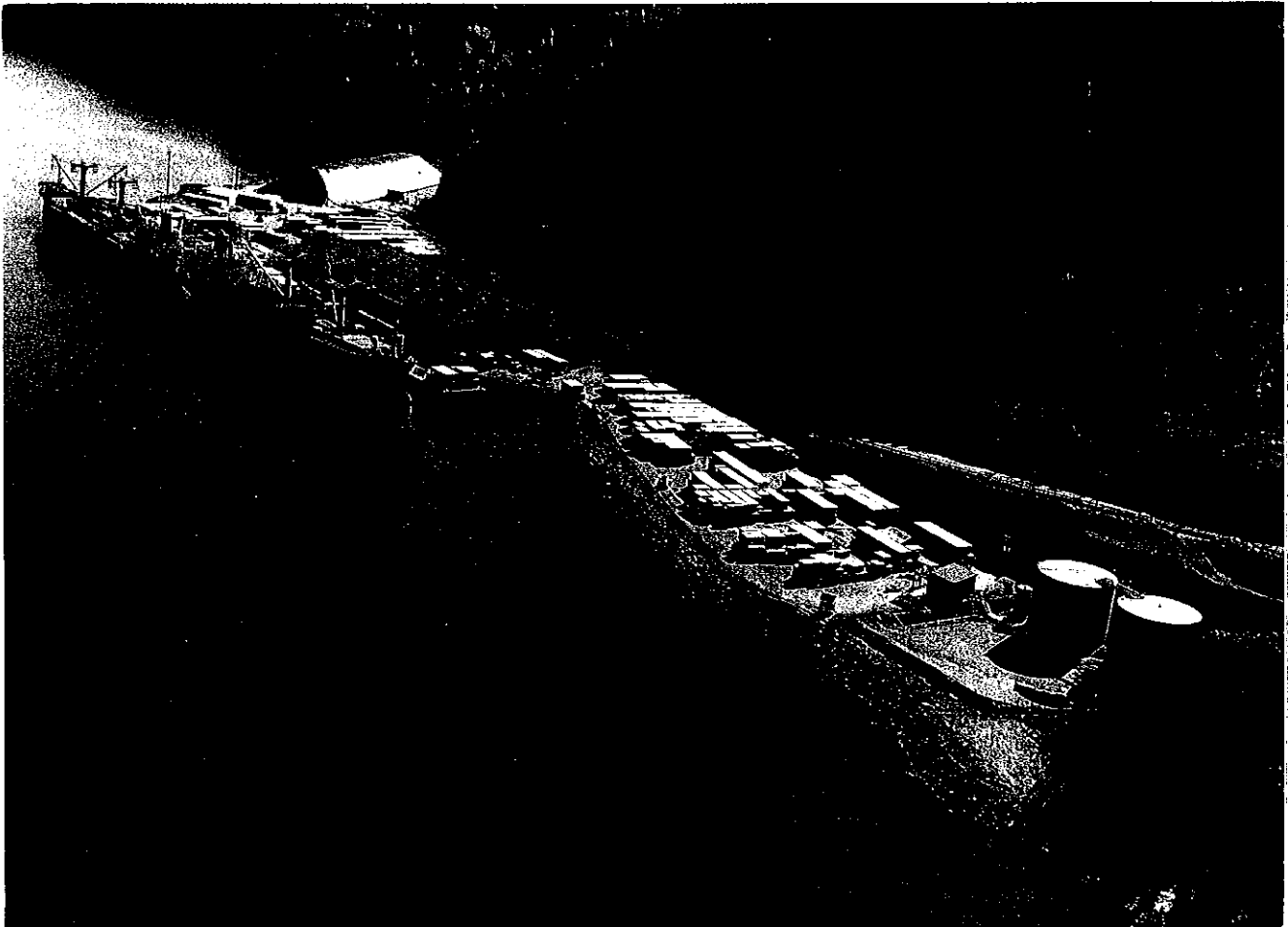


Administration portuaire du Saguenay

Plan d'utilisation des sols



novembre 2000



François Boivin, urbaniste
930, rue Jacques-Cartier Est
Chicoutimi (Québec)
G7H 7K9
Téléphone : (418) 693-6231

Équipe de réalisation

Consultants

François Boivin, Urbaniste, Chargé de projet

Carl Brisson, Géographe et cartographe

Luc Gobeil, M. urbanisme

Consultants pour la mise à jour

Le Groupe Leblond Bouchard

Administration portuaire du Saguenay

Richard Brabant, Directeur général

Alain Bouchard, Responsable de l'administration et du trafic

Avant-Propos

En 1998, le gouvernement canadien a adopté le projet de loi C-9 intitulé, Loi maritime du Canada. Il s'agit d'une loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

À l'article 4 du projet de loi, il est déclaré que l'objectif de la Loi est de:

- a) mettre en œuvre une politique maritime nationale qui vise à assurer la mise en place de l'infrastructure maritime qui est nécessaire au Canada et qui constitue un outil de soutien efficace pour la réalisation des objectifs socioéconomiques locaux, régionaux et nationaux, et qui permettra de promouvoir et préserver la compétitivité du Canada et ses objectifs commerciaux;
- b) fonder l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques internationales et des approches compatibles avec celles de ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes qu'appliquent les différentes autorités;
- c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et leur soient offerts à un coût raisonnable;
- d) fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;
- e) offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales des composantes du réseau des services et installations portuaires et prendre en compte les priorités et les besoins locaux;
- f) gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé;
- g) prévoir la cession, notamment par voie de transfert, de certains ports et installations portuaires;
- h) favoriser la coordination des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

L'Administration portuaire du Saguenay origine de cette loi. Elle a été reconnue par le gouvernement du Canada, au même titre que dix-sept (17) autres administrations portuaires au Canada (carte 1), comme une administration portuaire canadienne (APC). Ces administrations constituent un réseau de transport maritime efficient, fiable et compétitif permettant de maintenir et améliorer la compétitivité du pays sur les marchés mondiaux. Elles répondent aux conditions suivantes:

- une autonomie financière;
- une importance stratégique pour le commerce du Canada;
- un rattachement à une ligne principale de chemins de fer ou à des axes routiers importants;
- des activités diversifiées.

Dans ce contexte, l'Administration portuaire du Saguenay représente une composante structurante du réseau maritime canadien. Elle opère un port moderne au service d'un hinterland de plus en plus tourné vers l'exportation mondiale. Les installations sont rattachées aux principaux axes routiers du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Chapais et du Nord du Québec. Cette localisation stratégique, au cœur des ressources naturelles, loin à l'intérieur de l'hinterland, fait des installations de l'Administration portuaire du Saguenay l'un des principaux terminus maritimes du Nord québécois. L'Administration donne ainsi accès, au reste du monde, à un vaste territoire représentant plus de la moitié du Québec. La sphère d'influence de l'Administration portuaire dépasse largement la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.



● Administrations portuaires canadiennes

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS
 CARTE 1
 LOCALISATION DES APC AU CANADA
 Juin 1999

Avant-Propos		i
Table des matières		iv
Introduction		1
Partie 1 – Statut, mandat et histoire		3
1.1	Statut et administration	3
1.2	Zone sous juridiction et immeubles sous gestion	5
1.3	Historique	7
Partie 2 – Le terminal maritime de Grande-Anse		10
2.1	Propriétés et équipements	10
2.2	Activités	12
	2.2.1 Marchandises	12
	2.2.2 Volume	16
2.3	Études de planification réalisées depuis 1985	18
	2.3.1 Plan directeur pour l'agrandissement du terminal de Grande-Anse (1990)	18
	2.3.2 Étude géotechnique de l'agrandissement du terminal maritime de Grande-Anse (1991)	20
	2.3.3 Localisation d'un nouveau site d'entrepotage au terminal maritime de Grande-Anse (1995)	21
	2.3.4 Ajout d'une aire d'entrepotage fermée au terminal maritime de Grande-Anse (1996)	
	2.3.5 Prolongement du quai	25
	2.3.6 Parc industrielo-portuaire de Grande-Anse (1998)	26
2.4	Intégration économique	27
	2.4.1 Accessibilité et transports	27

2.5	2.4.2 Aire d'influence (hinterland)	29
	Intégration à l'environnement	32
	2.5.1 Patrimoine naturel de la rivière Saguenay	32
	2.5.2 Utilisation du sol environnant et composante sociale	32
2.6	Planification régionale et locale	36
	2.6.1 Schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay	36
	2.6.2 Plan d'urbanisme et règlement de zonage de Ville de La Baie	37
	2.6.3 Zonage agricole permanent	39
2.7	Synthèse	39

Partie 3 – Le terminal pétrolier Albert-Maltais 40

3.1	Propriétés et équipements	40
3.2	Activités	42
3.3	Projets	42
3.4	Intégration économique	42
3.5	Intégration à l'environnement	42
3.6	Planification régionale et locale	43
	3.6.1 Schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay	43
	3.6.2 Plan et règlements d'urbanisme	45
	3.6.3 Zone agricole permanente	45

Partie 4 – Le quai Powell 47

4.1	Propriétés et équipements	47
4.2	Activités	49
4.3	Projets	50
4.4	Intégration économique	50
	4.4.1 Accessibilité et transport	51
	4.4.2 Aire d'influence	51
4.5	Intégration à l'environnement	52

Introduction

En vertu de la Loi, les administrations portuaires canadiennes sont tenues d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage auxquels sont assujettis les sols avoisinants.

Le présent document présente le plan d'utilisation des sols des propriétés qui sont sous la juridiction de l'Administration portuaire du Saguenay. Il comporte cinq parties:

- Partie 1 Statut, mandat et histoire
- Partie 2 Le terminal maritime de Grande-Anse
- Partie 3 Le terminal pétrolier Albert-Maltais
- Partie 4 Le quai Powell
- Partie 5 Plan détaillé d'utilisation des sols

La première partie présente les responsabilités et les pouvoirs de l'Administration portuaire du Saguenay, les eaux navigables qui relèvent de sa compétence et les propriétés et les équipements dont elle assume l'administration, la gestion, l'entretien et le développement. Elle présente également une description historique des faits ayant marqué l'évolution de l'Administration et des installations portuaires .

La deuxième partie fournit une information spécifique sur le terminal maritime de Grande-Anse. Elle traite des propriétés et des équipements, des marchandises et des volumes manutentionnés, des projets d'agrandissements et de développement étudiés depuis 1985 et enfin de l'intégration économique et sociale du terminal maritime de Grande-Anse.



La troisième partie fournit une information spécifique sur le terminal pétrolier Albert-Maltais. Elle traite des propriétés et des équipements, des activités et des projets et enfin de l'intégration économique et sociale du terminal Albert-Maltais.

La quatrième partie traite spécifiquement du quai Powell. Elle décrit les propriétés, équipements, activités, projets et traite de l'intégration économique et sociale de ces installations portuaires .

La dernière partie présente le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire du Saguenay. Elle décrit d'abord la politique, les objectifs et le plan d'utilisation rattachés au terminal maritime de Grande-Anse et ensuite elle présente la position et les projets de l'Administration portuaire du Saguenay par rapport au terminal pétrolier Albert-Maltais.



Partie 1 Statut, mandat et histoire

1.1 Statut et administration

“L’Administration portuaire du Saguenay” est reconnue comme une administration portuaire canadienne (APC) selon la Loi maritime du Canada, elle est mandataire de Sa Majesté le chef du Canada dans le cadre des activités portuaires.

En vertu de la Loi, l’Administration portuaire du Saguenay dispose, entre autres, des responsabilités et pouvoirs suivants:

Capacités et pouvoirs:

- exploiter les activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l’entreposage des marchandises (art. 28, alinéa 2.a);
- conclure des contrats à son propre nom (art. 28, alinéa 5);
- conclure des contrats à titre de mandataire de Sa Majesté le chef du Canada (art. 28, alinéa 9).

L’administration portuaire peut:

- construire, acheter, louer, exploiter et entretenir un chemin de fer sur les terrains dont la gestion lui est confiée (art. 29, alinéa 1.a);
- conclure des arrangements destinés à faciliter la circulation dans le périmètre portuaire ou dans ses voies d’accès (art. 29, alinéa 1.c);
- investir les fonds qu’elle a en réserve dans des titres de créance ou des valeurs mobilières (art. 32, alinéas a et b).
- contracter des emprunts sur son crédit pour l’exploitation des installations (art. 31, alinéa 1);

Droits

L'administration portuaire peut fixer les droits à payer à l'égard (art. 49):

- des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans le port ou en faisant usage;
- des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit passant par le port;
- des services qu'elle fournit ou des avantages qu'elle accorde, en rapport avec l'exploitation du port et des installations portuaires sous sa juridiction.

Services de circulation portuaire

Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement dans les eaux du port, l'administration portuaire peut (art. 56, alinéa 1):

- contrôler la circulation des navires qui se trouvent dans les eaux du port ou s'apprêtent à y entrer;
- normaliser les pratiques et procédures que doivent suivre les navires;
- rendre obligatoire, à bord des navires, la présence de l'équipement permettant l'utilisation de certaines fréquences radio déterminées;
- créer des zones de contrôle de la circulation portuaire pour l'application des alinéas a) à c).

Maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens

Les administrations portuaires sont tenues de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité des personnes et des biens dans le port (art. 61).

L'Administration portuaire du Saguenay offre une transparence de ses opérations par:

- la tenue d'une assemblée générale annuelle ouverte au public (art. 34);
- le dépôt d'états financiers annuels vérifiés et mis à la disposition du public (art. 37);
- l'adoption d'un plan détaillé d'utilisation des sols (art. 48).

Le siège social de l'Administration portuaire du Saguenay est situé au 6600, chemin du Terminal, Ville de La Baie, Québec, G7B 3N9.

1.2 Zone sous juridiction et immeubles sous gestion

Eaux navigables sous juridiction

Les eaux navigables qui relèvent de la compétence de l'Administration portuaire du Saguenay comprennent :

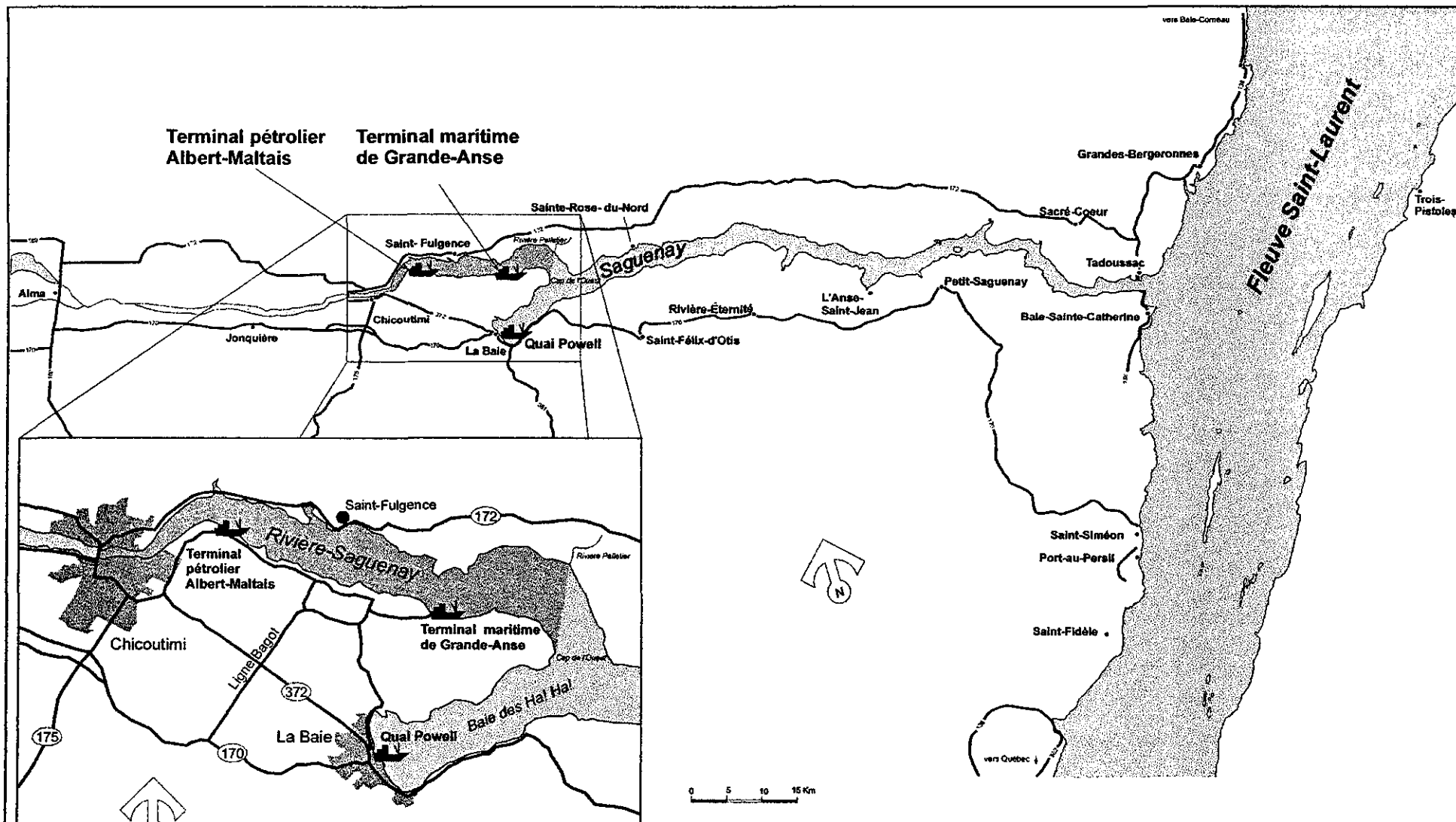
Toutes les eaux de marée de la rivière Saguenay en amont d'une ligne imaginaire tirée en travers de cette rivière entre le Cap Ouest et la rivière Pelletier jusqu'à une autre ligne imaginaire située en aval du pont Sainte-Anne, distante et parallèle à soixante-dix mètres (70,00 m) du centre dudit pont (carte 2).

