



Ville de Gaspé

GASPÉ, VILLE AU CŒUR DU QUÉBEC MARITIME

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS ET À L'IMPLANTATION
DE LA STRATÉGIE MARITIME ET
MINISTRE RESPONSABLE DE LA RÉGION GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE

M. JEAN D'AMOUR

DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DE LA
STRATÉGIE MARITIME DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

SEPTEMBRE 2014

Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction..... | 3 |
| Situation géographique et histoire maritime..... | 3 |
| Économie maritime..... | 4 |
| Tourisme maritime..... | 6 |
| Transport maritime..... | 7 |
| Projet phare de la Stratégie maritime : Projet récréotouristique de Rivière-au- Renard et lien maritime Côte-Nord-Anticosti-Gaspésie..... | 9 |
| Conclusion..... | 10 |
| Recommandations..... | 11 |

Introduction

Dans le cadre des consultations effectuées par le gouvernement du Québec pour l'élaboration de sa stratégie maritime, la Ville de Gaspé compte faire valoir l'importance que représente la vie maritime dans son économie, son histoire, son mode de vie et pour le développement futur de la municipalité.

Principale ville de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avec 15 200 habitants, Gaspé possède de nombreux atouts qui mériteraient d'être développés afin de positionner le Québec maritime sur la scène internationale, mais également afin de développer à son plein potentiel le caractère maritime unique de Gaspé. Des projets sont présentement sur la table et qui, advenant leur réalisation, donneraient au Québec et à la future Stratégie maritime du Québec des résultats concrets et tangibles qui feraient avancer plusieurs régions du Québec maritime.

Situation géographique et histoire maritime

La ville de Gaspé est située à l'extrême est de la péninsule gaspésienne, à plus de 600 km de la ville de Québec et à plus de 850 km de la ville de Montréal. Son éloignement des grands centres de population de la province amène un lot de défis particuliers aux régions excentrées. Malgré des défis importants au niveau de son développement économique, Gaspé constitue le pôle économique de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine grâce notamment à son riche héritage maritime qui remonte à plusieurs centaines d'années!

En effet, si nous parlons aujourd'hui du marché des croisières internationales en pleine effervescence, il ne faut pas oublier que Gaspé accueille plusieurs dizaines de bateaux de croisière dès les années 1920. La vie maritime se déroulant à Gaspé et le caractère maritime de la ville marquèrent et marqueront toujours son développement. Depuis 1805, et encore aujourd'hui, la ville de Gaspé a été le lieu de la construction de nombreux bateaux dans divers chantiers maritimes. Dès 1760, le commerce de la morue commence à se développer dans les différents ports situés sur ce qui est maintenant la grande ville de Gaspé. Au milieu du 19^e siècle, Gaspé est une plaque tournante de l'économie maritime québécoise alors que des bateaux de partout dans le

monde (plus d'une dizaine de pays et 15 ports majeurs du monde) sont régulièrement de passage dans la baie de Gaspé.

En 1860, suite à un traité de réciprocité avec le géant américain au sud de la frontière, le gouvernement canadien décide de créer un port franc à Gaspé. La zone franche y aura des répercussions majeures, alors que pas moins de 11 consulats s'installent dans la ville et que Gaspé devienne l'une des plaques tournantes du trafic maritime nord-américain. Cette période faste pour le développement de la ville s'arrêtera en 1867 alors que le statut de port franc lui sera retiré au profit du port d'Halifax. Malgré cela, le caractère maritime de la ville est toujours bien vivant et constitue une partie importante de son économie.

Économie maritime

L'économie de la Gaspésie et spécifiquement de Gaspé a toujours pu compter sur les activités en mer. En premier lieu, le secteur des pêches et de l'aquaculture représente encore aujourd'hui une partie importante de l'économie gaspésienne. En effet, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, les emplois du domaine des pêches et de l'aquaculture représentent près de 15 % des emplois totaux de la région (5 455 sur 36 255). C'est évidemment le plus gros pourcentage au Québec alors que les emplois de ce secteur représentent 0,2 % de l'ensemble des emplois du Québec et 4 % pour la région de la Côte-Nord, qui occupe le 2^e rang (CSMOPM, 2014, p. 51).

