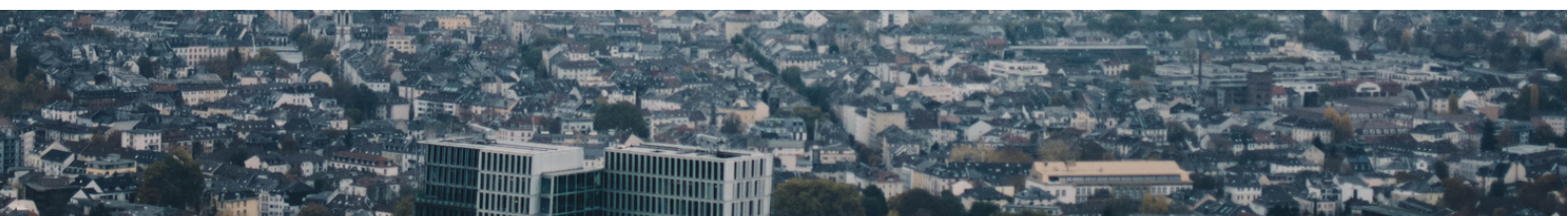
En ce qui concerne les préférences liées au choix du mode de transport interrives, l'étude révèle que 71 % des répondants privilégient un port situé à proximité d'un centre urbain, un critère qui confère à Rimouski un avantage comparatif notable. De plus, les usagers souhaitent que le port d'embarquement soit accessible à moins de 50 km de déplacement routier.

Cette exigence met en lumière une limite importante de l'offre actuelle, puisque les ports alternatifs accessibles depuis Rimouski, tels que Trois-Pistoles, Matane ou Rivière-du-Loup, ne répondent pas adéquatement à ces attentes en matière de distance et de temps de parcours. Enfin, les résultats indiquent que ni la durée de la traversée ni les tarifs ne constituent des freins majeurs à l'utilisation du service. Ainsi, un temps de traversée inférieur à deux heures entre Rimouski et Forestville serait jugé acceptable par la clientèle cible.

Dans l'ensemble, ces données confirment l'existence d'un potentiel de fréquentation réel et suggèrent que la relance de la traverse Rimouski-Forestville pourrait jouer un rôle structurant dans le renforcement des échanges interrives, l'amélioration de la mobilité régionale et le développement de l'offre de transport dans un contexte de croissance démographique de la ville de Rimouski.

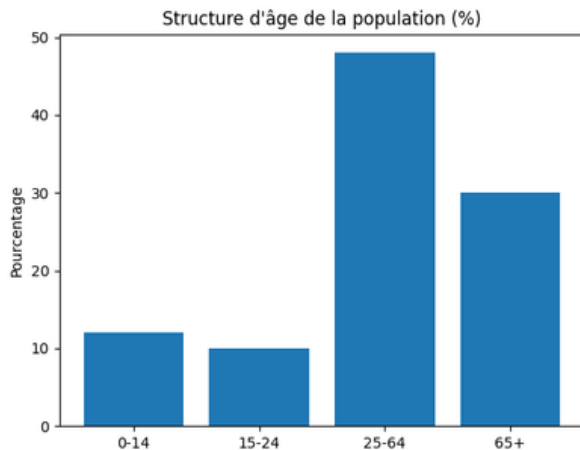


Source Ministère des Transports du Québec. (2020). Étude de potentiel et d'achalandage – Traverse Rimouski-Forestville. Gouvernement du Québec.



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville



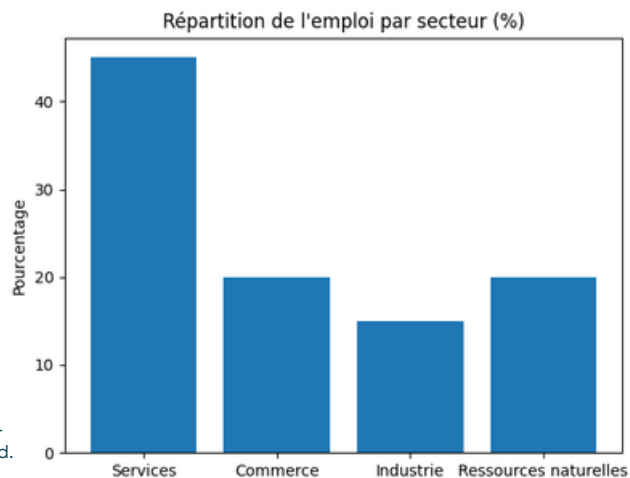
La structure d'âge de la population révèle des besoins croissants en matière de mobilité, tant pour la population active que pour les personnes âgées.

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ), IMT – Portrait socio-économique, MRC de la Haute-Côte-Nord.

**UN SERVICE DE TRANSPORT MARITIME FIABLE
CONTRIBUE À SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS ET À
AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ESSENTIELS.**

L'économie locale repose sur des secteurs d'activité étroitement liés aux échanges régionaux et à la mobilité des travailleurs.

Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ), IMT – Portrait socio-économique, MRC de la Haute-Côte-Nord.