Immeubles dont l'Administration portuaire du Saguenay assure la gestion et l'administration

Les propriétés et équipements dont l'Administration portuaire du Saguenay assume l'administration, la gestion, l'entretien et le développement, et sur lesquels porte le plan d'utilisation des sols comprennent trois terminaux portuaires sur la rivière Saguenay. Il s'agit du terminal maritime de Grande-Anse, du terminal pétrolier Albert-Maltais et du quai Powell. (voir carte 2).

Le terminal maritime de Grande-Anse est situé sur le territoire de Ville de La Baie, à environ 54 milles nautiques du confluent de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent. Actuellement inutilisé, le terminal pétrolier Albert-Maltais, à Pointe-à-l'Islet, est situé dans le rang Saint-Martin, sur le territoire de la ville de Chicoutimi, en amont du terminal maritime de Grande-Anse. Quant au quai Powell, il est également situé sur le territoire de Ville de la Baie, au cœur de l'agglomération, à l'extrémité de la baie des Ha ! Ha !





0 2,5 km

- Zone de juridiction de L'administration Portuaire du Saguenay
- Voie commerciale navigable

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, arpenteur
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

CARTE 2 JURIDICTION

Novembre 2000

1.3 Historique

La route des fourrures

La rivière Saguenay a toujours constitué la voie de développement de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette voie navigable était empruntée par les Amérindiens pour accéder aux territoires de chasse de la Baie James. Naturellement, les Blancs empruntèrent eux aussi cette voie de communication et ont établi très tôt un poste de traite à Chicoutimi, comme base au commerce de la fourrure (dès 1676). C'est le début de la navigation commerciale sur le Saguenay. Par la suite, des industriels s'établissent sporadiquement le long du Saguenay pour exploiter le bois destiné à la construction navale anglaise.

L'exploitation forestière

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ne s'est véritablement développée qu'à partir du milieu du 19^{ième} siècle avec l'industrie du bois. Dès le départ, il y a nécessité d'exporter les produits de cette nouvelle industrie, mais ce n'est qu'en 1873, à l'embouchure de la rivière-du-Moulin à Chicoutimi, qu'est constitué le premier port à vocation industrielle. Plusieurs autres scieries s'installent et des quais d'approvisionnement et d'acheminement apparaissent à proximité des premières agglomérations.

La grande industrie régionale

Au début du vingtième siècle, avec la construction à Chicoutimi de la plus grande pulperie (pâte mécanique) du monde, le trafic maritime prend de l'ampleur. On construit alors à Chicoutimi un plus grand port qui permet de diversifier les opérations. Avec l'arrivée de la compagnie Alcan à Arvida, le transport maritime augmente encore. Le Saguenay constitue alors une voie navigable stratégique sur l'échiquier industriel canadien. À l'industrie de l'aluminium s'ajoutent plusieurs usines de pâtes et papiers d'envergure qui utilisent elles aussi les installations portuaires le long du Saguenay pour exporter leurs produits dans le monde. C'est avec cette industrialisation que s'est structurée la conurbation du Haut-Saguenay comme principal pôle urbain du Nord du Québec.



En plus de ces développements, avec les besoins croissants en hydrocarbure, le port de Chicoutimi devient, au tournant des années cinquante, un terminal d'hydrocarbures. Afin de répondre aux besoins énormes de ce secteur d'activités, le Conseil des ports nationaux aménage, en 1976, un terminal d'hydrocarbures dans le rang Saint-Martin à Chicoutimi, soit le terminal pétrolier Albert-Maltais, à Pointe-à-l'Islet. Parallèlement, au cours de ces années, le quai de Chicoutimi, situé au centre-ville, subit de nombreuses pressions pour que soient relocalisés les nombreux réservoirs.

La nouvelle économie régionale

À partir du moment où les installations de Chicoutimi sont remises en question, on planifie le terminal maritime de Grande-Anse comme alternative. Le choix de Grande-Anse, à Ville de La Baie, repose sur trois critères: la profondeur de l'eau, la possibilité de naviguer 12 mois par année et l'éloignement des centres urbains. Ce site assurera une permanence et une expansion importante de ses activités portuaires.

Tout comme le terminal pétrolier Albert-Maltais (rang Saint-Martin), la vocation principale du futur terminal maritime de Grande-Anse devait être la réception des hydrocarbures. Toutefois, l'évolution de cette industrie, qui privilégie le transport routier à partir des années 1980, a amené l'Administration à revoir les projections d'utilisation et la cessation des opérations au quai Albert-Maltais en 1992. Depuis son ouverture, en 1985, le terminal maritime de Grande-Anse a une vocation portuaire polyvalente. On y transborde des produits forestiers (bois d'oeuvre, pâtes et papiers), de la marchandise générale, du sel, du charbon, du granit, etc. Cette évolution est en parfaite harmonie avec le développement industriel de la région. Pour de nombreuses entreprises, le terminal maritime de Grande-Anse s'inscrivait judicieusement dans leurs plans.

Pour l'avenir, les installations portuaires du terminal maritime de Grande-Anse s'inscrivent dans la nouvelle donne économique de la mondialisation des marchés en offrant à un hinterland nordique imposant l'accès aux marchés nord-américains et mondiaux.



Le 7 février 1992, la Chambre des communes adoptait le projet de loi C-35 qui officialisait le nom de Port Saguenay.

Avec l'adoption de la Loi maritime du Canada, Port Saguenay a obtenu le statut d'administration portuaire canadienne et est devenu l'Administration portuaire du Saguenay.

Depuis le 11 février 2000, suite à la signature d'un bail avec la compagnie Alcan Itée, l'Administration portuaire du Saguenay assure l'exploitation des installations portuaires du quai Powell à l'exception du quai réservé à la réception du vrac liquide.



Partie 2 Le terminal maritime de Grande - Anse

2.1 Propriétés et équipements

Le territoire du terminal maritime de Grande-Anse comprend 311 hectares de terrain soit les lots 19, 20, 21 et 22 du Rang VI Nord-Est (carte 3). De plus, un remblayage dans la ligne des hautes marées a permis la création d'un plateau de 5,4 hectares correspondant au lot d'eau et lot de grève (bloc 8 du cadastre de la paroisse de Saint-Alphonse). Ce plateau appartient à la province de Québec. Pour assurer son utilisation, l'Administration portuaire du Saguenay a obtenu, par décret gouvernemental, un transfert de gestion. Ce plateau, correspondant au lot d'eau et lot de grève (bloc 8), est décalé vers l'Est par rapport aux propriétés (lots 19, 20, 21 et 22) et se trouve en majeure partie contigu au lot 18 Rang Nord, propriété du gouvernement du Québec. Ce lot présente des liens étroits avec les activités portuaires. Enfin une route, propriété de l'Administration portuaire du Saguenay, donne accès aux installations. Cette route asphaltée de 3,6 kilomètres possède une emprise de 100 mètres (parcelles de terrains des lots 23 à 41 inclusivement). En 1995, l'Administration portuaire du Saguenay a fait l'acquisition d'une partie des lots 23 et 24 du Rang IV Nord-Est, équivalent à trois hectares de terrain, pour la réalisation des travaux de stabilisation du chemin d'accès.

Une partie des lots 41 et 40, d'une superficie de 1 358 mètres carrés, fut vendue au ministère des Transports du Québec pour la réalisation du raccordement du chemin d'accès au réseau routier régional.

Le territoire compte peu de bâtiments et présente des contraintes topographiques importantes. Les structures actuellement en place sont concentrées sur le plateau en bordure de la rivière résultant des travaux de remblai dans la ligne des hautes marées. Le terminal maritime de Grande-Anse dispose des équipements suivants (carte 4):

- un front d'amarrage d'une longueur de 286 mètres (correspondant à deux postes à quai pour des navires de moins de 150 mètres) avec une profondeur d'eau de 13,8 mètres à marée basse moyenne;
- une aire d'entreposage et de circulation sur un terre-plein asphalté de 29 769 mètres carrés qui sert à l'entreposage de marchandises générales, de vracs solides et liquides.
- un hangar d'une superficie de 5 854 mètres carrés aménagé pour l'entreposage des produits forestiers tels la pâte de bois, le papier journal et les panneaux de construction.
- un bâtiment de 223 mètres carrés, propriété de Terminaux portuaires du Québec, contigu à l'extrémité ouest du hangar et comprenant des bureaux et une salle à manger pour les débardeurs. Deux aires de stationnement sont disponibles à proximité du bâtiment.
- un dépôt marin pour la réception, l'entreposage et la distribution de soude caustique liquide et de brai liquide. Les réservoirs sont tous isolés et offrent une capacité d'entreposage de 7 692 mètres cubes, pour les deux réservoirs de soude caustique, et de 9 327 mètres cubes, pour les trois réservoirs de brai liquide. Ces réservoirs occupent une superficie de terrain de 7 000 mètres carrés.
- un édifice administratif d'une superficie de 269 mètres carrés construit à l'élévation 40 mètres.
- une aire d'entreposage d'une superficie de 11 500 mètres carrés aménagée à l'élévation 40 mètres pour l'entreposage de marchandises générales.
- une aire d'entreposage d'une superficie de 4 632 mètres carrés aménagée à l'élévation 90 mètres pour l'entreposage de marchandises générales.

Le terminal maritime de Grande-Anse est favorable à l'exploitation et au développement des installations portuaires. Favorable parce qu'il y a de la



navigation douze (12) mois par année, que l'accostage des navires au quai se fait généralement sans l'aide de remorqueurs, qu'il y a également une profondeur d'eau minimale de quatorze (14) mètres, et qu'en plus, les installations assurent un refuge contre les grands vents et les vagues affectant les opérations portuaires. Compte tenu de toutes ces caractéristiques, le port peut accueillir des navires jaugeant cent mille (100 000) tonnes métriques.

Dû aux contraintes topographiques et à l'espace disponible et utilisable certaines activités d'entreposage (sel) se sont étendues sur le lot 18, Rang Nord, propriété de la Couronne (lot public intra municipal).

L'expéditeur et l'armateur trouvent, au terminal maritime de Grande-Anse, tous les services nécessaires au commerce maritime international. De plus, le port dispose d'une équipe de gestion expérimentée, compétente et dynamique.

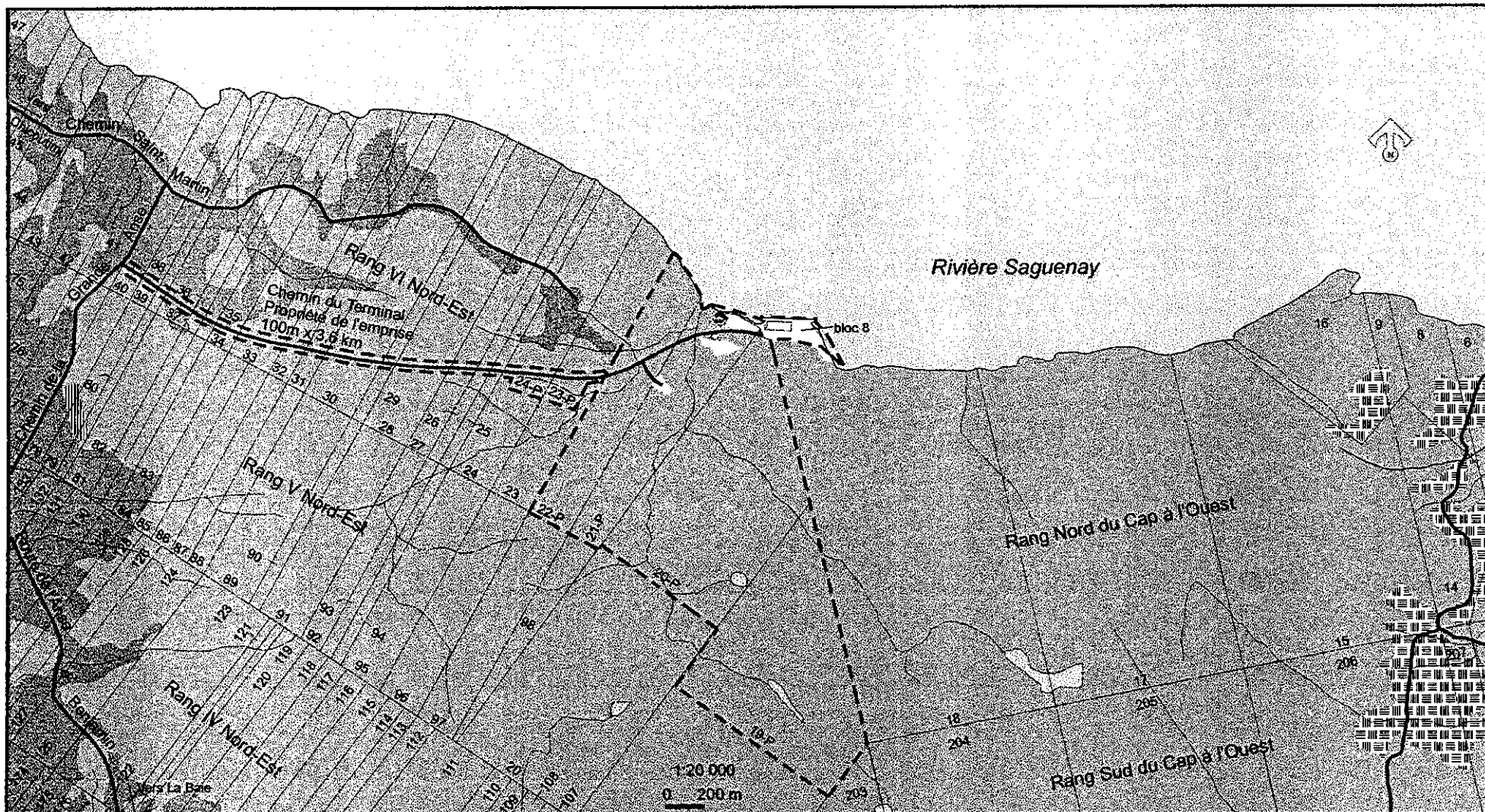
2.2 Activités

2.2.1 Marchandises

Le terminal maritime de Grande-Anse est un terminal **polyvalent orienté vers la manutention de produits forestiers, de marchandises générales et de vracs solides et liquides**. On y accueille de 70 à 100 navires annuellement. De plus, 75% des navires ont plus de 150 mètres.

Sur l'ensemble de la période 1985-1997, les pâtes et papiers, avec près du tiers des produits manutentionnés, le sel industriel avec 26% et le bois d'oeuvre avec 21% constituent les produits accaparant le plus gros trafic. Globalement, les produits issus de l'industrie forestière représentent 54% de tous les produits manutentionnés à Grande-Anse. Il s'agit ici de pâtes et papiers, de panneaux gaufrés et MDF, de bois d'oeuvre et de grume. Pour tous les produits forestiers il s'agit d'exportation, alors que dans le cas du sel, du charbon et de la soude caustique, ce sont des importations.