À Gaspé, plus particulièrement dans le secteur de Rivière-au-Renard, trois usines du secteur de la transformation des produits marins sont parmi les plus gros employeurs de la ville : Les Pêcheries Marinard ltée emploie environ 200 personnes, les Crevettes du Nord Atlantique inc. en emploie 150 et les Pêcheries Gaspésiennes inc., environ 75. De plus, le Chantier Naval Forillon, qui emploie environ 40 personnes dans le secteur de la construction navale, constitue une entreprise très active et reconnue dans le milieu.

L'économie maritime est importante à Gaspé. Le secteur de Rivière-au-Renard est d'ailleurs reconnu officiellement par décret gouvernemental comme étant la Capitale des Pêches du Québec depuis la fin des années 1970. En effet, le port de Rivière-au-Renard est le plus

important en termes de volume de produits de la mer débarqués avec un total de 16 660 tonnes en 2011, soit plus de 30 % du volume total des débarquements au Québec. Il est également le premier port de pêche en importance au niveau de la valeur de marchandise débarquée avec 26 millions \$ en 2011, ce qui représente 18 % de la valeur débarquée au Québec (Pêches et Océans, Revue annuelle des débarquements, tableau 15).

Bien que des efforts importants ont été effectués par l'ensemble de l'industrie des pêches pour améliorer la productivité des usines et augmenter les semaines de travail des employés, force est de constater que les entreprises de pêches et les usines de transformation font face à plusieurs défis : vieillissement et recrutement de la main-d'œuvre, variabilité de la ressource, réglementation sévère, frais d'exploitation des entreprises de pêches et notamment les coûts du carburant, le vieillissement des bateaux de pêche, etc. De plus, le crédit d'impôt pour la Gaspésie et certaines régions maritimes du Québec (CIGRM) a été diminué durant les dernières années, ce qui a entraîné une charge supplémentaire pour les employeurs.

Pour sa part, l'industrie maricole fait partie des créneaux d'excellence de la région. Malgré un développement difficile, quelques entreprises ont réussi à tirer leur épingle du jeu, notamment Les Moules de Gaspé et Les Fermes marines du Québec, qui sont établies à Gaspé. Il est important de continuer de développer ce créneau d'avenir en investissant notamment dans la recherche et le développement. Elle représente l'avenir à long terme de notre économie maritime.

Une future stratégie maritime devra inévitablement inclure des mesures novatrices pour aider l'industrie de la pêche et l'industrie maricole à une meilleure commercialisation de leurs produits, à une aide fiscale suffisante pour s'assurer que les usines demeurent compétitives au niveau de la main-d'œuvre et à un programme de renouvellement de la flotte. Cette industrie est fortement tributaire des marchés internationaux; il importera que le soutien qui y est associé tienne compte de cette réalité. À ce titre, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec aura à jouer un rôle majeur. Une autre piste intéressante qui est développée actuellement, mais qui pourrait être amenée à un meilleur niveau est le mariage du tourisme au monde de la pêche. À ce titre, la Ville de Gaspé a un projet majeur dont il sera question plus loin dans le document.

