PORTRAIT

CONSEIL DU SAINT-LAURENT

TCR SUD DE L'ESTUAIRE MOYEN

MISE EN CONTEXTE :

Cette fiche a été produite dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de gestion intégrée régional (PGIR) touchant le territoire de la Table de Concertation Régionale (TCR) du Sud de l'estuaire moyen. Elle fait partie du portrait du territoire.

Pour en apprendre davantage sur l'ensemble de la démarche, visitez notre site internet : tcrsudestuairemoyen.org. Un résumé est également disponible en introduction de la version conviviale du Plan d'action 2018-2023 (pages 6 à 11).

REMERCIEMENTS :

L'équipe de coordination du Conseil du Saint-Laurent tient à remercier tous les membres, partenaires et collaborateurs de la Table de concertation du Sud de l'estuaire moyen qui ont participé à l'élaboration et à la vérification des fiches du portrait du territoire.

CITATION RECOMMANDÉE :

Conseil du Saint-Laurent. (Année). Titre de la fiche. Fiche du portrait | Plan de Gestion Intégrée Régional du Conseil du Saint-Laurent.

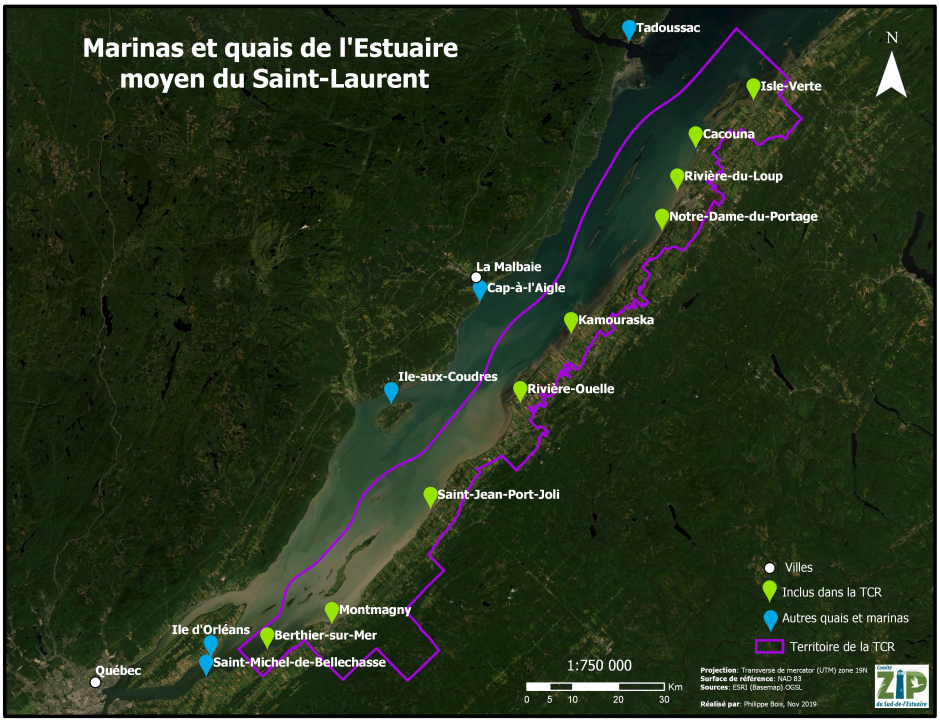
Les marinas[1] au sud de l'estuaire moyen

RÉSUMÉ

Six différentes marinas se situent sur le territoire du Conseil du Saint-Laurent. Les plus importantes en termes de capacité sont celles de Berthier-sur-Mer et de Saint-Jean-Port-Joli, qui offrent respectivement 75 et 66 places à quai, suivi de Rivière-du-Loup d'une capacité actuelle de 40 emplacements. Les marinas de Montmagny et de Rivière-Ouelle, localisées en embouchure de rivière, sont les seules qui ne présentent aucune structure rigide de protection de type brise-lames.

Les pages qui suivent effectuent un tour d'horizon des différentes marinas du territoire de la TCR, incluant une caractérisation sommaire de chacune ainsi que le principal projet ou défi du moment.

De nombreux autres quais, non associés à des marinas, ponctuent également le territoire côtier de la TCR. Témoins d'une époque où l'on misait davantage sur le cabotage pour le transport des marchandises, les quais ont vu leur rôle pour le transport maritime délaissé avec le temps. Dans le but de les protéger, plusieurs ont été enrochés, ce qui en élimine pratiquement tout potentiel d'utilisation par des navires. Aujourd'hui, la majorité de ces quais représente un potentiel d'accès public et de mise en valeur récréotouristique du fleuve.