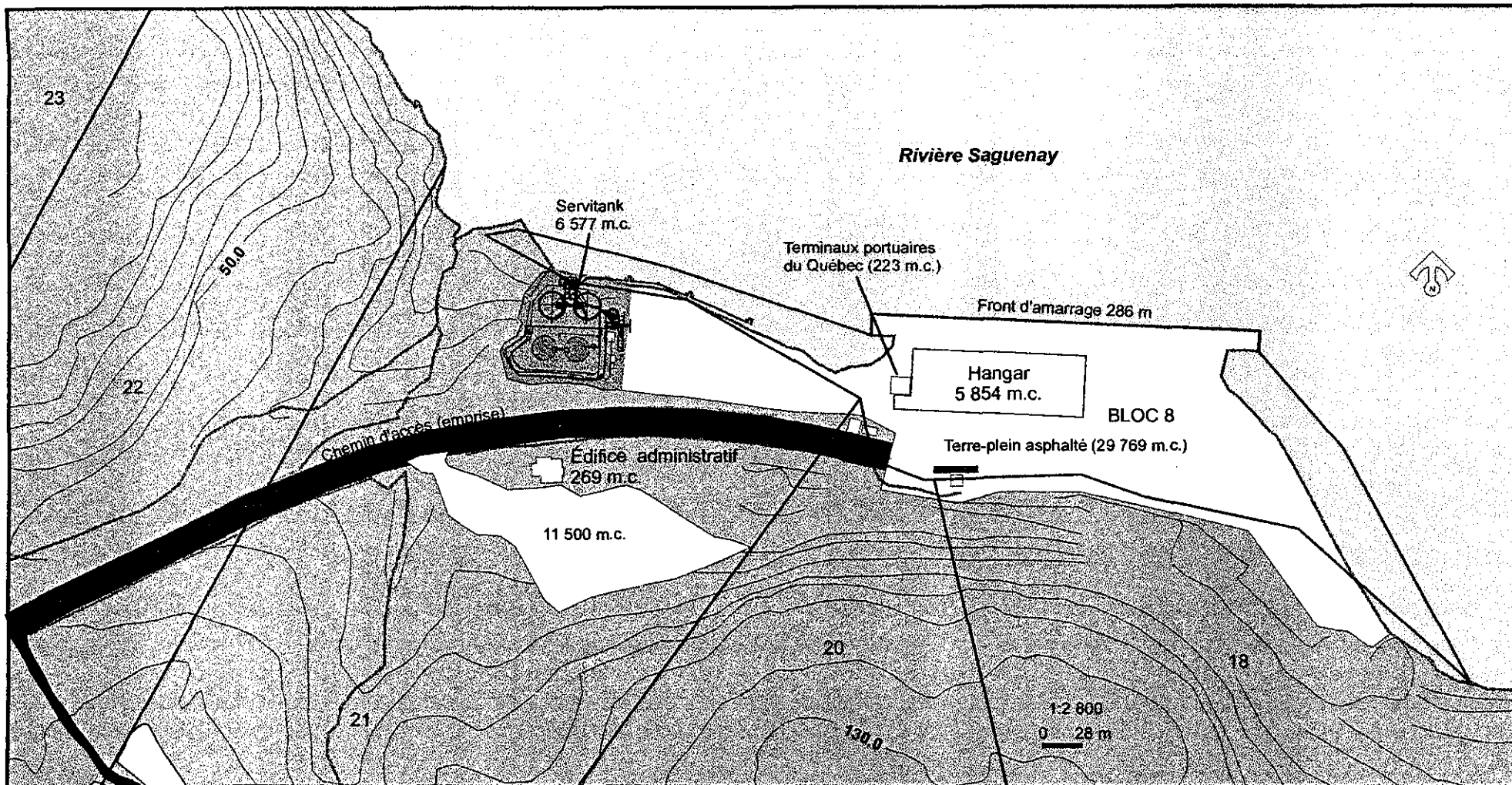
- | | | |
|-----------------------|-----------|---|
| Aire d'entreposage | Bâtiment | Cours d'eau |
| Aire forestière | Réservoir | Chemin |
| Aire agricole | | Limite de lot |
| Friche ou reboisement | | 20 Numéro de lot |
| Carrière | | Propriété de l'Administration Portuaire |

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS
CARTE 3 PROPRIÉTÉS
 TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

Novembre 2000



Rang VI Nord-Est
Canton Bagot

	Aire d'entreposage et de circulation		Cours d'eau
	Entreposage liquide		Chemin
	Aire forestière		Limite de lot
	Bâtiment		Numéro de lot
	Réservoir		
	Balaise		

PORT SAGUENAY
Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin du Terminal
Ville de La Baie (Québec)
G7B 3N9



FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
930, rue Jacques-Cartier est
Chicoutimi, Québec G7H 7K9
Téléphone: (418) 693-6231

Novembre 2000

**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

**CARTE 4
ÉQUIPEMENTS**

TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

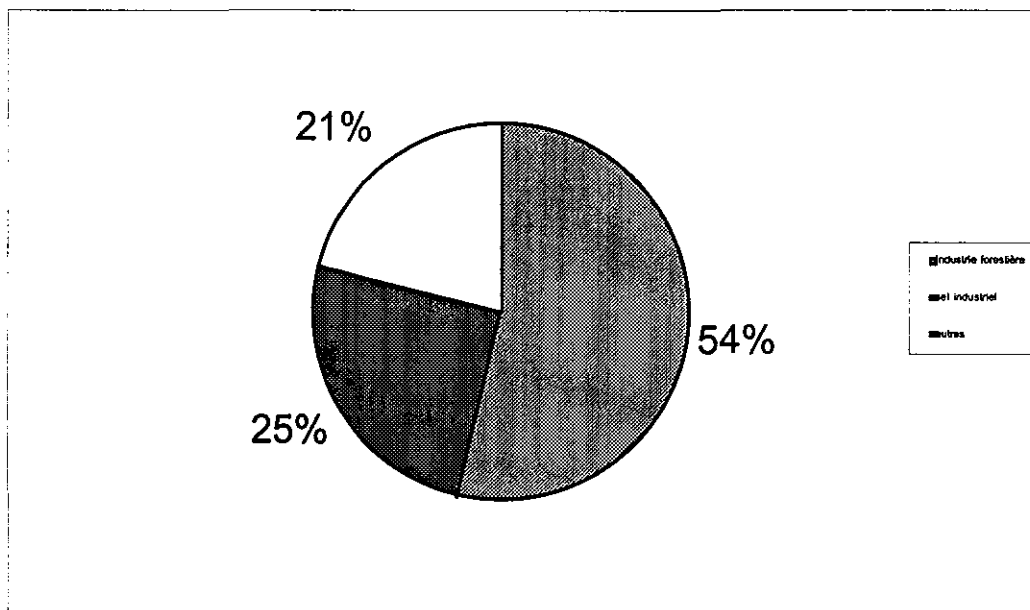
Tableau 1 : Marchandises manutentionnées de 1985 à 1997 en milliers de tonnes métriques

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Prop. %
Bois d'oeuvre	5		32	58	89	139	116	94	25	44	54	65	58	20,4%
Charbon	19	30	31	30	30	31	32	18	34	34	31	31	24	9,8%
Granit		7	9	15	14	14	13	6				4	2	2,2%
Pâtes et papiers	54	99	90	90	89	80	89	78	117	135	123	118	117	33,6%
Sel industriel	60	89	61	68	73	85	85	82	73	55	98	46	81	25,1%
Soude caustique						12	40	33	26	38	42	29	34	6,7%
Panneaux MDF											3		2	0,1%
Bois en grume											24			0,6%
March. générales											1	1	1	0,1%
NAD		48								2		3		1,4%
Total	138	273	223	261	295	361	375	311	275	308	376	297	319	100,0%

Le sel manutentionné, qui provient des Iles-de-la-Madeleine, est utilisé essentiellement par les municipalités et le ministère des Transports du Québec pour les travaux de déneigement hivernal. Le charbon est destiné à l'usine de ferro silicium à Chicoutimi.

Le trafic de la soude caustique, utilisée dans l'industrie papetière, est venu s'ajouter aux produits manutentionnés à compter de 1990 alors que celui du granit a été interrompu en 1993 pour reprendre en 1996. En 2000, le brai liquide s'ajoute aux produits déjà manutentionnés. Ce produit est destiné à la nouvelle usine de la compagnie Alcan Ltée à Alma.

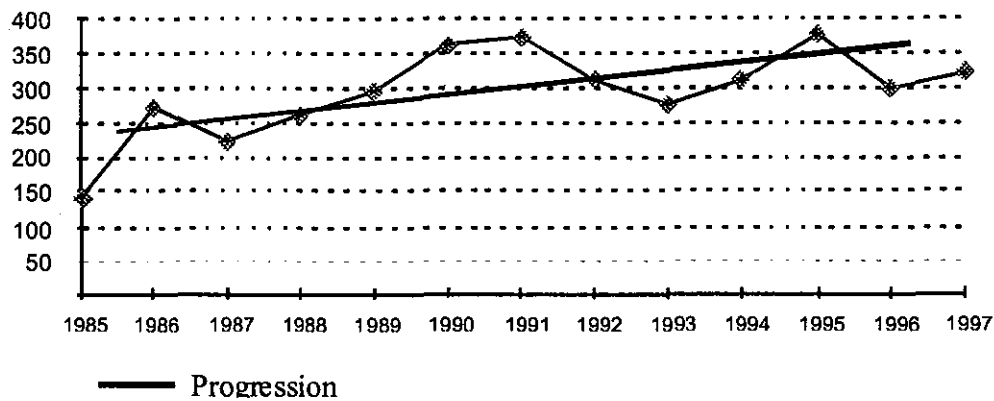
Proportion des produits manutentionnés
de 1985 à 1997



2.2.2 Volume

Globalement, le trafic au terminal maritime de Grande-Anse a progressé régulièrement de son ouverture en 1985 jusqu'à 1991, atteignant alors 375 000 tonnes; il a par la suite connu une légère décroissance issue de la récession économique (1992-1993) et de la conjoncture mondiale de certains produits manutentionnés, en particulier du bois d'oeuvre. Il a par la suite repris sa progression jusqu'en 1995.

Évolution du volume manutentionné de 1985 à 1997,
en milliers de tonnes métriques



Selon une évaluation réalisée en 1990 par la Société canadienne des ports, le terminal maritime de Grande-Anse présente un rendement moyen au-dessus de la normale. Il faut savoir que la mesure des besoins d'une installation portuaire s'établit, d'une part, en fonction de la capacité d'accueil des quais et, d'autre part, en regard de l'étendue des aires de manutention et d'entreposage. Malgré un rendement supérieur à la moyenne, les volumes transités au terminal maritime ont suivi une progression.

La situation est devenue plus problématique à partir du moment où l'achalandage des navires de plus de 150 mètres de long s'est accru. En effet, en raison du fait que le quai actuel n'a que 286 mètres de long, il n'est possible d'amarrer qu'un seul navire de cette catégorie à la fois. De plus, il y a des besoins grandissants en espace d'entreposage, particulièrement pour les produits forestiers, et le terminal maritime est à la limite maximum de sa capacité. L'industrie forestière, qui est un des principaux secteurs d'activités du terminal maritime, demande de grands espaces d'entreposage autant pour la matière première nécessaire aux opérations (soude caustique, etc.) que pour les produits destinés à l'exportation. En plus des espaces d'entreposage, le port doit être pourvu d'espaces de circulation adéquats afin de limiter les problèmes d'embouteillage.

2.3 Études de planification réalisées depuis 1985

La progression régulière du volume de marchandises constatée depuis 1985 a amené les autorités portuaires à évaluer différents scénarios de développement et d'aménagement des installations. Cette section vise à présenter certaines de ces études. Il est important de mentionner que ces études sont hétérogènes puisqu'elles touchent différents éléments tels les aires d'entreposage, les agrandissements de bâtiments et l'extension des quais. De plus, certaines études sont générales et indicatives alors que d'autres sont plus précises et exhaustives quant aux développements et aux aménagements anticipés.

Cette section donne toutefois un indice de la réflexion réalisée par l'Administration portuaire du Saguenay au cours des dernières années sur les problématiques reliées au développement et à l'aménagement des installations du terminal maritime de Grande-Anse.

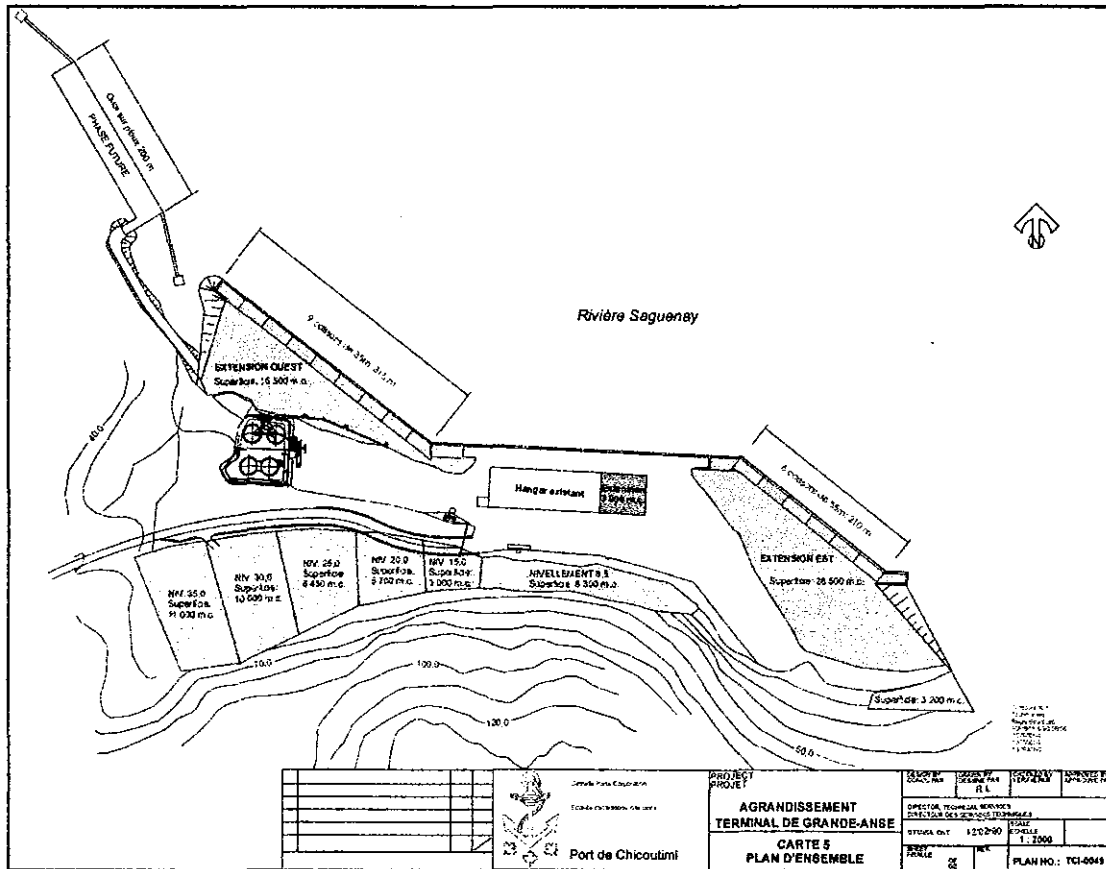
2.3.1 Plan directeur pour l'agrandissement du terminal maritime de Grande-Anse (1990)

À la fin de 1988, les autorités du port recevaient une demande de service portuaire pour l'implantation d'un projet métallurgique majeur. Afin de répondre aux besoins du promoteur, le port devait disposer d'un site de 100 hectares de terrain à moins de 1,6 kilomètre des quais et, en plus des trafics courants, offrir la capacité de manutentionner cinq cargos différents totalisant 1 100 000 tonnes métriques. Cette demande, conjuguée aux besoins toujours grandissants d'exportation de copeaux de bois, d'entreposage de soude caustique ou d'augmentation des trafics de bois d'oeuvre, concrétisa l'importance de définir la capacité maximale d'utilisation du terminal dans son état actuel et d'examiner les possibilités d'agrandissement. Les autorités du port mandatèrent les services techniques de la Société canadienne des ports afin de réaliser un plan directeur pour l'agrandissement du terminal maritime.

Suite à l'analyse de l'évolution des marchandises manutentionnées, dix recommandations ont été formulées dans le but de répondre aux besoins futurs d'agrandissement des installations. Celles-ci se concrétisent par un plan d'ensemble d'agrandissement du terminal (voir carte 5).

Ce plan propose divers aménagements:

- agrandissement du hangar actuel d'une superficie de 3 000 mètres carrés;
- une extension du quai vers l'Est par l'ajout de huit caissons dont six constitueront un front d'amarrage de 210 mètres. Cette extension permettra la récupération d'une première superficie de 26 500 mètres carrés et d'une seconde de 3 200 mètres carrés pour l'entreposage extérieur;
- une extension du quai vers l'Ouest par l'ajout de dix caissons dont neuf constitueront un front d'amarrage de 315 mètres. Cette extension permettra la récupération d'une superficie de 15 500 mètres carrés pour l'entreposage extérieur;
- un quai sur pieux de 200 mètres de longueur;
- six aires d'entreposage en paliers, au Sud, d'une superficie totale de 47 050 mètres carrés .

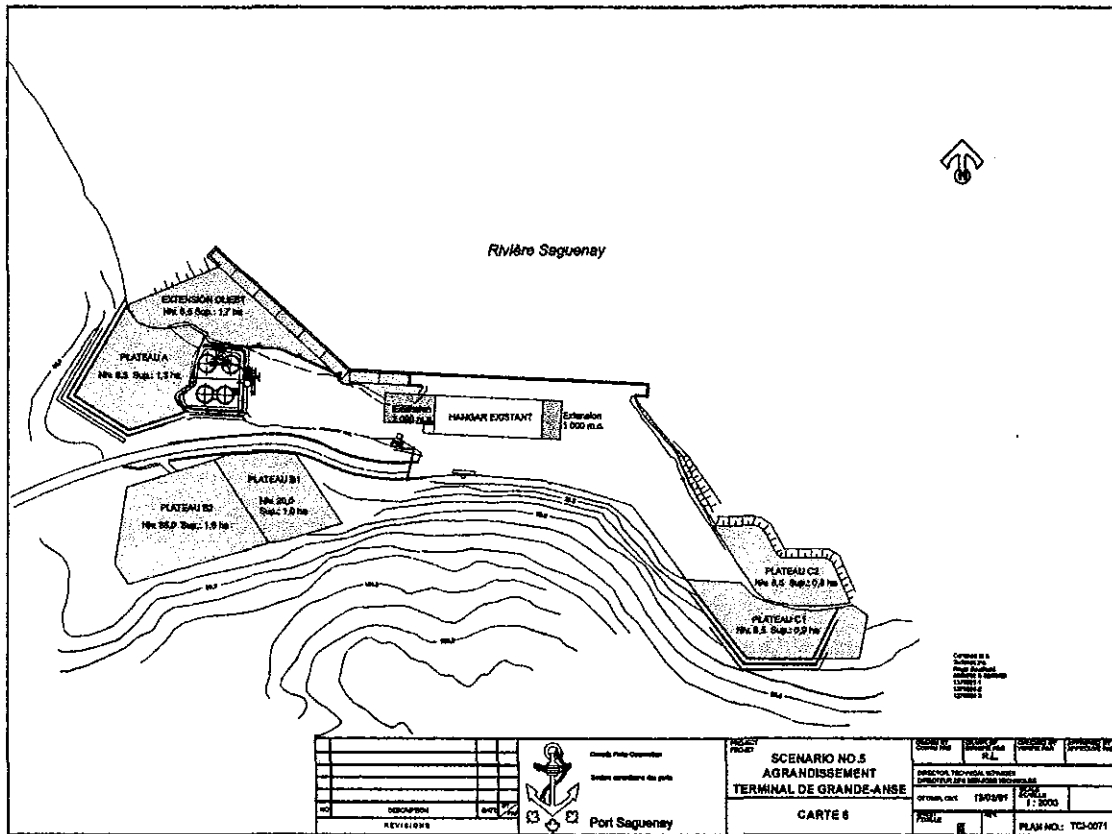


2.3.2 Étude géotechnique de l'agrandissement du terminal maritime de Grande-Anse (1991)

Suite au dépôt du plan directeur, les autorités du port ont fait réaliser une étude topographique et géotechnique de l'agrandissement du terminal maritime de Grande-Anse. Compte tenu du choix par les autorités d'agrandir le terminal vers l'Ouest, sept scénarios ont été identifiés afin d'assurer que le choix d'une option permette une optimisation à la fois des perspectives techniques, opérationnelles, financières et environnementales. Les scénarios répondent à deux approches distinctes, soit un aménagement à niveau continu aux installations existantes, soit un aménagement en paliers requérant de moindres excavations, générant des coûts d'aménagement moins élevés et ayant des impacts moindres sur l'environnement.