Tourisme maritime

Depuis quelques années déjà, les gouvernements provinciaux et fédéraux, ainsi que les instances régionales et locales de la Gaspésie ont misé sur le développement des croisières internationales. La Stratégie des croisières du gouvernement du Québec a permis des investissements de l'ordre de 40 M \$ pour développer des attraits en périphérie des escales. Au commencement, en 2008, on comptait ici 400 visiteurs croisiéristes et membres d'équipage. Cette année, en 2014, c'est plus de 26 000 croisiéristes et membres d'équipage qui feront escale à Gaspé et à Percé! De nombreuses attractions touristiques ont été financées grâce aux enveloppes budgétaires de la Stratégie des croisières : ces attractions servent également à renouveler le produit touristique en Gaspésie... tout en permettant aux citoyens de se réapproprier les berges maritimes qui sont les leurs. À Gaspé, nous avons vu notamment le Parc Forillon investir dans le secteur de Penouille pour accueillir les croisiéristes, la municipalité a réalisé le projet Gaspé, Berceau du Canada, qui est présentement en construction, ce qui a reconfiguré le centre-ville et permet d'offrir maintenant un produit d'appel historique et patrimonial majeur pour les croisiéristes et la clientèle touristique. Nous pouvons également parler de la mise en place du train touristique l'Amiral qui fait découvrir d'une autre façon l'axe Gaspé-Percé, en plus de la construction d'une nouvelle gare intermodale adjacente au chemin de fer, et qui sert de zone d'accueil pour les croisiéristes et de bureau d'information touristique. Tous ces attraits contribuent à développer le tourisme international sur la péninsule gaspésienne, ce qui permettra à terme de renouveler l'offre touristique globale.

Des projets sont encore sur la table et les gouvernements provinciaux et fédéraux auraient avantage à poursuivre le développement touristique, notamment les projets concernant le tourisme maritime. À Gaspé, un projet majeur alliant tourisme maritime, pêche et transport est sur la table et pourrait devenir le projet phare de la stratégie maritime. Nous en parlerons un peu plus loin dans le document.

Transport maritime

Le transport est l'un des piliers fondamentaux d'une économie. Pour une région éloignée des grands centres comme la Gaspésie et pour une ville comme Gaspé, le transport est un prérequis de base pour le développement à long terme. Le transport maritime est l'un des éléments qui devra faire l'objet d'une attention particulière du gouvernement québécois.

La question des quais relève presque toujours du gouvernement fédéral, mais ce dernier se désiste de plus en plus des installations portuaires secondaires et des quais qui, jadis, étaient entretenus par ce dernier. À Gaspé, un seul quai fait l'objet d'un processus de dessaisissement, mais qui n'est pas complété : celui de L'Anse-au-Griffon. Les enveloppes proposées par le gouvernement fédéral ne suffisent pas à remettre en état les quais qui deviendraient la propriété du milieu. Ces milieux n'ont pas les ressources nécessaires pour en assurer l'entretien à long terme, surtout dans une perspective où ils ne sont pas remis à niveau avant la cession. Pourtant, ces quais constituent souvent le cœur et l'âme des villages et une opportunité de développement pour la clientèle locale et touristique de plaisanciers. Plusieurs villages ont d'ailleurs réussi à revaloriser les quais en y greffant des activités commerciales, culturelles ou touristiques. Le gouvernement québécois pourrait développer une stratégie en collaboration avec le gouvernement fédéral afin d'aider les communautés locales à revaloriser ces endroits centraux de nos communautés côtières. À titre d'exemple, le fédéral pourrait assumer les coûts associés à la remise en état ou au démantèlement des quais, et le provincial, en partenariat avec le milieu, pourrait en assurer le développement et la diversification des usages.

À Gaspé, le port de Sandy Beach constitue le deuxième plus grand port naturel en eau profonde au monde. Bien que situé à un endroit stratégique pour le Québec, ce dernier reste grandement sous-utilisé. Depuis la fermeture de Mines Gaspé en 2002, le tonnage du port a beaucoup diminué. Un projet de décontamination devrait se réaliser durant les deux prochaines années afin de décontaminer le port des sédiments de cuivre, vestige de l'époque de Mines Gaspé. Malgré cela, des activités se tiennent toujours sur le port : exportation de pales d'éoliennes par LM Windpower, chargement de sel pour le déglacage des routes, livraison de pétrole pour les compagnies locales, chargement et déchargement de moules, etc. Des compagnies de croisières

y font également accoster leur bateau, tout comme divers navires gouvernementaux (garde côtière, marine canadienne et française, etc.).