La fiche a été rédigée en se basant sur l'information collectée auprès des gestionnaires de marinas.

[1] Ici, le terme marina est utilisé pour désigner les infrastructures portuaires à vocation récréotouristique. Il englobe tout autant les appellations *club nautique*, *port de plaisance* ou *havre.*

Liste des acronymes utilisés dans le texte :

- CA : Certificat d'autorisation
- MELCC : Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux Changements Climatiques
- MPO : Pêches et Océans Canada
- MTQ : Ministère des Transports du Québec
- NP : Non disponible
- S/O : Sans objet
- STQ : Société des traversiers du Québec

Marina le Havre de Berthier-sur-Mer

Gestionnaire et propriétaire :

Corporation du Havre de Berthier-sur-Mer inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

- Croisières Lachance/AML (Client)
- Club de voile de Berthier-sur-Mer

Situation de la marina et principales caractéristiques :

Le premier dragage de capitalisation de la marina est effectué en 1988, suivi d'un 2^{e} en 1991. Par la suite, des dragages d'entretien ont lieu en 1992, 1997, 2002 et 2006. Un dernier est prévu en 2009, mais n'est pas réalisé faute de financement. À chaque fois, la Corporation entame les démarches et défraye les coûts associés au processus pour déposer une demande de certificat d'autorisation (CA) auprès du Gouvernement du Québec.

En 2010, la Corporation mandate un consultant en environnement pour entreprendre les démarches d'obtention des autorisations environnementales nécessaires (programme décennal de dragage d'entretien). À ce moment, un dragage de 36 000 m^3 de sédiments est estimé pour pouvoir atteindre les profondeurs requises dans le chenal d'entrée et le bassin. Suite à l'analyse de la demande, le Gouvernement autorise un programme d'une durée de seulement trois ans et exige des suivis fauniques supplémentaires pour mieux caractériser le site de rejet en eau libre.

Entre temps, 2 dragages sont effectués (en 2011 et 2014) pour un total de 33 000 m^3 de sédiments prélevés. En 2014, la Corporation dépose de nouveaux documents à son dossier. En 2015, le Gouvernement lui octroie finalement les autorisations pour un programme décennal de dragage d'entretien valide jusqu'en juin 2024. L'autorisation s'accompagne de conditions, notamment une période d'interdiction des travaux entre le 15 avril et le 1er juin[2], ainsi que la réalisation d'un projet de compensation. Le dragage, confié à Groupe Océan, est mécanique.

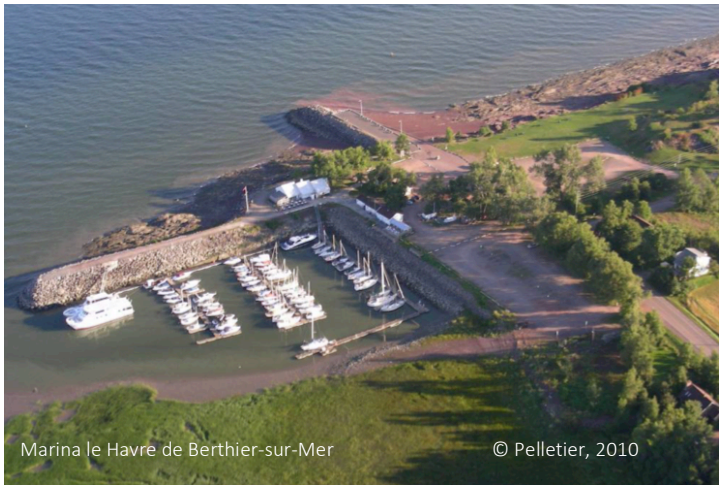
Infrastructures et installations	Services
● Marina ● Bâtiment d'accueil (capitainerie) ● Billetterie pour les croisières ● Boutique souvenir ● Restaurant ● Rampe de mise à l'eau payante ● Stationnement ● Station de vidange ● Quai réservé aux opérations des croisiéristes ● Quai de services avec pompe et réservoir d'essence ● Système de gestion des eaux existant et fonctionnel	● Électricité ● Eau ● Carburant ● Glace ● Toilette publique ● Buanderie ● Vidange sceptique ● Atelier mécanique ● Entreposage hivernal ● Accès internet ● École de voile ● Croisières et excursions en mer

[2] Pour une vision globale des périodes de dragage de l'ensemble des marinas, se reporter à l'annexe 1.