Le scénario retenu était celui qui présentait des aménagements répondant à des besoins à plus long terme (voir carte 6). Ces aménagements sont:

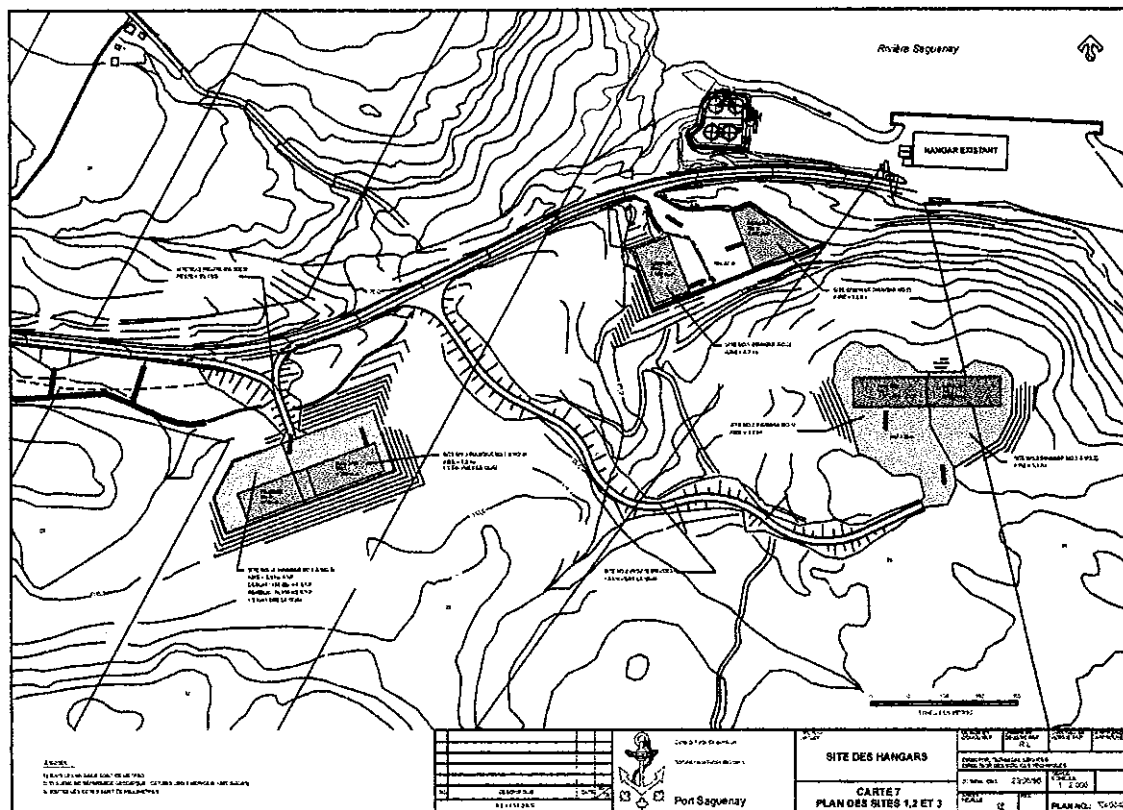
- extension du quai par l'ajout de huit caissons assurant le maintien des postes à quai existants. Cette extension permettra la récupération d'une superficie de 17 000 mètres carrés pour l'entreposage extérieur;
- aménagement d'aires d'entreposage en paliers au sud de la route pour une superficie de 27 000 mètres carrés ;
- aménagement d'une aire d'entreposage d'une superficie de 13 000 mètres carrés à l'ouest de l'aire d'entreposage de vrac liquide;
- aménagement de deux aires d'entreposage d'une superficie totale de 15 000 mètres carrés à l'Ouest;
- élargissement et déviation de la route d'accès près du terre-plein asphalté.



2.3.3 Localisation d'un nouveau site d'entreposage au terminal maritime de Grande-Anse (1995)

Le plan directeur du port, préparé en 1990, prévoyait un manque d'espace sur le terminal maritime de Grande-Anse à partir de 1992 pour la manutention des stocks de denrées et produits envisagés. Les besoins d'espace étant toujours grandissants, le port doit planifier le développement d'une aire de manutention hors site. Le site développé devra avoir la possibilité de recevoir un hangar de 4 000 mètres carrés et le potentiel pour le doubler à 8 000 mètres carrés afin de permettre une flexibilité compatible avec les opérations portuaires.

Dans cette étude, sept sites ont été évalués. Parmi ceux-ci, nous présentons les trois premiers (voir carte 7). Le site no.1 se situe près du terminal. Il s'agit d'une aire d'entreposage déjà existante. Le site no. 2 occupe un nouveau secteur situé à 130 mètres d'élévation et nécessite la construction d'une route d'accès. Ce site se situe à 1,8 kilomètre du quai. Enfin, le site no.3 se situe également sur une aire d'entreposage existante. Ce site, situé à 1,2 kilomètre du quai, exige la modification du chemin d'accès.

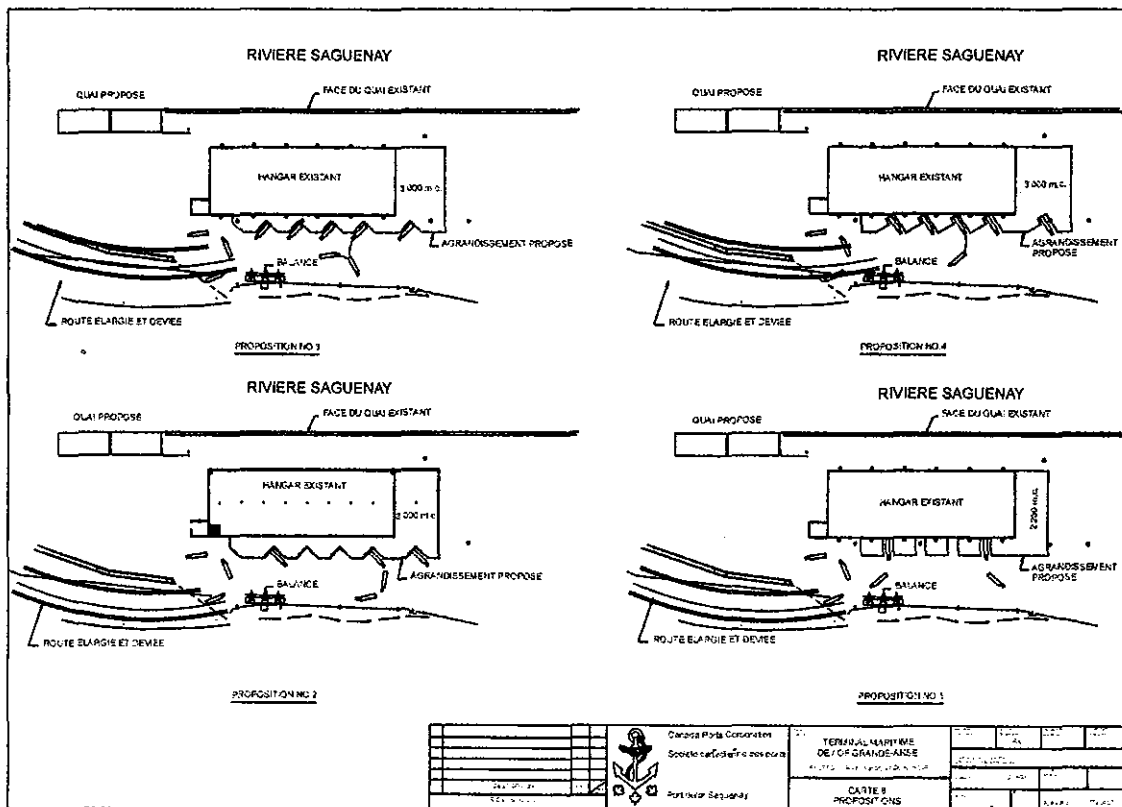


2.3.4 Ajout d'une aire d'entreposage fermée au terminal maritime de Grande-Anse (1996)

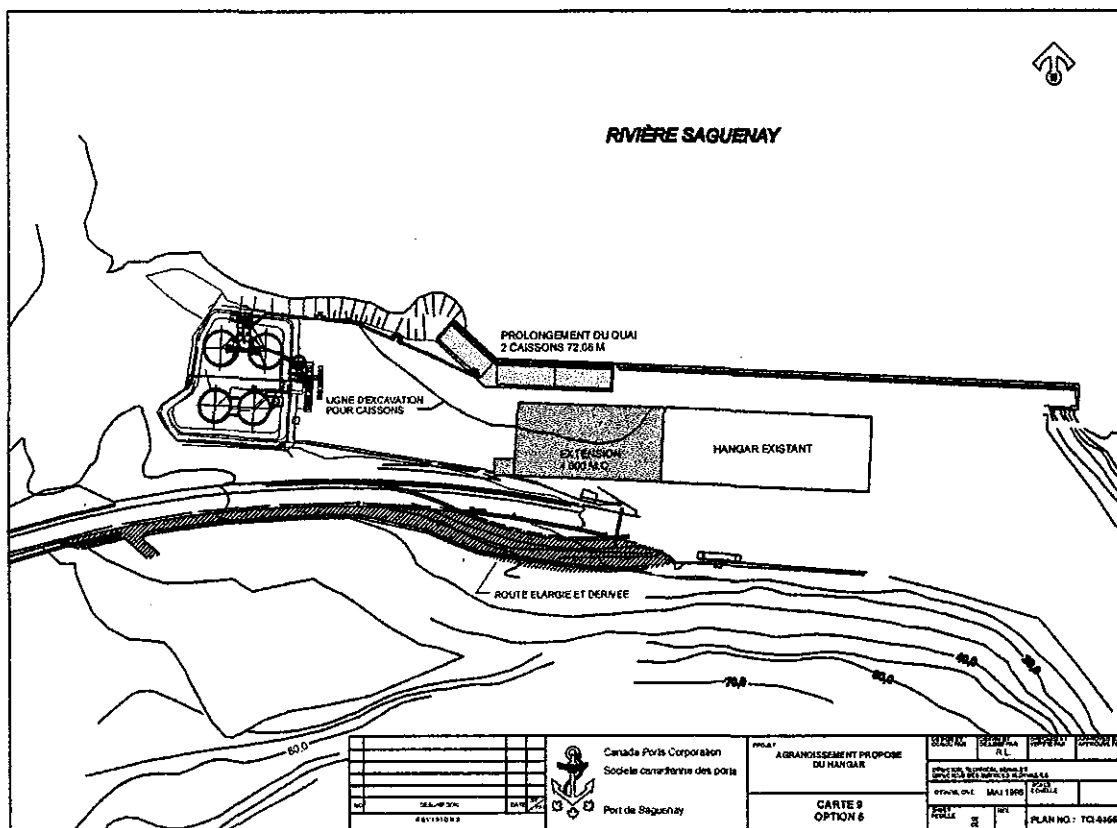
Le plan directeur réalisé en 1990 identifiait un besoin d'agrandir le hangar.

En 1996, les Services techniques de la Société canadienne des ports proposaient deux options d'agrandissement du hangar pour répondre aux nouveaux besoins liés à l'augmentation du trafic.

L'option no. 1 permettait un agrandissement du hangar actuel de 3 880 mètres carrés tout en optimisant le terminal actuel. Cette option a fait l'objet de quatre propositions étudiées en 1991 par les Services techniques (voir carte 8).

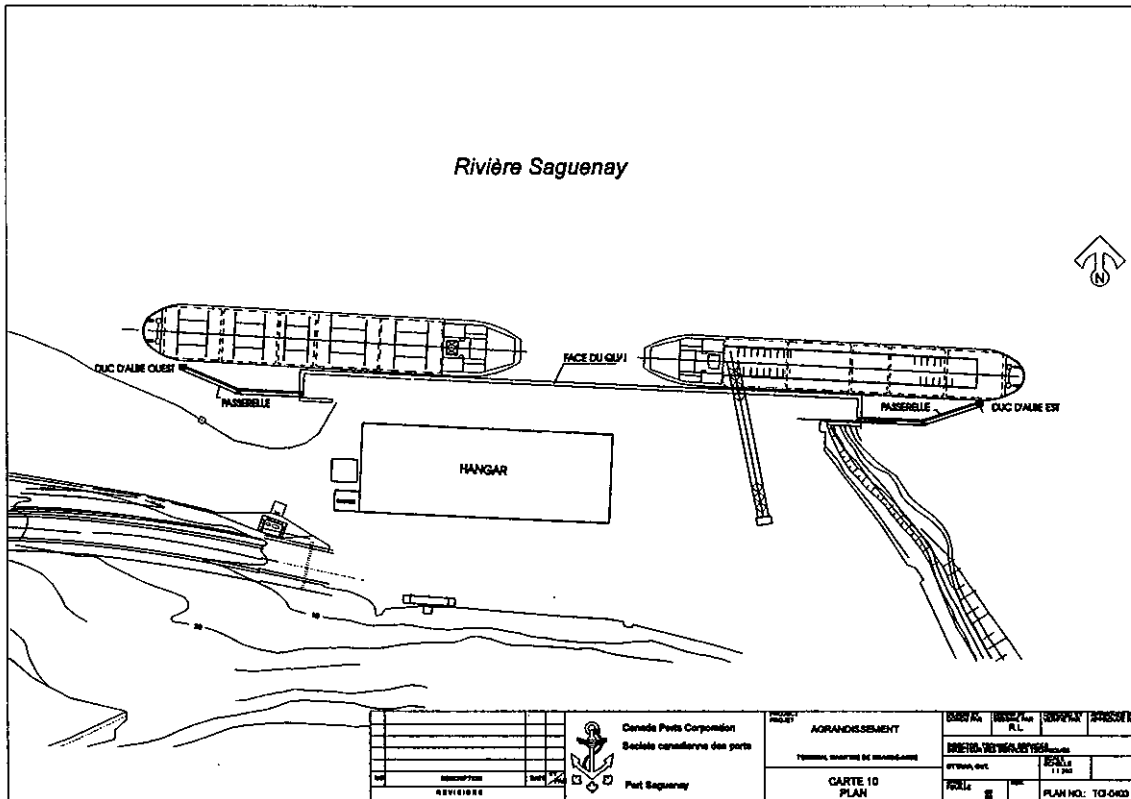


La deuxième option propose un agrandissement de 4 000 mètres carrés du hangar actuel en direction Ouest (voir carte 9). Le quai serait également prolongé de 3 caissons supplémentaires ajoutant ainsi 72 mètres aux 286 mètres du front d'amarrage actuel. De plus, l'agrandissement du hangar vers l'Ouest nécessitera le détournement du chemin d'accès qui sera élargi par la même occasion.



2.3.5 Prolongement du quai

En 1999, les Services techniques de la Société canadienne des ports proposaient l'agrandissement du quai vers l'Est et l'Ouest avec l'installation de passerelles et de ducs d'Albe (voir plan 10).