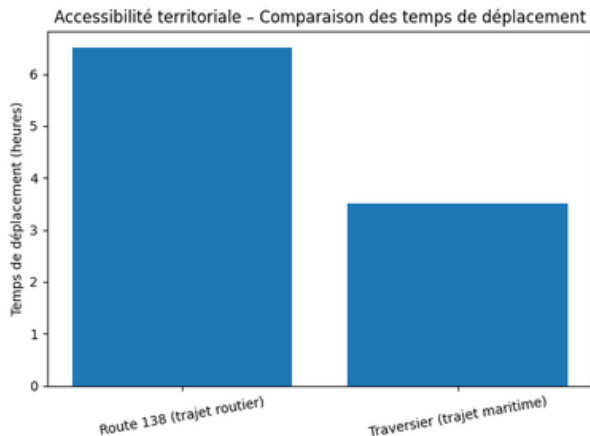


**LE TRAVERSIER SOUTIENT L'ÉCONOMIE LOCALE EN
FACILITANT LA CIRCULATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET DES
BIENS.**



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville

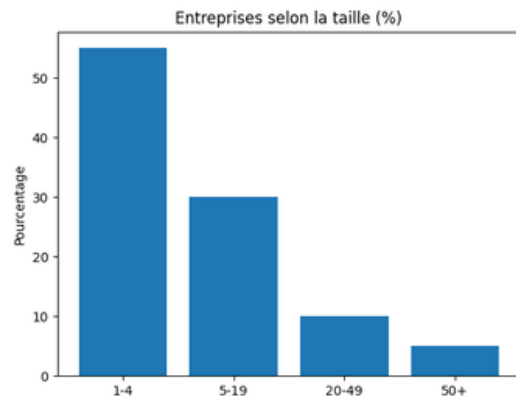


L'isolement géographique de la Haute-Côte-Nord limite l'accessibilité aux grands pôles régionaux et aux services spécialisés.

Ministère des Transports du Québec (MTQ), ISQ.

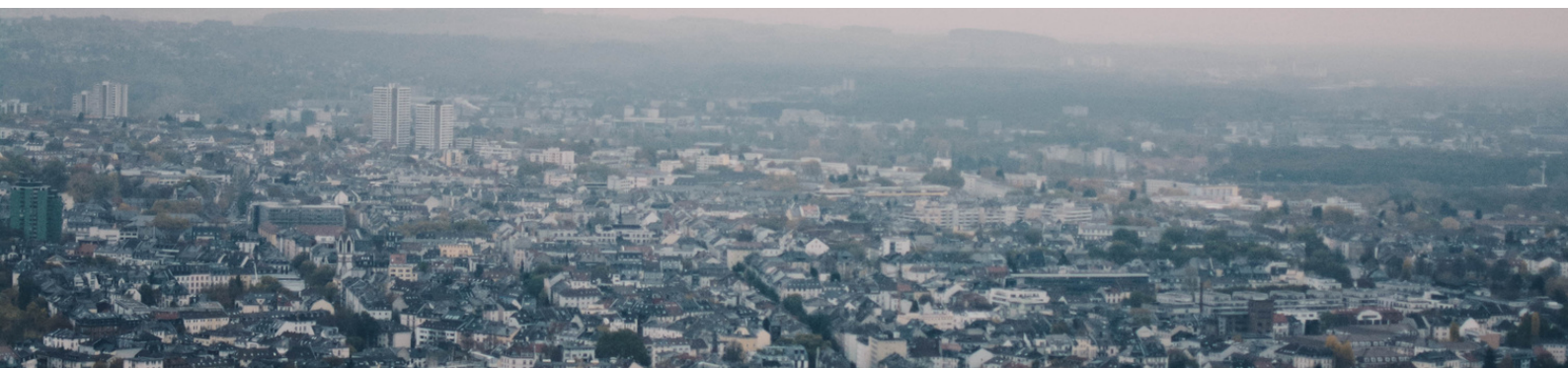
LE TRAVERSIER AGIT COMME UN RACCOURCI TERRITORIAL STRATÉGIQUE, AMÉLIORANT LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS ET LA RÉSILIENCE DU RÉSEAU DE TRANSPORT.

Le tissu économique de la Haute-Côte-Nord est principalement composé de petites et moyennes entreprises, plus sensibles aux contraintes de transport.



Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ), IMT - Portrait socio-économique, MRC de la Haute-Côte-Nord.

UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ CONTRIBUE À RÉDUIRE LES CONTRAINTES LOGISTIQUES ET À AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES LOCALES.



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

Relance de la traverse Rimouski-Forestville



Photo:Industrie Rilec

En conclusion, la relance de la traverse Rimouski-Forestville s'inscrit dans une démarche prudente, rigoureuse et alignée avec les principes de saine gestion des finances publiques.

Dans un contexte où le statu quo engendre des coûts publics indirects et une pression accrue sur les infrastructures existantes, il apparaît opportun d'autoriser l'amorce d'une planification stratégique intégrée, sans engagement financier, afin d'en évaluer la pertinence, les paramètres et les impacts budgétaires.

Le projet s'inscrit en cohérence avec les priorités gouvernementales en matière d'infrastructures, de mobilité durable et de développement régional. Il peut être présenté comme une intervention mobilisable à court échéancier, optimisant des actifs existants et générant des retombées structurantes pour le corridor maritime du Saint-Laurent.

Ainsi, la relance de la traverse Rimouski-Forestville constitue une opportunité stratégique pour consolider la présence gouvernementale en région et traduire concrètement les orientations de la vision maritime du Québec.



Développer les régions. Planifier durablement.