Chenal d'entrée		Bassin intérieur			Emplacement des embarcations			
Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Profondeur d'eau actuelle à marée basse	Capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
6 000 m^2	+/-2,5 m	10 000 m^2	+/-2,5 m	+2,0 m	75 + 10 chaloupes	65	10	40 pi

Taux de sédimentation du bassin	Dragage annuel d'entretien	
	Volumes	Couts annuels estimés
0,5 m/année	5 474 m^3 (période 1991-2006) 8 000 m^3/3 ans et 16 000 m^3/6 ans	En 2019, 15 000 m^3 à 22$/$m^3$ = 330 000$

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Érosion des murs structuraux de la marina et rampe de mise à l'eau dans un piteux état	• Dragage permis seulement entre le 1er juin et le 15 avril. Concrètement le dragage doit être fait en juin. En été la marina est occupée, en automne Groupe Océan manque de disponibilité puis les conditions météo rendent les opérations impossibles.



Marina de Montmagny

Gestionnaire et propriétaire :

Marina de Montmagny inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

Situation de la marina et principales caractéristiques :

La marina est située dans le Bassin, soit à l'embouchure de la rivière du Sud. Il s'agit de pontons installés le long du chenal de la rivière, sans brise-lames ou autres structures de protection. Un

projet de déplacement de la marina dans un site plus abrité et ayant des infrastructures permettant d'utiliser le flot de la rivière pour éviter l'envasement, a été évoqué, mais n'a jamais vu le jour.

Infrastructures et installations	Services
● Quais flottants ● Rampe de mise à l'eau municipale située à proximité (sans frais) ● Adjacent à un terrain de camping	● Eau ● Électricité ● Glace ● Carburant ● Toilettes et douches (terrain de camping) ● Buanderie (terrain de camping)

Profondeur d'eau moyenne à marée basse dans le chenal	Emplacement des embarcations			
	capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
4 pi	28	25	3	35 pi

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Par sa localisation, la marina est exposée aux crues de la rivière • Diminution de la protection naturelle du site à cause de l'érosion de la Pointe-aux-Oies • La petite taille de la marina ne permet pas de générer beaucoup de revenus	• Aucune activité de dragage

Marina de Montmagny et camping adjacent © Tourisme Chaudière-Appalaches

Quais flottants de la marina de Montmagny © Conseil du Saint-Laurent

Isle-aux-Grues

Il n'y a pas de marina, mais une rampe de mise à l'eau. Le quai de la STQ peut être occasionnellement utilisé.

Les habitants utilisent les marinas de Berthier-sur-Mer ou de Montmagny sur le continent.

Marina de St-Jean-Port-Joli

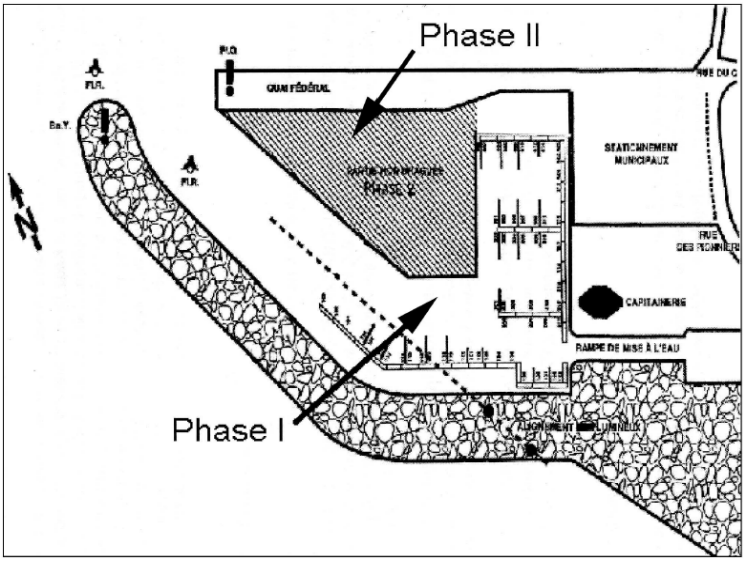
Gestionnaire et propriétaire :

Corporation du parc nautique de Saint-Jean-Port-Joli

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

- Club de voile Les Istorlets
- La marina héberge les embarcations des pêcheurs d'esturgeons au printemps
- Garde Côtière Auxiliaire