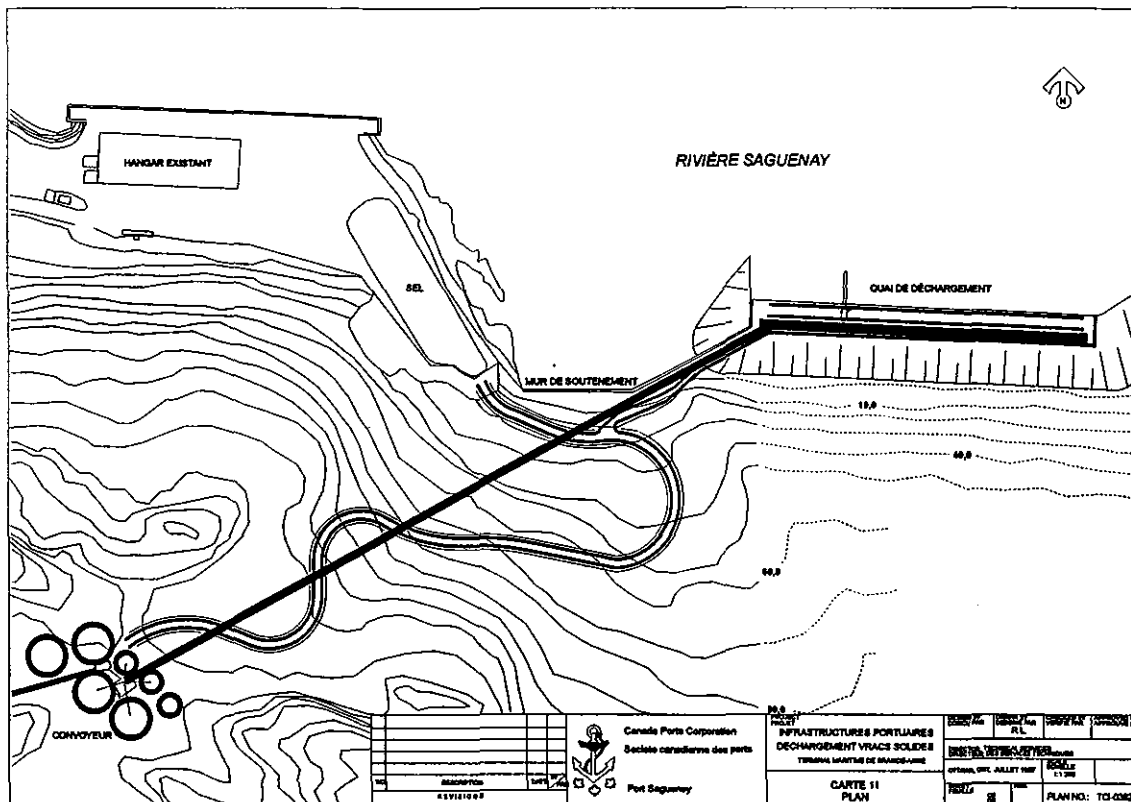


2.3.6 Parc industrialo-portuaire de Grande-Anse (1998)

Un site industrialo-portuaire sur un espace adjacent au terminal maritime de Grande-Anse a été identifié conjointement par la région et le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie comme "unique site de la région destiné à l'implantation de nouvelles industries à grand gabarit". Selon une étude réalisée en 1991 par SNC-Lavalin Inc., le choix de cet unique site et de sa vocation régionale se justifie par:

- son appui sur le potentiel humain et économique de la région;
- la conjugaison des voies maritimes, terrestres et aériennes qui confèrent au site une ouverture sur les marchés et sur les sources de matières premières importées;
- la disponibilité et les coûts de l'énergie électrique et du gaz naturel;
- la proximité des infrastructures de Ville de La Baie;
- le fait que le site fasse partie de la liste des douze sites industriels désignés par le gouvernement du Québec pour l'implantation d'industries à grand gabarit.

Pour répondre aux besoins d'une usine à grand gabarit à proximité des installations, les Services techniques de la Société ont planifié la construction, à l'Est, d'un nouveau quai sur pieux de déchargement du vrac solide, d'un convoyeur permettant de transporter le vrac solide à la future usine, et d'un mur de soutènement, à l'Est, permettant l'accès entre le terminal actuel et le nouveau quai (voir carte 11).



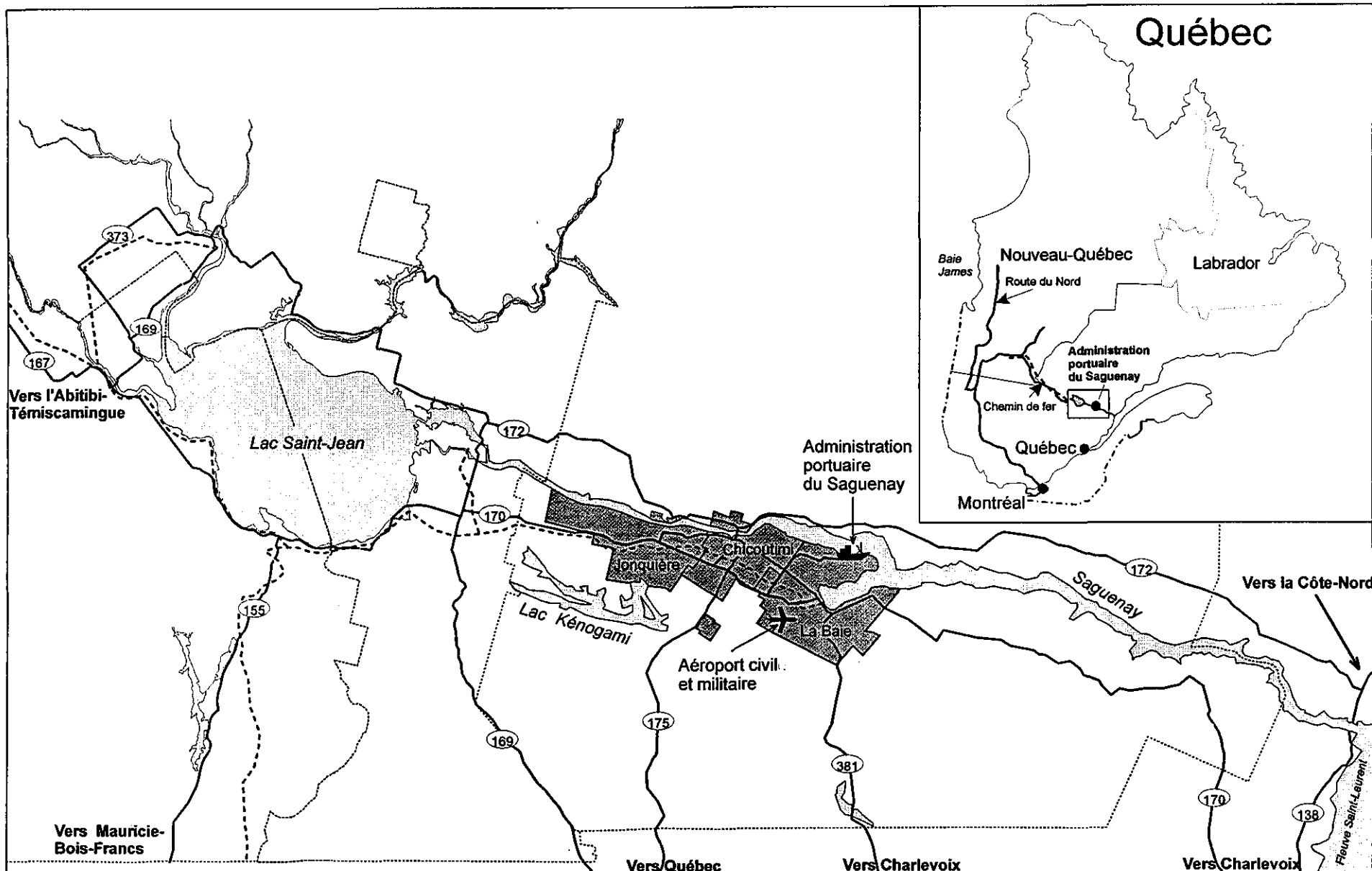
2.4 Intégration économique

2.4.1 Accessibilité et transports

Le terminal maritime de Grande-Anse est un maillon important du réseau maritime commercial du Saint-Laurent. Ses installations sont rattachées aux principaux réseaux de transport de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du Nord québécois et de l'ensemble du Québec et donc du continent nord-américain (carte 12).

Réseau routier majeur

Le terminal maritime de Grande-Anse est bien relié au réseau routier majeur de la conurbation du Haut-Saguenay et de l'ensemble de la région du



0 30 km

- Conurbation
- Cours d'eau
- Limite de MRC
- Chemin de fer
- Route régionale ou nationale

PORT SAGUENAY
Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin du Terminal
Ville de La Baie (Québec)
G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
930, rue Jacques-Cartier est
Chicoutimi, Québec G7H 7K9
Téléphone: (418) 693-6231

**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

CARTE 12
AIRE D'INFLUENCE ET ACCESSIBILITÉ

Juin 1999

Saguenay-Lac-Saint-Jean. Six routes relient la région au réseau national et continental, dont les plus importantes sont: 175, 170 169 et 155. Le terminal est relié, via la route régionale/ligne Bagot, à l'autoroute 70 reliant les trois villes de la conurbation et à la route 170 qui donne accès aux routes 175 (Québec), et 169 (Lac-Saint-Jean- Chibougamau-Chapais). La ligne Bagot a été reconstruite au cours des dernières années par le ministère des Transports pour améliorer les qualités techniques et d'intégration environnementale. Aucune habitation n'est construite en bordure de cette route.

De plus, le terminal maritime de Grande-Anse est relié au nord du Québec grâce à la route du Nord qui relie le secteur Chibougamau à la Baie James.

Voie ferrée

La voie ferrée est située à 15 kilomètres du terminal maritime de Grande-Anse. Cette voie ferrée dessert les principales industries de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Le chemin de fer est également relié au réseau continental et, spécifiquement, au secteur Chibougamau-Chapais au coeur du Moyen-Nord.

Aéroport

L'aéroport de Bagotville est le principal terminal aérien de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il est situé à 17 kilomètres du terminal maritime de Grande-Anse. Les principales compagnies aériennes nationales desservent cet aéroport et permettent des liens directs avec les transporteurs internationaux. L'aéroport peut recevoir des avions de toutes catégories.

2.4.2 Aire d'influence (hinterland)

Le terminal maritime de Grande-Anse couvre le territoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. Ce territoire, d'une superficie de 107 270 kilomètres carrés, compte une population d'environ 300 155 habitants et procure 122 500 emplois dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire.

Géographiquement, le terminal maritime de Grande-Anse a une situation privilégiée par rapport au Nord québécois grâce à d'excellentes liaisons ferroviaires et routières avec les autres régions nordiques (carte 12).

Le développement du secteur Chibougamau-Chapais, à partir du lien routier avec Saint-Félicien, et la construction de la route du Nord entre Chibougamau et la Baie James en sont la démonstration. Ces routes permettent la mise en valeur et l'exploitation de cet immense territoire pourvu de ressources naturelles impressionnantes (mines, forêts). Ce positionnement par rapport au nord du Québec n'est que la continuité historique de l'ensemble du réseau de communication des premières nations autochtones. La plupart des liens originant du Nord aboutissaient à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et à la voie maritime naturelle que constitue la rivière Saguenay.

Les installations portuaires bénéficient, au surplus, de la proximité de l'agglomération urbaine (conurbation du Haut-Saguenay) la plus importante du Nord québécois (carte 12). En effet, le terminal maritime de Grande-Anse est situé au coeur de la conurbation du Haut-Saguenay comprenant trois villes urbaines, soit Chicoutimi, Jonquière et La Baie, qui concentrent au total plus de 150 000 habitants. C'est le centre économique de toute la région et un pôle de services pour les régions du nord et du nord-est du Québec. La conurbation représente l'un des plus importants centres de services à l'extérieur de Montréal et de Québec. Elle offre bien des avantages par la présence d'institutions d'enseignement (université, cégeps), de centres et de laboratoires de recherche et de développement, d'hôpitaux et de services de santé, de services gouvernementaux, de services aux entreprises (ingénieurs, architectes, comptables, etc.) et enfin d'industries structurantes d'envergure nationale et internationale reliées à l'aluminium, le papier et le bois, les métaux et les mines.

La conurbation offre l'ensemble des services utiles aux opérations portuaires et aux clients du port.

Les principales forces de l'environnement économique de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean et particulièrement de la région métropolitaine du Haut-Saguenay sont:

- des infrastructures matérielles et institutionnelles ainsi que d'autres services du secteur tertiaire fortement polarisés dans les trois villes de la conurbation;
- une importante dimension et autonomie socio-économique;
- des parcs industriels ainsi que des municipalités urbaines et rurales assurant d'excellentes conditions au développement et à la création de PME;
- un environnement industriel propice au développement de divers créneaux visés par la stratégie de développement du Québec;
- une excellente desserte par le transport maritime, aérien, routier et ferroviaire;
- une localisation spatiale prometteuse pour le développement futur (accès aux ressources naturelles du centre et du nord du Québec, etc.);
- une qualité de vie et une structure récréative et touristique enviables;
- une disponibilité de matières premières et d'énergie (électricité, gaz naturel et autres).

2.5 Intégration à l'environnement

2.5.1 Patrimoine naturel de la rivière Saguenay

La mise en place du Parc Saguenay par le gouvernement du Québec représente une reconnaissance du fjord et de ses paysages. Au cours des dernières années, les gouvernements provincial et fédéral se sont entendus pour procéder à la création du parc marin Saguenay-Saint-Laurent (carte 13). Le fjord du Saguenay est d'ailleurs considéré comme une attraction de catégorie trois étoiles dans le guide Michelin. Ce cours d'eau est exceptionnel à bien des égards:

- c'est le seul fjord habité en Amérique du Nord;
- la faune marine est variée étant donné que l'on y retrouve autant des espèces d'eau douce que d'eau salée;
- la marée est importante et fait varier les caractéristiques du paysage.

En continuité des implantations historiques de l'homme le long du Saguenay mais dans le respect des exigences modernes, le terminal maritime de Grande-Anse s'inscrit dans cet environnement exceptionnel.

2.5.2 Utilisation du sol environnant et composante sociale

L'ensemble du secteur Cap à l'Ouest présente un relief accidenté avec des affleurements rocheux. La partie à l'est des propriétés de l'Administration portuaire du Saguenay est majoritairement caractérisée par des montagnes et de la forêt. La partie à l'Ouest, quant à elle, présente un relief plus doux et des activités agricoles se sont développées notamment dans l'environnement de la route de l'Anse-à-Benjamin et du chemin Saint-Martin. C'est d'ailleurs en bordure de ces chemins que l'on retrouve quelques habitations. La résidence la plus près des installations portuaires se retrouve à environ 1,1 kilomètre des installations.