En 2009, le tonnage du port de Gaspé s'élevait à 457 milliers de tonnes. La Ville de Gaspé croit que le port pourrait être davantage utilisé, notamment en y associant le transport par chemin de fer qui est à proximité du site. Le port de Sandy Beach se retrouve à l'intérieur d'un abri naturel laissant un canal d'entrée d'au moins 500 mètres et d'une profondeur constante de 20 mètres. C'est d'ailleurs en raison de ces avantages naturels que Jacques Cartier, désirant se réfugier d'une tempête, y séjourna une dizaine de jours en 1534 lorsqu'il prit possession du Canada au nom du Roi de France! Pour revenir à aujourd'hui, ajoutons que l'exportation de composantes d'éoliennes et l'accès aux marchés européens et du nord-est de l'Amérique du Nord seraient des bonnes pistes de développement futur du port de Gaspé.

Gaspé compte également deux marinas qui ont rénové leurs installations dernièrement. L'espace pour les plaisanciers locaux et de passage s'élève à 150 utilisateurs et on y offre plusieurs services : restauration, carburant, buanderie, Internet, etc. D'ailleurs, plusieurs marinas de la péninsule gaspésienne ont rénové leurs installations, créant ainsi un circuit très prisé par les vacanciers, et des escales incontournables de la Route bleue de la Gaspésie.

Le port de Rivière-au-Renard est dédié presque exclusivement aux pêches. Comme nous l'avons écrit précédemment, il est le plus important port de pêche au Québec. Situé au cœur d'un village qui se relève courageusement d'une reconstruction presque complète de son centre-ville suite aux inondations majeures de 2007, le port de Rivière-au-Renard et son parc industriel du monde des pêches, lequel appartient au MAPAQ mais est géré par la Ville, pourrait être utilisé pour faire découvrir aux visiteurs une expérience sans précédent du monde maritime. Une corporation de développement travaille depuis quelques années à un projet récréotouristique majeur pour le village. Parallèlement à ce projet, les municipalités d'Anticosti et de Havre-Saint-Pierre, dans la région de la Côte-Nord, travaillaient en collaboration avec la SÉPAQ, à un projet de lien maritime entre la Côte-Nord, l'île d'Anticosti et la Gaspésie. Nous croyons que ces deux projets pourraient s'avérer une réalisation phare de la Stratégie maritime du Québec pour les régions du Québec qui pourrait à la fois développer le transport dans ces deux régions éloignées,

créer des emplois durables dans ces communautés, mais également intéresser une clientèle internationale à la recherche d'une expérience authentique.

Projet phare de la Stratégie maritime : Projet récréotouristique de Rivière-au-Renard et lien maritime Côte-Nord-Anticosti-Gaspésie

Nous avons développé précédemment l'histoire maritime de Gaspé, l'économie liée à la vie maritime dans notre ville ainsi que le développement touristique et du transport qui offre de belles opportunités pour créer des emplois durables. Nous croyons également que les deux projets que nous résumerons bientôt intègrent toutes ces facettes de la vie maritime et constitueraient un projet phare de la Stratégie maritime, et qui toucheraient deux des régions les plus maritimes au Québec : la Côte-Nord et la Gaspésie.

Le projet récréotouristique de Rivière-au-Renard découle d'un travail acharné d'un groupe de bénévoles qui ont décidé de prendre en main le développement du centre du village de Rivière-au-Renard à la suite des inondations majeures de 2007 ayant détruit une bonne partie des infrastructures. Avec l'aide d'un groupe de spécialistes, ils ont développé un projet qui met en valeur le patrimoine maritime de la Capitale des Pêches du Québec en plus d'aménager le centre du village pour en faire un produit d'appel touristique majeur. Ce projet a d'ailleurs remporté un prix au niveau provincial décerné par l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC). Ce projet majeur nécessitera un appui financier important des deux ordres de gouvernement, qui pourrait venir d'une enveloppe consacrée au développement des croisières ou d'un autre programme gouvernemental en appui à la Stratégie maritime. Le plan d'aménagement récréotouristique serait lié au projet de lien maritime que les régions de la Côte-Nord et de la Gaspésie développent conjointement.