Situation de la marina et principales caractéristiques :



Selon les plans initiaux du projet de développement du Parc Nautique et par souci de rentabilité, le dragage de construction du secteur de la phase II devait être prévu à partir de l'automne 2018. Cet agrandissement de la superficie disponible dans le bassin (qui passerait de 9 976 m^2 à 15 513 m^2) permettrait d'offrir des emplacements supplémentaires à quai (ajout de 40 places pour une capacité totale de 85 bateaux) et d'augmenter ainsi les revenus de la marina, en plus de faciliter l'accès et la navigation à l'intérieur du site. De plus, le projet prévoit le sur-creusage du secteur de la phase I afin d'accroitre la période d'accessibilité à la marina.

Actuellement, il n'est pas possible d'y entrer à marée basse. En effet, une zone de sédimentation située le long de la face sud-ouest du quai fédéral est complètement émergée à marée basse et limite l'espace disponible pour l'exécution de manœuvres (risques d'échouages) et les places à quai. Par ailleurs, avec l'accumulation qui s'ajoute au courant de l'été, l'épaisseur de vase augmente ce qui restreint d'autant plus la période d'accessibilité au bassin de mouillage. Enfin, la migration de la vase du secteur de la phase II vers la phase I s'ajoute aux volumes annuels à draguer.

Pour le dragage annuel, la marina utilise un dispositif artisanal de succion à faible débit[3].

Bassin intérieur			Emplacement des embarcations			
Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Profondeur d'eau actuelle à marée basse	capacité totale	saisonniers	visiteurs	Longueur max. des embarcations
9 976 m^2	-2,0 m (secteur de la phase I) -2,5 m (secteur de la phase II)	-0,5 m à +0,2 m (secteur de la phase I mesurée en 2010) +1,5 m à +1,8 m (secteur de la phase II)	66	45	21	50 pi

Taux de sédimentation du bassin intérieur	Dragage annuel d'entretien (selon le Programme de dragage décennal)	
	Volumes	Coûts
0,55 m/an	8 600 m^3/an	30 000 $

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Dragage initial d'entretien des 2/3 de la marina à -2,5 m de la mi-mai à la fin juin puis envasement graduel (-1,8 m fin juillet et +1 m en octobre). Conséquence : plus la saison avance, plus les plages horaires sont réduites pour le déplacement des bateaux • Installation de gestion des eaux grises pas encore aux normes.	• La marina possède son propre système de dragage, mais le processus d'obtention du CA est complexe et les coûts de plus en plus élevés (notamment pour les exigences de caractérisation des sédiments) • Même si le CA a été obtenu (valide jusqu'en 2027), insuffisance de fonds (coût estimé à 1 million minimum) pour draguer le 1/3 du bassin qui n'a jamais été dragué et pouvoir développer la marina comme souhaité.

[3] Conseil du Saint-Laurent. (2019). Les marinas en eau trouble. Fiche du portrait | Plan de Gestion Intégrée Régional du Conseil du Saint-Laurent.

Marina de Rivière Ouelle

Gestionnaire et propriétaire :

Parc nautique de la Rivière Ouelle inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

Situation de la marina et principales caractéristiques :

Le Parc Nautique de la Rivière-Ouelle est un OBNL regroupant une quinzaine de membres. Chaque année, quelques plaisanciers de passage viennent aussi profiter des installations au cours de la saison. Si la majorité des utilisateurs de la marina sont des propriétaires d'embarcation (à moteur ou à voile), d'autres en profitent pour pratiquer divers sports nautiques tels que le kayak, le canot ou la moto marine (sea-doo). À l'été 2018, le gestionnaire a amélioré le balisage pour assurer un accès sécuritaire à marée montante (sécurité à la navigation). Ce projet devait se poursuivre en 2019. Actuellement, la marina en collaboration avec la municipalité de Rivière-Ouelle évalue la possibilité de réaménager la descente piétonnière et le muret de soutènement.