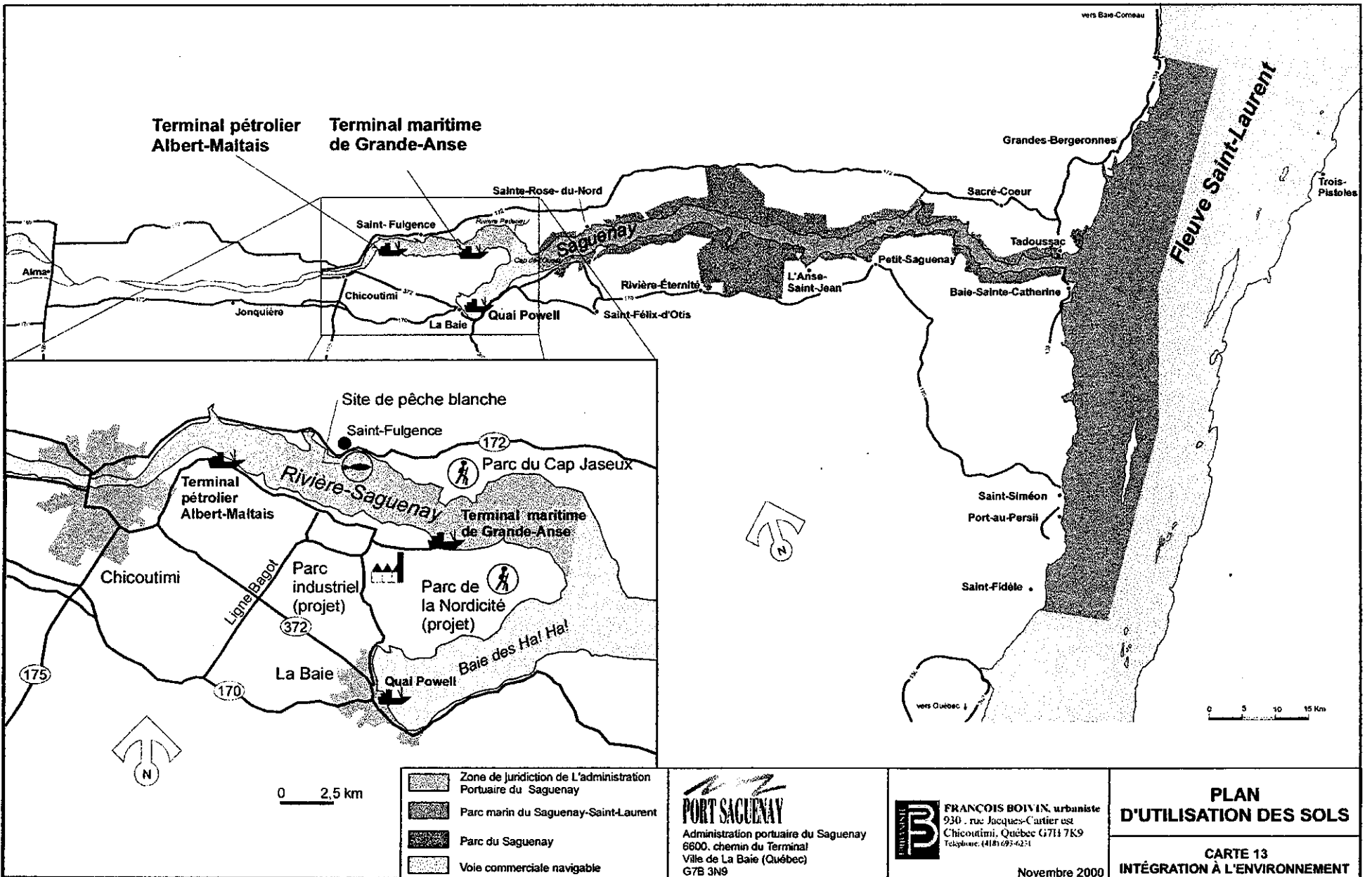


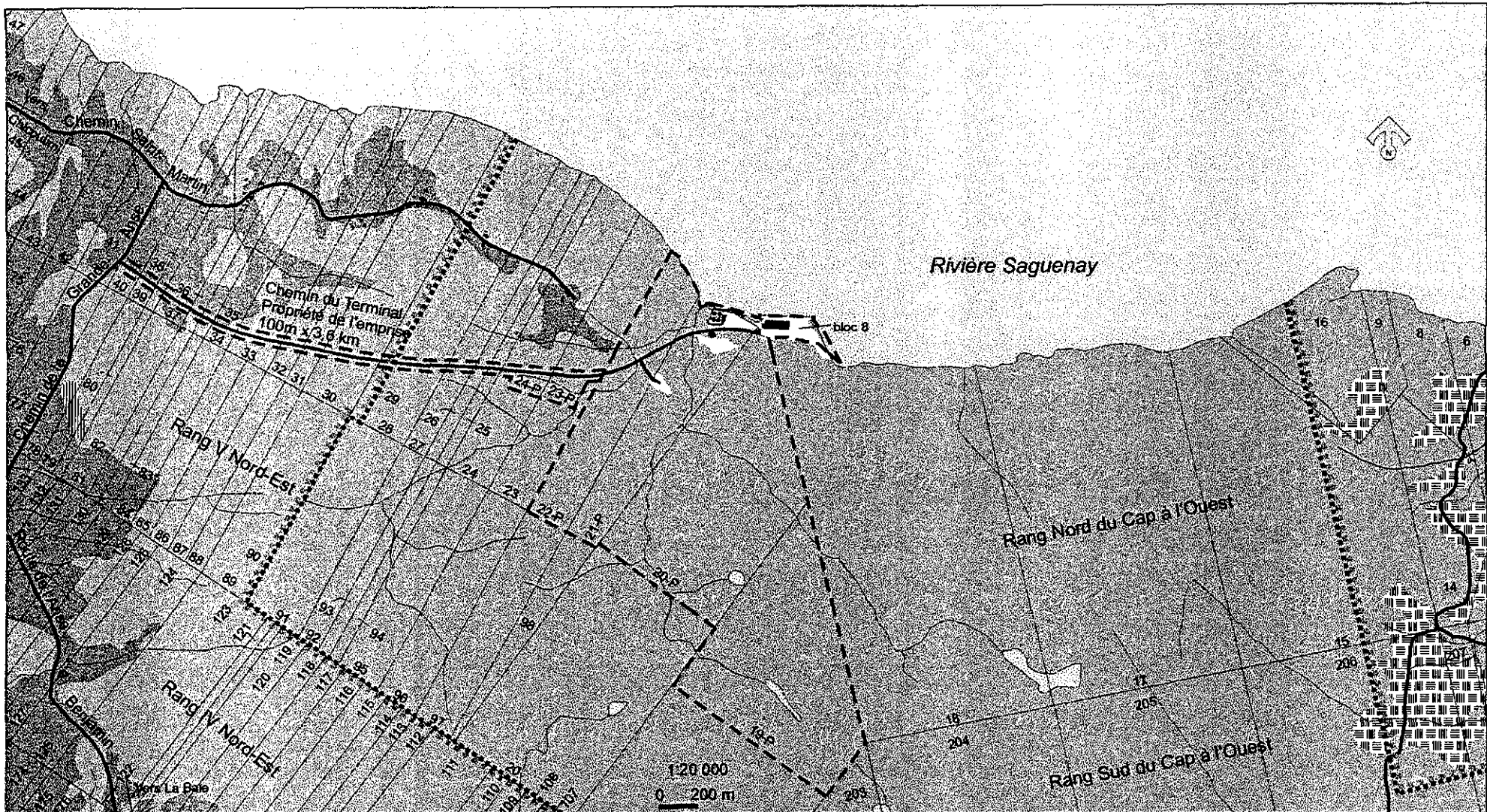
Des surfaces planes surplombent les installations portuaires. Ces zones offrent différentes possibilités d'utilisation pour l'Administration portuaire du Saguenay tels l'entreposage et l'industrie. Un projet de parc industriel d'envergure régionale pour les industries de grand gabarit est prévu à proximité des installations maritimes de Grande-Anse.















Enfin, à proximité du terminal maritime de Grande-Anse, on retrouve quelques sites aménagés ou prévus (projets) à des fins récréatives et touristiques (carte 13 et 14), dont notamment:

- le site du Cap Jaseux à Saint-Fulgence;
- un site de pêche blanche à Saint-Fulgence dans la zone sous juridiction;
- un projet de parc régional de la nordicité dans le secteur du Cap à l'Ouest.

En somme, le terminal maritime de Grande-Anse est éloigné des centres urbains et des activités à caractère urbain. Il ne présente pas, de ce fait, de problèmes de cohabitation. De plus, un projet de nature industrielle d'envergure est envisagé à proximité du site, confirmant ainsi une vocation industrielle, portuaire et maritime au secteur Cap à l'Ouest. Les autres projets sont liés à de la récréation extensive et sont éloignés des activités portuaires.





- | | | |
|--|---|---|
|  Aire d'entreposage |  Bâtiment |  Cours d'eau |
|  Aire forestière |  Réservoir |  Chemin |
|  Aire agricole |  Limite de la zone agricole permanente |  Limite de lot |
|  Friche ou reboisement |  20 |  Numéro de lot |
|  Carrière | |  Propriété de l'Administration Portuaire |

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

B FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

**PLAN
 D'UTILISATION DES SOLS**

**CARTE 14
 UTILISATION DU SOL ENVIRONNANT
 TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE**

Novembre 2000

2.6 Planification régionale et locale

2.6.1 Schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay

Le schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay est actuellement en révision et un second projet de schéma d'aménagement révisé a été adopté en juin 2000. Après avoir rempli toutes les étapes de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce document devrait entrer en vigueur en 2001.

Le schéma d'aménagement actuel, en vigueur depuis 1989, accorde une affectation industrielle aux installations portuaires et au voisinage immédiat.

En ce qui concerne le second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC le Fjord-du-Saguenay, celui-ci s'inscrit dans la stratégie de positionnement de l'Administration portuaire du Saguenay vis-à-vis le Nord québécois. La philosophie d'aménagement du document se lit comme suit :

- La force et l'importance de la conurbation, non seulement dans la région, mais également au Québec, nous permet de reconnaître, par le biais du schéma d'aménagement, la MRC le Fjord-du-Saguenay comme la Capitale du nord du Québec.
- La notion de capitale repose sur la présence des trois villes de la conurbation en étroite interaction et complémentarité non exclusive entre elles. La ville de Chicoutimi, reconnue comme ville centre par le gouvernement du Québec, possède une vocation commerciale, de services et institutionnelle dont le rayonnement dépasse le cadre de la région. De leur côté, les villes de Jonquière et La Baie accueillent sur leur territoire des industries d'envergure mondiale et disposent d'infrastructures industrielles offrant des opportunités de développement futur.

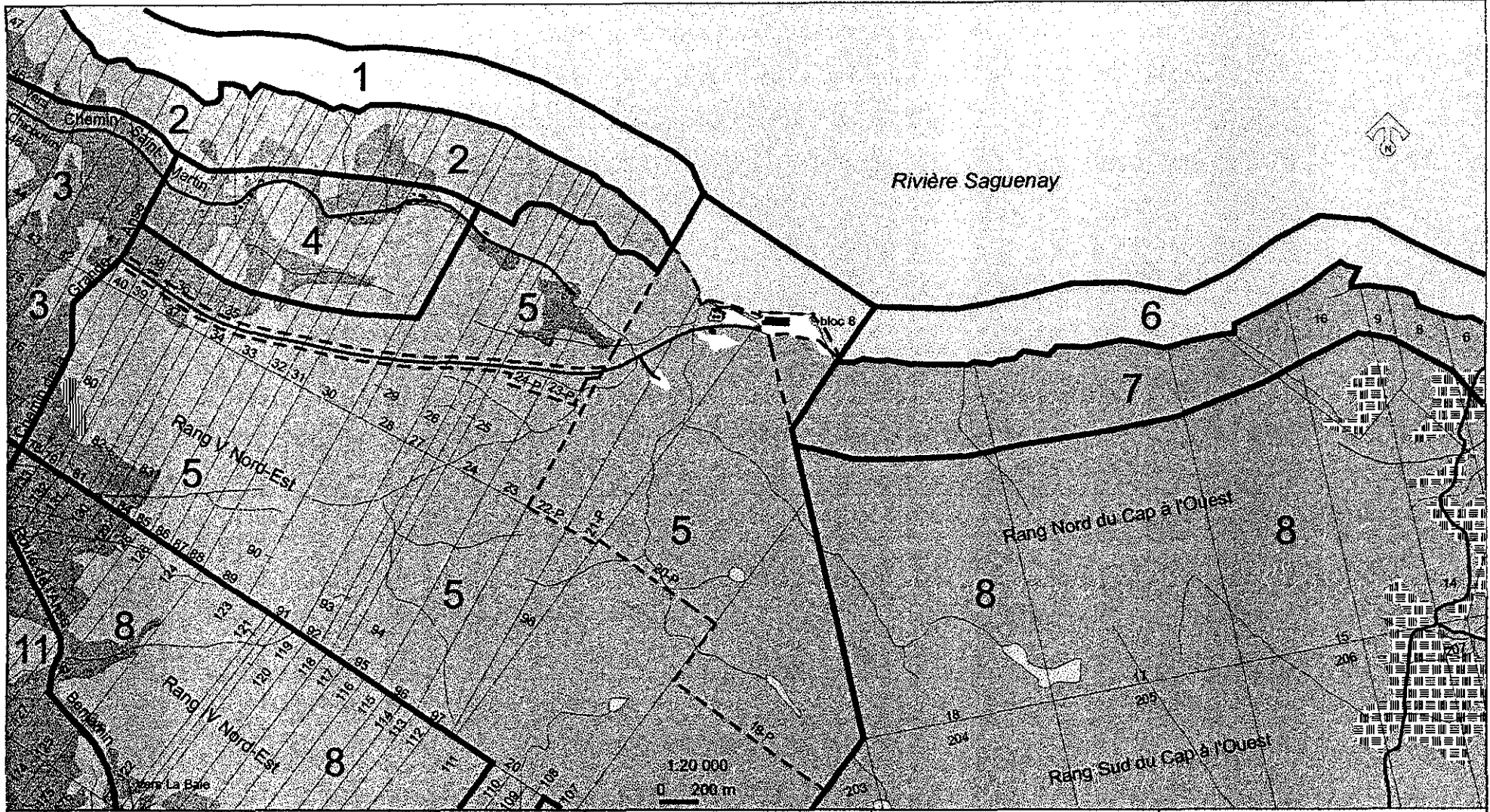
Au niveau industriel, les objectifs et les affectations prévus dans le second projet de schéma d'aménagement révisé et qui touchent directement l'environnement immédiat des installations portuaires sont entre autres:

- Créer, implanter et développer un parc industriel régional d'envergure nationale à proximité du terminal maritime de Grande-Anse, à Ville de la Baie, pour les industries à grand gabarit (industries qui requièrent un terrain d'une superficie supérieure à 40 ha).
- Reconnaître le terminal maritime de Grande-Anse comme un équipement majeur et structurant pour l'économie régionale et pour la MRC.

2.6.2 Plan d'urbanisme et règlement de zonage de Ville de La Baie

Le plan d'urbanisme de Ville de La Baie a été adopté le 5 août 1991 et il est entré en vigueur le 13 août 1991. Ce plan, suite à l'adoption du nouveau schéma, devra être révisé. Le plan d'urbanisme indique, pour les propriétés de l'Administration portuaire du Saguenay (Grande-Anse), une affectation industrielle. Cette aire d'affectation comprend aussi le site prévu pour le parc industrialo-portuaire. De part et d'autre de l'aire industrielle, le plan indique une affectation de parc le long du Saguenay. Le règlement de zonage de cette municipalité détermine, pour l'ensemble des installations, un zonage qui autorise tous les usages pertinents aux opérations (carte15).

Le territoire au Sud est réservé au parc industrialo-portuaire.



Usages dominants	
1 Parc	— Cours d'eau
2 Résidence, forestière	— Chemin
3 Résidence, agricole, forestière	--- Limite de lot
4 Résidence, agricole, forestière	20 Numéro de lot
5 Industrie, infrastructure de transport, utilité publique, agricole, forestière	— Propriété de l'Administration Portuaire
6 Parc	
7 Forestière, parc	
8 Agricole, forestière	
11 Résidence, Industrie, infrastructure de transport, Utilité publique, agricole	
	Aire d'entrepotage
	Aire forestière
	Aire agricole
	Friche ou reboisement
	Carrière

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6800, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

Novembre 2000

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

CARTE 15
ZONAGE MUNICIPAL
TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

2.6.3 Zonage agricole permanent

La zone agricole permanente décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec n'affecte aucunement les propriétés de l'Administration portuaire situées à Grande-Anse (carte 14). Toutefois, le parc industrialo-portuaire projeté est situé en partie dans la zone agricole permanente.

2.7 Synthèse

L'Administration portuaire dispose, à Grande-Anse, d'installations adaptées aux besoins de son environnement économique et qui s'intègrent à l'environnement. Il s'agit en effet d'un port moderne dont la localisation a été minutieusement déterminée afin de pouvoir répondre aux besoins grandissants des exportations tout en assurant le plein respect de l'environnement et la plus grande acceptabilité sociale possible. L'intérêt économique du terminal maritime de Grande-Anse fait l'unanimité auprès des décideurs locaux et le gouvernement canadien a reconnu l'importance stratégique de l'équipement en attribuant à l'administration responsable le statut d'Administration portuaire canadienne (APC).

Par contre, le succès des installations de Grande-Anse auprès des entreprises obligera l'administration à investir pour augmenter la capacité d'accueil et de manutention. Cette expansion et les particularités du territoire où sont situées les installations de Grande-Anse nécessitent une approche de planification structurée.

Parallèlement à la réponse aux besoins provenant de son hinterland, l'Administration portuaire désire s'impliquer directement dans le développement en appuyant les démarches visant à réaliser le site industrialo-portuaire de Grande-Anse.