Le projet de lien maritime développé par la Côte-Nord et la Gaspésie, en collaboration avec la SÉPAQ, consiste à relier à l'aide d'une liaison maritime Rivière-au-Renard en Gaspésie, l'île d'Anticosti et Havre-Saint-Pierre sur la Côte-Nord. Ce projet découle de plusieurs constats : les régions maritimes ont développé leur potentiel au cours des dernières années, les trois régions possèdent déjà des parcs nationaux prisés par la clientèle internationale (Parc Forillon, Parc

National de Mingan, Parc national d'Anticosti), Anticosti souffre d'un manque d'accessibilité, les trois pôles touristiques visés seraient en mesure d'attirer une clientèle internationale qui recherche une expérience « des grands espaces » authentique. Les trois villes d'Havre-Saint-Pierre, d'Anticosti et de Gaspé, en collaboration avec la SÉPAQ, produiront prochainement une étude de marché afin de confirmer le potentiel commercial d'une telle initiative. Nous espérons que cette étude confirmera l'opportunité exceptionnelle de développement que nous croyons être devant nous. Nous sommes convaincus que la future Stratégie maritime du Québec verra également en elle une occasion formidable de désenclaver deux régions du Québec en plus de procurer des emplois durables en attirant un tourisme international.

Conclusion

Dans notre mémoire, nous avons démontré que l'histoire, l'économie, les transports et le développement touristique de notre ville étaient intimement liés au caractère maritime de notre région et de ses habitants. Bien que notre région soit face à de nombreux défis économiques et sociaux, nous sommes convaincus qu'une partie des solutions à ces derniers est d'investir dans ce qui fait l'une de nos particularités : notre caractère maritime. À cet égard, la future Stratégie maritime du Québec s'avère une opportunité incroyable afin de développer les potentiels nombreux et originaux se trouvant sur le territoire de notre ville. L'un de ces potentiels, nous le croyons, pourrait constituer le projet phare de cette future stratégie maritime : la réalisation du projet d'aménagement récréotouristique de Rivière-au-Renard et la mise en fonction d'un lien maritime Gaspésie-Anticosti-Côte-Nord. Ce projet ambitieux toucherait l'imaginaire québécois et serait une attraction touristique majeure pouvant attirer des visiteurs de partout au monde. En terminant, nous aimerions formuler quelques recommandations au comité responsable de l'élaboration de la future Stratégie maritime québécoise sur l'ensemble des points abordés dans ce mémoire.

Recommandations

Économie maritime

- Poursuite de l'appui aux industriels de la pêche et appui au développement des marchés internationaux et à la commercialisation des produits de la pêche;
- Aide à la relève pour les entreprises de pêche et programme d'aide pour moderniser les flottilles de pêche;
- Maintien d'un fonds d'investissement pour les entreprises maricoles du Québec;
- Appui aux chantiers maritimes performants et développement de leur expertise;
- Maintien du Crédit d'impôt remboursable pour la création d'emplois en Gaspésie et dans certaines régions maritimes du Québec dans les secteurs de la biotechnologie marine, de la mariculture et de la transformation des produits de la mer à un niveau acceptable pour ces industries.

Tourisme maritime

- Poursuite de l'appui aux organismes d'escale des régions maritimes du Québec;
- Prolongation des enveloppes pour le développement des attractions touristiques liées au développement des croisières internationales;
- Appui aux marinas des régions maritimes pour la création d'un circuit québécois pour les plaisanciers.

Transport maritime

- Travailler avec le palier fédéral afin de développer à son plein potentiel le port de Sandy-Beach;
- Travailler avec le palier fédéral afin que les quais des régions maritimes soient mis à niveau et développés pour contribuer à la vie économique, touristique et culturelle des villes et villages maritimes du Québec.

Projet phare de la Stratégie maritime du Québec

- Appui financier au projet de développement récréotouristique de Rivière-au-Renard, mettant en valeur le patrimoine et l'histoire maritime de la Capitale des Pêches du Québec;
- Réalisation du lien maritime Gaspésie-Anticosti-Côte-Nord afin de consolider et développer les destinations touristiques de ces deux régions au potentiel touristique international.