Infrastructures et installations	Services
● Rampe de mise à l'eau payante ● Quais flottants ● Stationnement	● Électricité ● Eau portable ● Toilettes publiques

Profondeur d'eau moyenne à marée basse dans le chenal	Emplacement des embarcations			
	capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
non navigable, mais la coque des bateaux est toujours en flottaison	17	15	Quelques-uns	35 à 40 pi

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Érosion importante de la descente piétonnière et du muret de soutènement • OBNL modeste avec petit budget pour maintien des infrastructures et assumer les coûts d'opération de base (assurances, électricité, taxes, renouvèlement des quais) • Aucun système de gestion des eaux grises mais une entreprise privée vient pomper les bateaux sur place, au besoin	• Aucune activité de dragage. Impossible en raison de l'emplacement de la marina dans la rivière

Quais de Kamouraska

Gestionnaire et propriétaire :

Propriété de la municipalité de Kamouraska et gestion déléguée à la Corporation du Patrimoine maritime de Kamouraska

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

Situation des quais et principales caractéristiques :

Les quais de Kamouraska sont des installations portuaires aménagées dans la première moitié du XIXe siècle. Il s'agit de deux quais en bois et en béton, respectivement désignés sous les noms de quai Taché et quai Miller. Ils ont joué un rôle central dans l'économie du Kamouraska au cours du XIXe siècle. Ils constituent également l'un des plus anciens sites portuaires de la rive sud de l'estuaire du Saint-Laurent. En 1984 la municipalité de Kamouraska s'en porte acquéreur. Les quais sont déclarés « site du patrimoine » en 1997.

Quai Taché

Le quai Taché mesure 550 pieds de long. La partie sud (environ 200 pieds) et la descente à bateaux ont été restaurées en 2014. Il y a un projet de réfection de la partie nord, sur une longueur de 300 pieds environ. Idéalement, le quai restauré au complet pourrait permettre l'amarrage des navires des excursionnistes (bateaux de 150 personnes).

Année de construction	Configuration
Entre 1815 et 1826	Ligne droite de 550 pi avec structure de bois à caissons à claire-voie

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• La partie nord est inutilisable, car en décrépitude • Perte d'accès au fleuve : accès nautique à la descente de mise à l'eau menacé à moyen terme puisque les bateaux doivent longer la partie nord du quai (son côté est) en décrépitude • À moyen terme, le déclin du quai nuira à l'industrie touristique : plus de 100 000 touristes passent durant la saison, Kamouraska étant le moteur de l'attraction touristique de la région	• Il n'y a pas d'envasement le long de la partie utilisée du quai

Quai Miller et bassin

Le quai Miller mesure environ 320 pieds et possède une structure de bois avec caissons à claire-voie remplis de pierres et des contreforts en béton. Éventré par les tempêtes à la fin des années 1990, le quai, incluant la rampe de mise à l'eau attenante, a bénéficié de travaux de restauration majeurs en 2004. Idéalement, l'installation d'une rampe amovible d'accès aux quais flottants pour les petits bateaux d'excursionnistes (moins de 25 personnes) serait un atout pour le quai.

Année de construction	Configuration
Milieu du XIXe siècle	Ligne brisée de 320 pi avec structure de bois à caissons à claire-voie remplis de pierres et contreforts en béton

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• L'accès aux quais flottants se fait à l'aide d'une échelle, ce qui ne permet pas un usage commercial • Perte d'accès au fleuve : accès nautique à la descente de mise à l'eau menacé à moyen terme puisque les bateaux doivent longer la partie nord du quai Taché (son côté ouest) en décrépitude • À moyen terme, le déclin du quai nuira à l'industrie touristique : 80% des 100 000 touristes fréquentent ce quai adjacent à la plage	• Il n'y a pas d'envasement le long de la partie utilisée du quai

Chenal d'entrée		Bassin intérieur			Emplacement des embarcations			
Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Profondeur d'eau actuelle à marée basse	Capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
ND	ND	150 m^2 Quai Miller	ND	ND	Petits voiliers s'amarrent parfois	S/O	S/O	20 pi

Goélettes aux quais de Kamouraska
© Pauline H. Scott, Musée Régional du Kamouraska

Quai Taché © Comité ZIP

Esquisse du projet © Patrimoine maritime Kamouraska

Marina et port de Rivière-du-Loup

Gestionnaire et propriétaire :

Propriété du MTQ incluant le lot d'eau
Gestionnaire et propriétaire de la marina : Club nautique de Rivière-du-Loup inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

- Ville de Rivière-du-Loup (gestionnaire du permis d'occupation pour le développement du parc maritime)
- Corporation du Carrefour maritime de Rivière-du-Loup (organisme mandaté par la Ville pour la gestion du projet d'aménagement du Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup)
- STQ qui opère le terminal de la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon
- Société Duvetnor ltée
- Croisières AML

Situation de la marina et principales caractéristiques :

Il est prévu sous peu un important projet de réaménagement des aires terrestres de près de 11 millions $.