Partie 3 Le terminal pétrolier Albert-Maltais

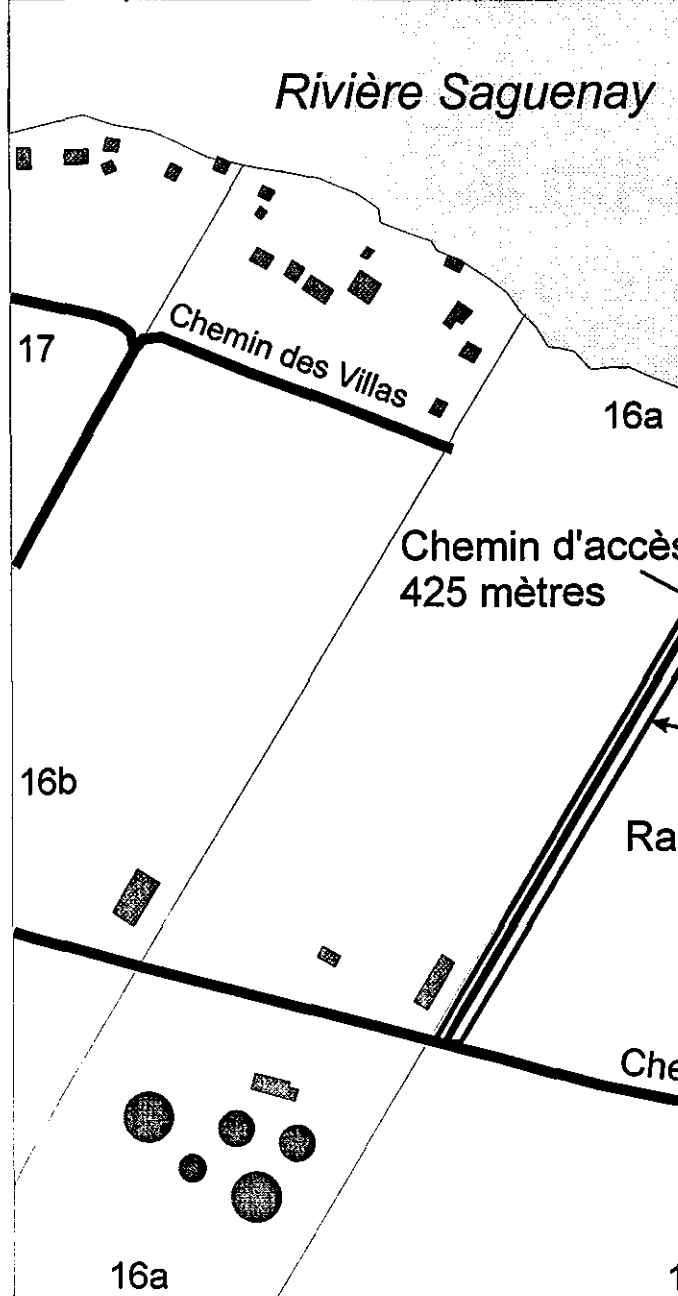
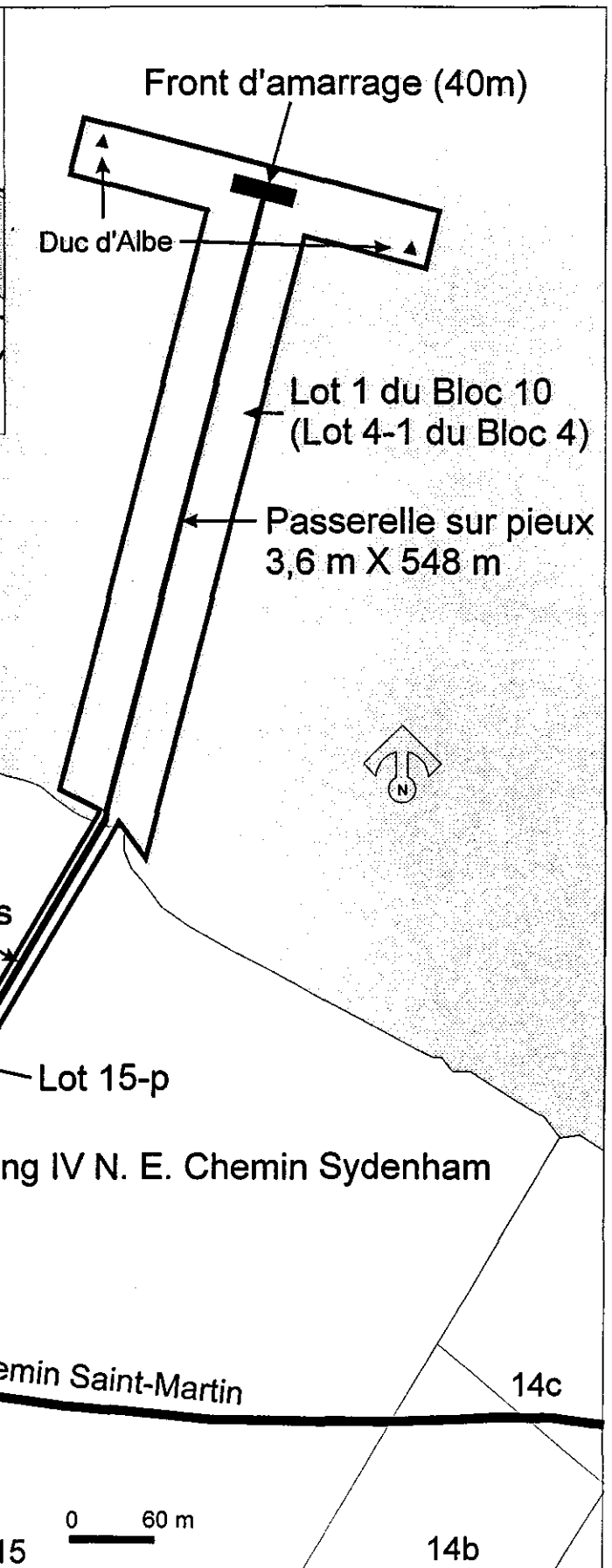
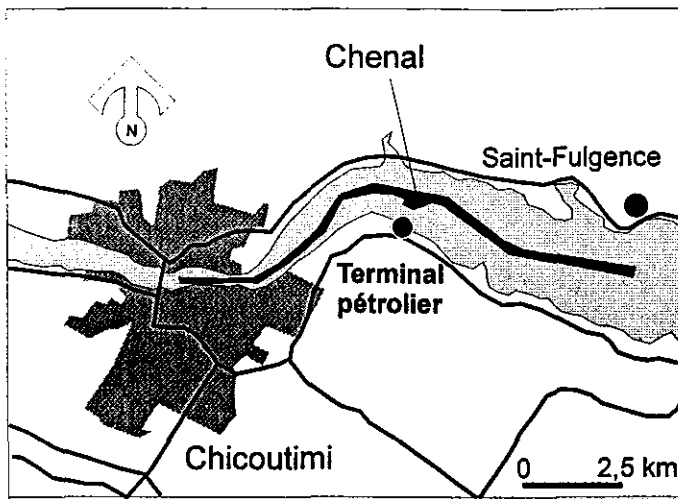
3.1 Propriétés et équipements

Le lot de grève et en eau profonde du terminal pétrolier Albert-Maltais appartient à la province de Québec. Pour assurer son utilisation, l'Administration portuaire du Saguenay a obtenu, par décret gouvernemental, un transfert de gestion.

Le terminal pétrolier Albert-Maltais dispose des équipements suivants (voir carte 16):

- un poste à quai avec un front d'amarrage de 40 mètres de tête et de deux ducs d'Albe situés à 91 mètres à chaque extrémité du quai.
- une passerelle à une voie de 3,6 mètres de largeur sur une longueur de 548 mètres permet d'accéder au front d'amarrage. La passerelle est appuyée sur des pieux tubés, foncés, bétonnés et renforcés pour la glace.
- un chemin d'accès de 425 mètres situé sur une partie du lot 15 du cadastre officiel de la paroisse de Chicoutimi permettant de relier le rang Saint-Martin.

Un chenal balisé à partir de la flèche littorale de Saint-Fulgence jusqu'au quai de Chicoutimi (longueur approximative de 6 kilomètres) permet un accès maritime au terminal pétrolier Albert-Maltais. Toutefois, en raison des conditions climatiques et de navigation dans le chenal, le quai est opérationnel du début avril à la mi-décembre. Une restriction pour les navires jaugeant plus de 10 000 tonnes métriques est en vigueur.



	Bâtiment		Limite de la propriété de l'Administration portuaire
	Réservoir		Limite de lot
	Cours d'eau		20 Numéro de lot
	Chemin		

PORT SAGUENAY
Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin du Terminal
Ville de La Baie (Québec)
G7B 3N9

FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
930, rue Jacques-Cartier est
Chicoutimi, Québec G7H 7K9
Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS
CARTE 16
PROPRIÉTÉS ET ÉQUIPEMENTS
TERMINAL PÉTROLIER ALBERT-MALTAIS

Jun 1999

3.2 Activités

Les activités maritimes commerciales au terminal pétrolier Albert-Maltais ont cessé en août 1992. Les compagnies pétrolières ont abandonné le transport maritime au profit du transport terrestre.

3.3 Projets

L'Administration portuaire du Saguenay cherche une nouvelle vocation pour ce terminal qui est voué uniquement à la réception du vrac liquide. Il offre des opportunités de développement à des fins industrielles, récréatives ou touristiques. Des efforts de mise en valeur avec les intervenants municipaux sont présentement déployés pour actualiser le potentiel de cet équipement par ailleurs en excellent état.

À long terme, si aucune vocation n'est trouvée ou si aucun nouvel utilisateur n'est intéressé à son opération, l'Administration portuaire du Saguenay pourrait avoir à procéder à sa démolition conformément à un Arrêté en Conseil du gouvernement du Québec.

3.4 Intégration économique

Les grandes compagnies pétrolières se sont définitivement tournées vers le réseau routier pour effectuer le transport du pétrole et aucune modification à cette tendance ne pointe à l'horizon. Le terminal pétrolier n'a actuellement aucune utilité pour l'économie de son hinterland.

3.5 Intégration à l'environnement

Les principales compagnies pétrolières (Péto-Canada, Esso et Ultramar) ont des propriétés à proximité des installations portuaires. À l'exception de la



compagnie Ultramar, tous les réservoirs qui étaient situés sur ces terrains ont été démantelés. Dans le cas des réservoirs d'Ultramar, toutes les opérations de transport se font par camion. Tous ces terrains sont immédiatement adjacents au terminal pétrolier, ils sont accessibles par le rang Saint-Martin, à Chicoutimi, via un raccordement au boulevard du Saguenay Est (carte 17).

Outre ces propriétés industrielles, une entreprise commerciale spécialisée dans les services nautiques de plaisance (vente, entreposage et réparation) s'est installée à proximité, du côté est (Centre nautique Saint-Martin).

En général, le territoire périphérique est utilisé à des fins agricoles ou est laissé en friche. Notons cependant la présence d'une résidence au Sud, à 400 mètres des installations et d'un développement résidentiel linéaire à 200 mètres vers l'Ouest. Il s'agit, pour la plupart du temps, d'anciennes résidences secondaires converties avec le temps en résidences principales.

Le site est très particulier et offre une vue intéressante du début du fjord du Saguenay.

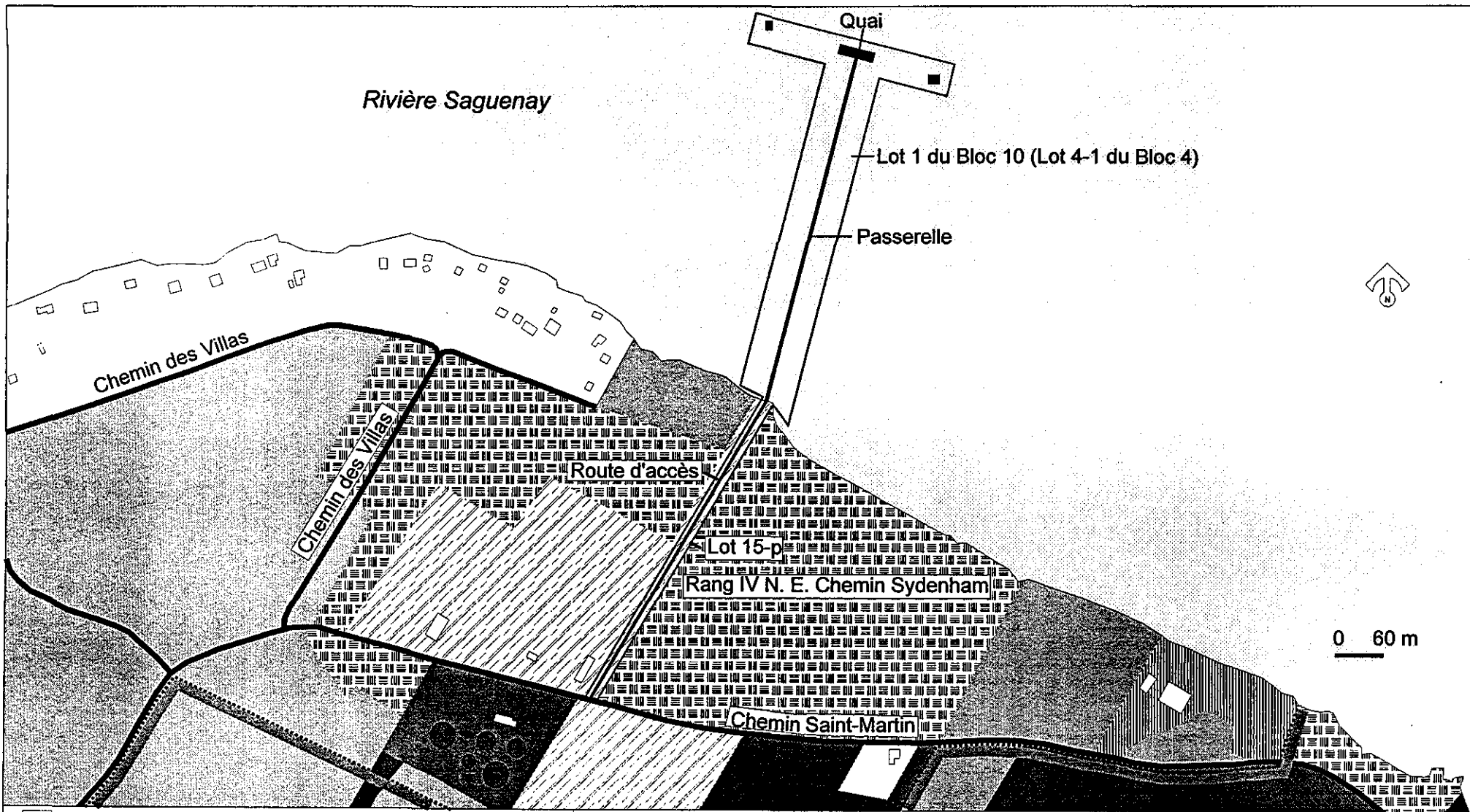
L'environnement du terminal pétrolier Albert-Maltais diffère complètement de celui de Grande-Anse. Les installations sont situées dans la frange urbaine dans un secteur en partie occupé par des résidences ou par l'agriculture. La rivière Saguenay, à cet endroit, change de configuration et ni le Parc marin ou le Parc national ne sont à proximité.

3.6 Planification régionale et locale

3.6.1 Schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay

Le schéma n'indique aucun élément particulier relativement au terminal pétrolier Albert-Maltais.





	Aire résidentielle		Limite de la zone agricole permanente		Cours d'eau
	Aire commerciale				Chemin
	Entreposage liquide				Bâtiment
	Aire ind. désaffectée				Réservoir
	Aire forestière				Propriété de l'Administration portuaire
	Aire agricole				
	Friche				

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9



FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

CARTE 17
 INTÉGRATION À L'ENVIRONNEMENT
 TERMINAL PÉTROLIER ALBERT-MALTAIS

Juin 1999

3.6.2 Plan et règlements d'urbanisme

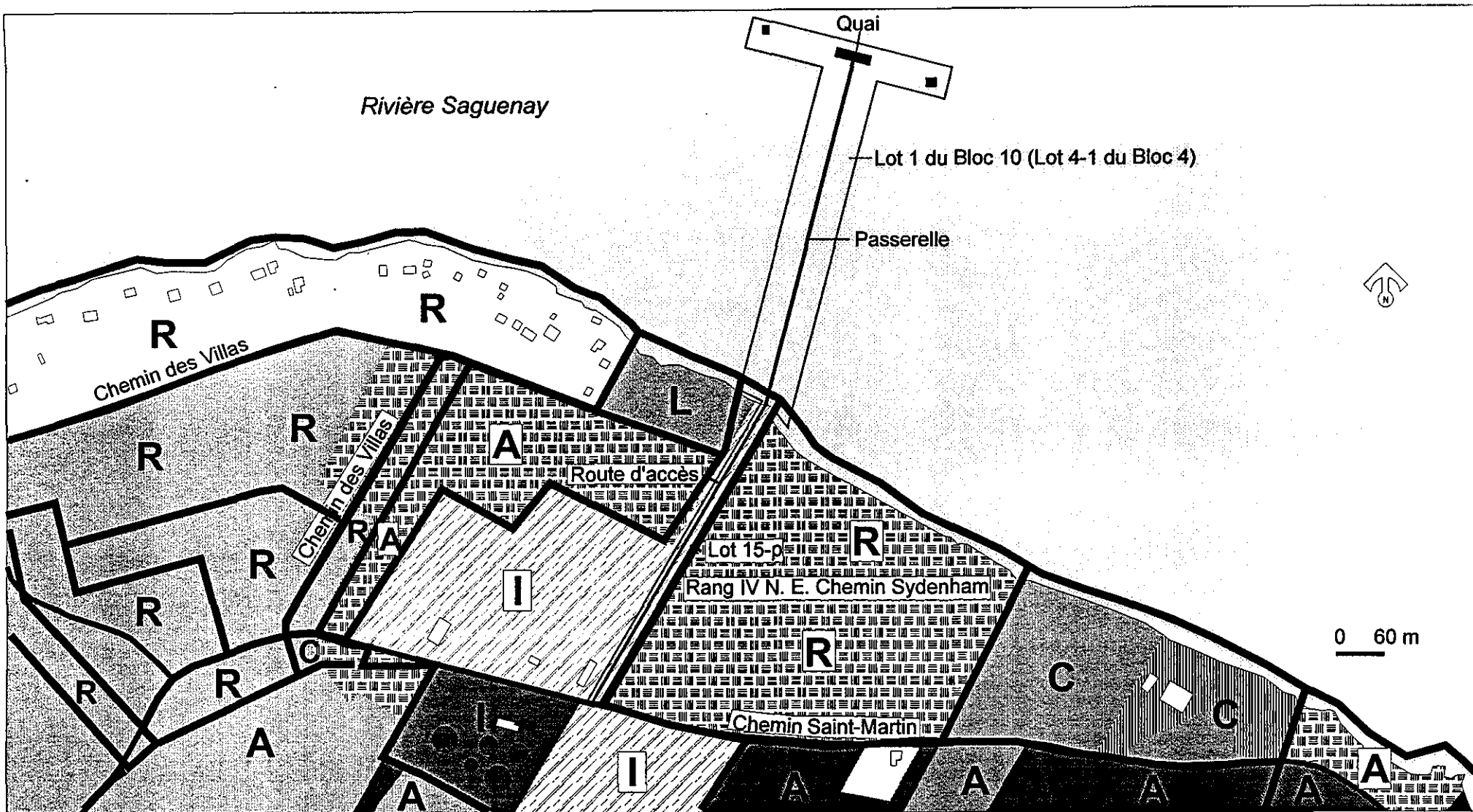
Les installations du terminal pétrolier étant entièrement situées sur le territoire de la ville de Chicoutimi, nous nous référons donc aux documents officiels de cette municipalité. Le plan d'urbanisme de Chicoutimi est entré en vigueur le 20 novembre 1991. Tout comme celui de La Baie, ce plan, suite à l'adoption du nouveau schéma, devra être révisé. Le plan d'urbanisme indique, pour les propriétés de l'Administration portuaire du Saguenay (Albert-Maltais), une affectation industrielle. Cette aire d'affectation inclut aussi les propriétés des compagnies pétrolières à proximité. Le plan indique une affectation agricole vers l'Est et le Sud et résidentielle vers l'Ouest.

Selon le règlement de zonage #91-061, le terminal pétrolier, incluant les propriétés des compagnies pétrolières, est situé dans la zone 80-I qui autorise l'industrie légère ou lourde (voir carte 18).

3.6.3 Zone agricole permanente

La zone agricole permanente décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec n'affecte aucunement les propriétés de l'Administration portuaire situées à la Pointe à l'Islet (Albert-Maltais).