Par ailleurs, il serait nécessaire d'installer des pontons neufs avec services et d'augmenter les places de quaiage pour assurer des revenus suffisants au Club nautique. Des infrastructures d'accueil adéquates seraient également nécessaires pour permettre l'amarrage des navires des croisiéristes.

Infrastructures et installations	Services
● Marina ● Bâtiment d'accueil (capitainerie) ● Billetterie pour les croisières ● Restaurants ● Rampe de mise à l'eau ● Station de vidange ● Stationnement ● Terminal réservé à la STQ ● Quai réservé aux opérations des croisiéristes ● Quai de services avec poste d'essence	● Électricité ● Glace ● Restaurant ● Magasin ● Eau ● Carburant ● Atelier mécanique ● Toilettes ● Buanderie ● Vidange septique ● Entreposage hivernal ● Croisières et excursions en mer

Chenal d'accès (Secteur commercial extérieur au bassin de la marina)	Bassin intérieur de la marina (zone de plaisance)			Emplacement des embarcations			
Profondeur d'eau requise à marée basse	Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Profondeur d'eau actuelle à marée basse	Capacité totale	Saisonniers	Invités	Longueur max. des embarcations
-3,0 m	16 000 m^2	-2,0 m	+1,7 m	40 (50 à 60 suite au projet)	34	6	40 pi

Taux de sédimentation moyen du bassin	Dragage annuel (selon le Programme de dragage décennal)	
	Volume annuel moyen	Coût annuel moyen
0,7 m/an	11 500 m^3/an	103 600 $/an

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Problème chronique d'envasement et plages horaires de plus en plus réduites pour le déplacement des bateaux • Érosion des murs structuraux de la marina et rampe de mise à l'eau en piteux état • Contrainte pour les opérations des croisiéristes (AML et Duvetnor) • Difficultés financières • Système des eaux grises existant, mais non installé	• Dragage seulement permis du 1er octobre au 31 mars avec restriction de 16 h par jour en octobre. Très difficile de draguer après le 1er octobre en raison des mauvaises conditions météo et de l'hiver • Complexité de la procédure d'obtention des CA (protection du béluga + éperlan = demandes au MPO+ MELCC) • Priorisation du dragage de la STQ pour maintien du service essentiel : impossible de draguer mécaniquement de manière simultanée pour le bassin de plaisance et commercial des croisiéristes • Méthode actuelle par la STQ : dragage mécanique par le Groupe Océan

Marina de Rivière-du-Loup © Comité ZIP

Marinas du Gros-Cap (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs)

Secteur Ile-Verte

Gestionnaire et propriétaire :

Marina du Gros-Cap inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

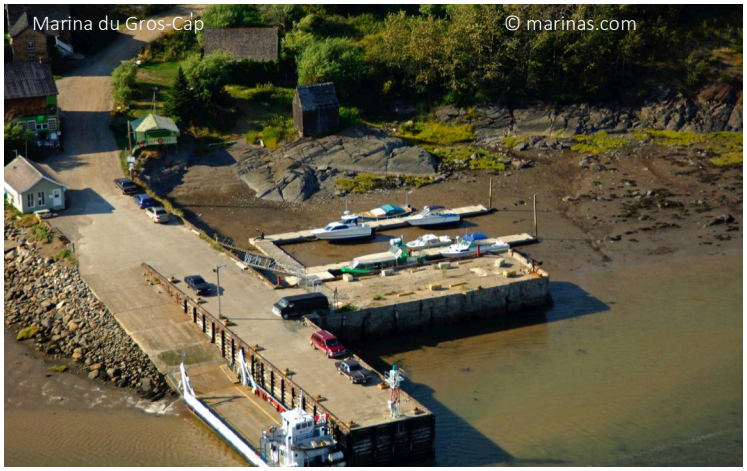
Situation de la marina et principales caractéristiques :

La marina est dotée de quais flottants attenants au quai de la traverse L'Isle-Verte/Île-Verte, appartenant à la STQ. Les pontons ont été refaits en 2013.

Idéalement, l'installation d'un brise-lame (protection des vents d'Est) serait nécessaire ainsi qu'une amélioration du système d'ancrage des quais. Des quais de remplacement seraient également bénéfiques.

Caractéristiques de la marina		Emplacement des embarcations			
Profondeur d'eau à marée basse	Taux de sédimentation annuelle	capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
ND	ND	21	20	1	16-22 pi

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Faible protection des vents d'Est. Lors de la tempête du 1er novembre 2019, les 3 poteaux d'ancrage de la marina ont cassé. • Absence de grues pour la mise à l'eau : les pontons sont poussés en bloc par la pelle d'un tracteur. Usure prématurée des blocs de polystyrène et bris des joints reliant les pontons • Financement du fonctionnement	• Le dernier dragage a été effectué il y a une vingtaine d'années. Le quai pourrait être de nouveau dragué, mais ce n'est pas le dossier prioritaire.



Secteur L'Isle-Verte (village), côté Est

Gestionnaire et propriétaire :

Marina du Gros-Cap inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

Situation de la marina et principales caractéristiques :

L'accès à la marina est important pour les habitants de l'Île ou ceux qui y travaillent compte tenu du fait que les horaires du traversier, qui dépendent des marées, sont très variables. La mise à l'eau des embarcations se fait par la rampe du quai du traversier et par une grue.

Idéalement, la marina aurait besoin d'être draguée périodiquement à l'aide d'un tuyau qui passerait de part en part du quai pour laisser circuler la boue avec le courant. Par ailleurs, l'ajout de deux quais et l'installation d'un système d'ancrage des quais seraient un atout pour la marina.

Infrastructures et installations	Services
● Rampe de mise à l'eau ● Quais flottants ● Aire de stationnement	● Pas électricité

Profondeur d'eau actuelle à marée basse	Emplacement des embarcations			
	capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
non navigable	5	5	0	16 à 22 pi

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Le site a été dragué il y a 10 ans, mais en 3 ans, il s'est à nouveau rempli • À cause de l'envasement durant les petites marées, les bateaux ne flottent pas (même lorsque la marée est à son point le plus haut) • Quai déserté durant la période estivale • Financement du fonctionnement	• Dernier dragage effectué en 2009 (entreprise locale) • MTQ avait assumé la facture • Méthode 2009: construction d'un chemin sur la batture pour se rendre au lieu de dragage. Alternative: plateforme (barge) qui se dépose à marée basse + pelle mécanique dessus + tapis roulant qui envoie la vase dans le 10 roues stationné sur le quai.

Secteur L'Isle-Verte (village), côté ouest - Quais flottants

Gestionnaire et propriétaire :

STQ : Gestionnaire (depuis 2014) et propriétaire des quais (depuis 2017)

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Aucun

Situation de la marina et principales caractéristiques :

Les pontons sont en très bon état. Deux places sont utilisées, en avril/mai et de la fin août à novembre, par les pêcheurs d'oursins. La mise à l'eau des embarcations se fait par la rampe du quai du traversier et par une grue.

Idéalement, la marina aurait besoin d'être draguée périodiquement. Il serait également nécessaire de relocaliser la zone d'accostage du traversier à la tête du quai et les quais flottants au site d'accostage actuel du traversier.

Profondeur d'eau actuelle à marée basse	Emplacement des embarcations			
	capacité totale	saisonniers	invités	Longueur max. des embarcations
ND	5	5	0	16 à 22 pi

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Dû à l'incapacité de s'accoster au côté Est, conflit d'usage majeur pour l'accostage durant les périodes de navigation entre le traversier, les bateaux de pêche et les embarcations privées des résidents de l'Île-Verte et du propriétaire de l'Île Ronde • Les propulseurs du traversier poussent la boue le long des quais flottants, ce qui diminue la période de flottaison des embarcations • Aucune protection des vents d'Ouest : naufrages d'embarcations à quai en 2017, 2018 et 2019 • Financement du fonctionnement	• Dernier dragage effectué en 2009 (entreprise locale)

Marina de St-Michel-de-Bellechasse (hors TCR)

Elle ne se trouve pas sur le territoire de la TCR Sud-de-L'Estuaire Moyen (plus à l'ouest), mais les enjeux sont assez proches de ceux expérimentés par les marinas du territoire.

Gestionnaire et propriétaire :

Club nautique St-Michel inc.

Autres organisations, gestionnaires ou membres corporatifs présents :

Plusieurs membres de la Garde Côtière Auxilliaire (GCA) et 2 embarcations de la GCA amarrées / disponibles.

Présence d'une entreprise privée offrant des excursions de pêche.

Situation de la marina et principales caractéristiques :

Le Club nautique St-Michel est un OBNL géré par un Conseil d'Administration composé de 7 membres.

Depuis 2010, les travaux de dragage sont réalisés à l'aide d'une drague mécanique conçue, mise au point et fabriquée par des membres de la marina. Cette drague a été inspectée / certifiée par Transport Canada (chaland motorisé de 10,35m X 4,20m munie d'une benne preneuse de 3 m^3).

Toutes les composantes du système hydraulique de la drague sont d'huile végétale, afin de minimiser l'impact sur le milieu aquatique en cas de bris d'équipement. De plus, l'étanchéité de la benne preneuse fait en sorte qu'aucun sédiment n'est échappé dans la colonne d'eau lors du transport. Cette technique de dragage permet de retirer les sédiments et de les redéposer à un autre endroit, en minimisant les matières en suspension / la turbidité de l'eau. Le dragage se fait sur une surface de 17 410 m^2.

Pour l'autorisation 2009-2019 une compensation devait être versée pour la perturbation de l'habitat du poisson (sédiments en eau libre).

Idéalement, une mise à niveau du système électrique dans les pontons serait nécessaire. La marina aurait également besoin d'une potence de démâtage pour les bateaux qui doivent être entreposés à l'extérieur du site (seulement 6 bateaux sont entreposés sur place).

Bassin intérieur			Emplacements des embarcations			
Superficie	Profondeur d'eau requise à marée basse	Profondeur d'eau actuelle à marée basse	capacité totale	saisonniers	visiteurs	Longueur max. des embarcations
11 250 m^3	+/- 1,80 à 2,0 m (autant pour le chenal que le bassin)	+/- 1,80 m	70	60 à 70 (dont 20 membres réguliers)	6 à 10	35-40 pi

Taux de sédimentation du bassin intérieur	Dragage annuel d'entretien (selon le Programme de dragage décennal)	
	Volume	Coûts
ND	Près de 3 000 m^3 (1 500 m^3 chenal et 1 500 m^3 bassin de plaisance)	35 000 $

Problématiques actuelles	Principales contraintes de dragage
• Envasement ponctuel imprévisible selon les conditions du chenal d'accès (bassin de plaisance inaccessible) • Capacité à faire leur propre dragage, mais inquiétudes pour le renouvèlement du CA • Amélioration nécessaire des services (électricité, gestion des eaux grises, démâtage) • Installation aux normes d'un système de gestion des eaux grises nécessaire	• Dragage seulement permis du 1er juillet au 31 octobre (dragage du chenal d'accès du 1er juillet au 30 septembre et dragage possible du bassin seulement en octobre, une fois que les bateaux sont sortis) • Complexité du processus d'obtention du CA et coûts de plus en plus élevés, notamment pour les exigences de caractérisation des sédiments

Marina de Saint-Michel-de-Bellechasse © Info Marina

Annexe 1 : Les périodes de dragage possibles

MARINAS	Janvier				Février				Mars				Avril				Mai				Juin				Juillet				Août				Sept				Oct				Nov				Déc			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
MARINA DE RIVIÈRE-DU-LOUP (dragage mécanique Océan)																					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
MARINA DE SAINT-MICHEL-DE-BELLECHASSE (draguage hydraulique artisanale)																					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Bassin											
MARINA DE BERTHIER-SUR-MER (dragage mécanique Océan)																					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
MARINA DE MONTMAGNY (aucun dragage)	Aucun dragage nécessaire en raison de la présence de la rivière (dragage naturel)																																													
MARINA DE SAINT-JEAN-PORT-JOLI (dragage hydraulique artisanal)																					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
MARINA DE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS (aucun dragage)	Aucun dragage réalisé depuis 20 ans																																												
MARINA DE L'ISLE-VERTE (dragage mécanique artisanal - disposition terrestre)	Aucune contrainte autre que financière vu la technique utilisée																																												

Légende:

- Période permise, mais impossible de travailler en raison de la présence de bateaux, de la météo, des glaces ou autre
- Fenêtre réelle de dragage
- Période interdite par les autorités
- X — Période d'opération des marinas (installation des pontons et présence de bateaux dans le bassin
- Période que les gestionnaires aimeraient ajouter

Meilleure période pour draguer, nonobstant le milieu récepteur: Le printemps, car juste avant et hors de la saison de plaisance et conservation des acquis de dragage pendant l'été.

Pire période pour draguer: De juin à fin septembre en raison de la présence de pontons et de bateaux et l'automne, car perte des acquis de dragage (accumulation de sédiments pendant l'hiver) et coûts astronomiquesgénérés par le dragage réalisé en mauvaises conditions météorologiques (arrêts fréquents, bris mécaniques, etc.).