Usages dominants

- A Agricole
- C Commercial
- I Industriel
- L Loisir
- R Résidentiel

- Aire résidentielle
- Aire commerciale
- Entreposage liquide
- Aire ind. désaffectée
- Aire forestière
- Aire agricole
- Friche

- Cours d'eau
- Chemin
- Bâtiment
- Réservoir
- Propriété de l'Administration portuaire

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9



FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

CARTE 18
ZONAGE MUNICIPAL
TERMINAL PÉTROLIER ALBERT-MALTAIS

Jun 1999

4. Le quai Powell

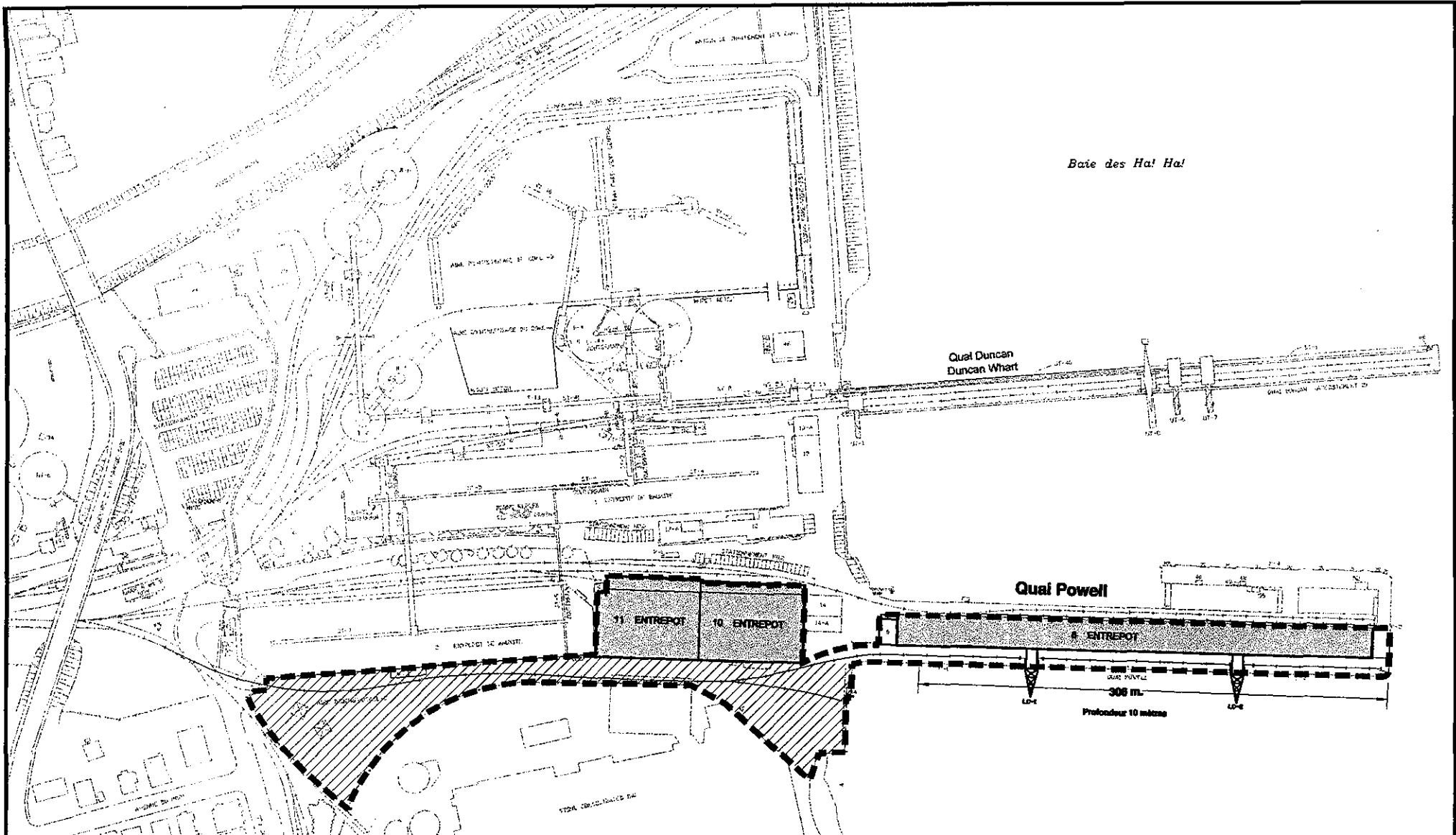
4.1 Propriétés et équipements

Situé sur les propriétés des installations portuaires de la Cie Alcan à Ville de La Baie, le quai Powell, sur sa face sud, est depuis son ouverture en 1949, un quai de chargement de papier journal et d'aluminium. Suite à la signature d'un bail de location avec cette dernière le 11 février 2000, l'Administration portuaire du Saguenay assure l'exploitation des infrastructures et effectue le transit de papier journal et d'aluminium. Ces installations portuaires sont situées dans la baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay, à environ 54 milles du confluent de la rivière Saguenay et du fleuve St-Laurent. (Latitude : 48°20' N Longitude : 70°52' O)

Le quai dispose d'un front d'amarrage d'une longueur de 306 mètres (correspondant à deux postes à quai pour des navires de 150 mètres) avec une profondeur d'eau de 10 mètres à marée basse moyenne (carte 19);

Un hangar d'une superficie de 4200 mètres carrés est situé sur le quai ; il sert à l'entreposage de marchandises générales et à l'entreposage d'équipements de manutention. Un autre hangar d'une superficie de 5900 mètres carrés est aménagé pour l'entreposage de produits forestiers tel le papier journal;

Une aire d'entreposage et de circulation sur un terre-plein asphalté de 14 444 mètres carrés, à l'entrée du site, sert à l'entreposage de marchandises générales;



- Limite du terrain sous bail avec Alcan Ltée
- Aire d'entreposage à ciel ouvert

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

**LE GROUPE
LEBLOND
BOUCHARD**
ISO 9001
2000
11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

**CARTE 19
ÉQUIPEMENTS DU QUAI POWELL**

Novembre 2000

Un bâtiment de 204 mètres carrés, dans le prolongement ouest du hangar situé sur le quai, comprend des bureaux et une salle à manger pour les débardeurs. Une aire de stationnement est aussi disponible à proximité de ce bâtiment.

Les installations portuaires du quai Powell sont reliées au réseau de chemin de fer.

La période de navigation s'étend sur une période de douze (12) mois par année et l'accostage des navires se fait généralement à l'aide de remorqueur(s), à l'exception de la période hivernale où le navire est escorté par un brise-glace.

Les espaces disponibles d'entreposage sont des facteurs limitant les volumes de réceptions ou d'expéditions des marchandises.

L'expéditeur et l'armateur trouvent, aux installations portuaires du quai Powell, tous les services nécessaires au commerce maritime international. De plus, l'Administration dispose d'une équipe de gestion expérimentée, compétente et dynamique.

4.2 Activités

Le quai Powell et ses infrastructures, propriétés des installations portuaires de la compagnie Alcan Ltée à Ville de La Baie, depuis son ouverture en 1949, est un quai destiné au chargement de papier journal et d'aluminium.

Le papier journal provient de l'usine d'Abitibi-Consolidated contiguë aux installations portuaires et l'aluminium de la compagnie Alcan. Ces deux produits sont destinés au marché outre-mer.

Les aires d'entreposage à ciel ouvert et l'accès au réseau ferroviaire du Roberval-Saguenay permettent également la manutention d'autres produits ainsi que du vrac solide, en autant que ce dernier ne soit pas contraignant sur le plan environnemental.

4.3 Projets

Le quai Powell étant en location depuis moins d'un an, l'Administration portuaire du Saguenay n'a actuellement aucun projet concernant ces installations portuaires.

4.4 Intégration économique

Le quai Powell est partie intégrante d'un complexe portuaire dans la baie des Ha! Ha! qui comprend le quai Duncan, appartenant également à Alcan Ltée, et un autre quai en front de l'usine d'Abitibi-Consolidated, lequel est cependant désaffecté. Avant l'aménagement du terminal maritime de Grande-Anse, les installations portuaires de Port-Alfred constituaient les seules installations portuaires en eau profonde dans le Saguenay, les seules installations accessibles douze mois par année.

Ces installations portuaires ont joué un rôle déterminant dans le développement industriel d'Alcan et de plusieurs industries liées à la transformation des produits forestiers dans la région.

4.4.1 Accessibilité et transport

Le quai Powell est bien relié au réseau routier majeur de la région. Par la sortie sur l'avenue du Port, il communique directement sur la route régionale 170. Avec le parachèvement de l'autoroute 70 jusqu'à Ville de La Baie, d'ici quelques années, la municipalité envisage de faire déplacer la route 170 sur l'avenue du Port et la Première rue. Le quai Powell deviendrait ainsi en front de la route 170. Or, la route 170 conduit aux principaux axes de pénétration de la région, soit les routes 175, 169 et 155.

Le quai Powell est desservi par le réseau ferroviaire de Roberval-Saguenay. Ce dernier est relié au réseau du CN à partir de Jonquière.

Principal terminal aérien de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'aéroport de Bagotville est situé à seulement une dizaine de kilomètres du quai Powell.

4.4.2 Aire d'influence

L'aire d'influence du quai Powell, tout comme celle du terminal maritime de Grande-Anse, s'étend à l'ensemble du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Elle déborde même sur le Nord québécois, grâce à ses excellentes liaisons routière et ferroviaire vers le secteur de Chibougamau-Chapais et la route du Nord, région aux multiples ressources.

Ville de la Baie et la conurbation du Haut-Saguenay offrent l'ensemble des services utiles aux opérations portuaires et à leurs utilisateurs.

4.5 Intégration à l'environnement

L'ensemble du complexe portuaire et industriel dont fait partie le quai Powell se trouve coincé entre le secteur centre-ville, secteur Port-Alfred et la baie des Ha! Ha! De ce fait, certaines fonctions exercées sur le port dans son ensemble sont incompatibles avec l'environnement; que l'on songe seulement à l'entreposage de charbon sur le quai Duncan, ainsi qu'à l'entreposage de produits pétroliers. Il en est autrement pour le quai Powell où l'essentiel des produits mentionnés est entreposés à l'intérieur de hangars. De plus, les opérations de ce dernier ne génèrent à peu près pas de trafic lourd. Les produits manutentionnés proviennent principalement d'Abitibi-Consolidated, l'usine contiguë aux installations, et de la compagnie Alcan, par chemin de fer.

Le quai Powell étant par ailleurs coincé entre les installations d'entreposage du quai Duncan et l'entreprise Abitibi-Consolidated, il n'est à toute fin pratique pas envisageable d'augmenter sa capacité d'entreposage.

Tout comme le terminal maritime de Grande-Anse, le quai Powell s'ouvre sur la rivière Saguenay, le seul fjord habité en Amérique du Nord, dont la richesse des paysages et des écosystèmes marins a été reconnue avec la création du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, ainsi que de son pendant terrestre le parc provincial du Saguenay.

4.6 Planification régionale et locale

4.6.1 Schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay

Le schéma d'aménagement de la MRC le Fjord-du-Saguenay est actuellement en révision et un second projet de schéma d'aménagement



révisé a été adopté en juin 2000. Après avoir rempli toutes les étapes de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce document devrait entrer en vigueur en 2001.

Le schéma d'aménagement actuel, en vigueur depuis 1989, accorde une affectation industrielle aux installations portuaires et au voisinage immédiat.

En ce qui concerne le second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC le Fjord-du-Saguenay, celui-ci s'inscrit dans la stratégie de positionnement de l'Administration portuaire du Saguenay vis-à-vis le Nord québécois.

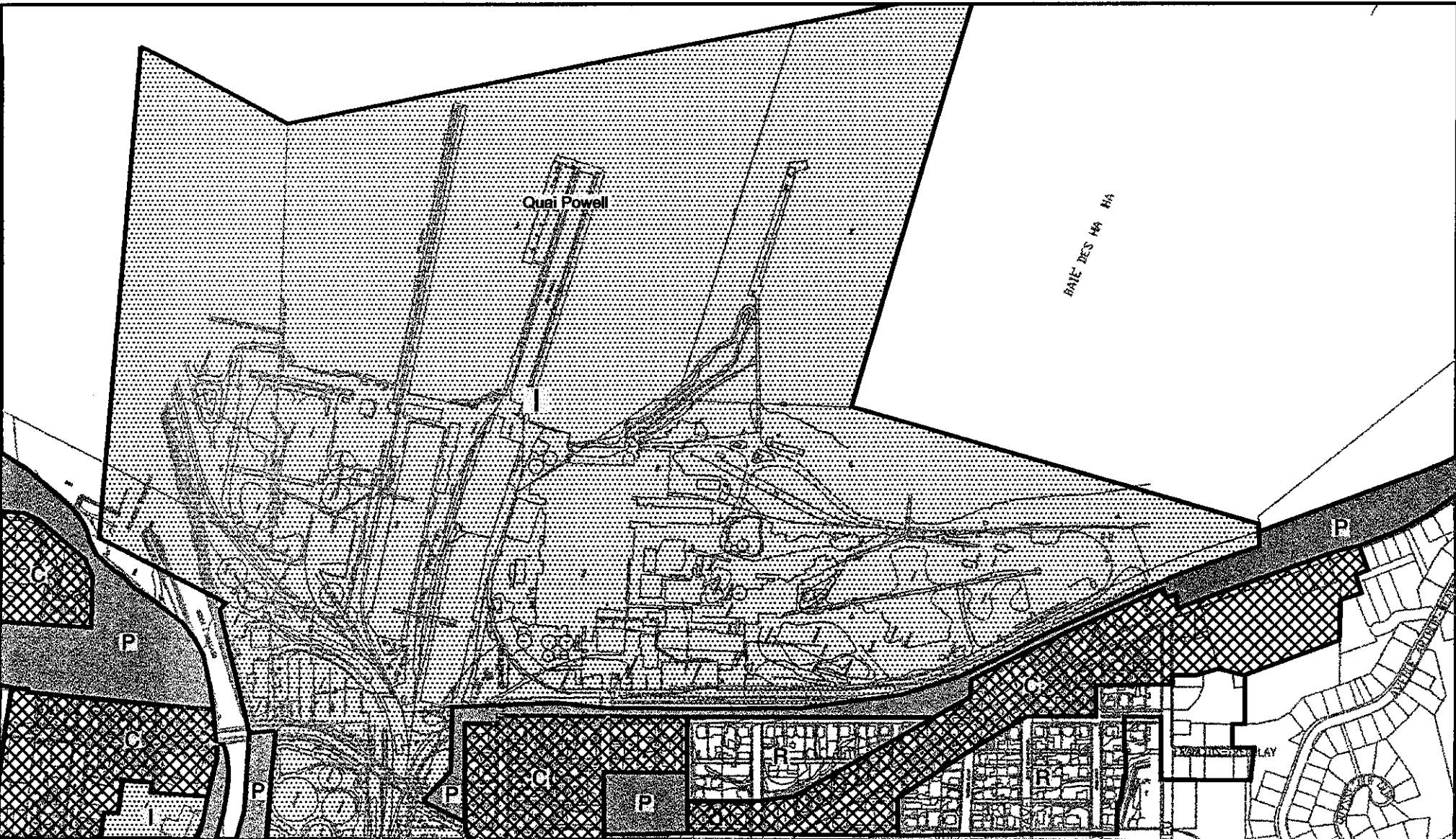
Bien que le schéma d'aménagement reconnaisse l'importance des installations portuaires d'Alcan Ltée à Ville de La Baie pour le développement économique de la région, le schéma ne met pas l'emphase sur leur développement. D'une part, elles sont du domaine privé ; de plus, des contraintes spatiales et environnementales restreignent leur développement.

4.6.2 Plan d'urbanisme et règlement de zonage de Ville de la Baie





Le plan d'urbanisme de Ville de La Baie a été adopté le 5 août 1991 et il est entré en vigueur le 13 août 1991. Ce plan, suite à l'adoption du nouveau schéma, devra être révisé.

Tout comme le schéma d'aménagement, le plan d'urbanisme fait peu état des installations portuaires et industrielles en bordure de la baie des Ha! Ha!. Elles sont incluses dans une zone d'affectation industrielle, comme en fait état la carte 20. On restreint cependant certaines activités incompatibles avec l'environnement du centre-ville, secteur Port-Alfred. « Les industries qui





Grandes affectations

R	Résidentielle	
C	Commerciale et services	
I	Industrielle	
P	Parc	

PORT SAGUENAY
 Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9



180
9001

Novembre 2000

**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

CARTE 20
Grandes affectations
QUAI POWELL

peuvent s'installer dans ces zones ne doivent émettre aucune fumée, poussière et bruit autres que ceux nécessaires pour le chauffage et la climatisation des installations.

- L'entreposage de produits en vrac n'est pas autorisé.
- L'entreposage de produits pétroliers n'est pas autorisé.

L'entreposage de copeaux d'Abitibi-Consolidated est autorisé, compte tenu que ceux-ci ont une masse suffisante pour ne pas être emportés par le vent. Finalement, des limitations de hauteur seront appliquées dans tous les secteurs industriels pour faire en sorte que l'espace visuel ne se dégrade davantage »¹.

Le règlement de zonage traduit ces restrictions . Ainsi, dans la zone 164 qui inclut les installations portuaires du quai Powell (carte 21), seules sont autorisées les entreprises sans facteur contraignant, c'est-à-dire qui ne sont la source d'aucune fumée, poussière ou bruit autres que ceux nécessaires pour le chauffage et la climatisation des installations.

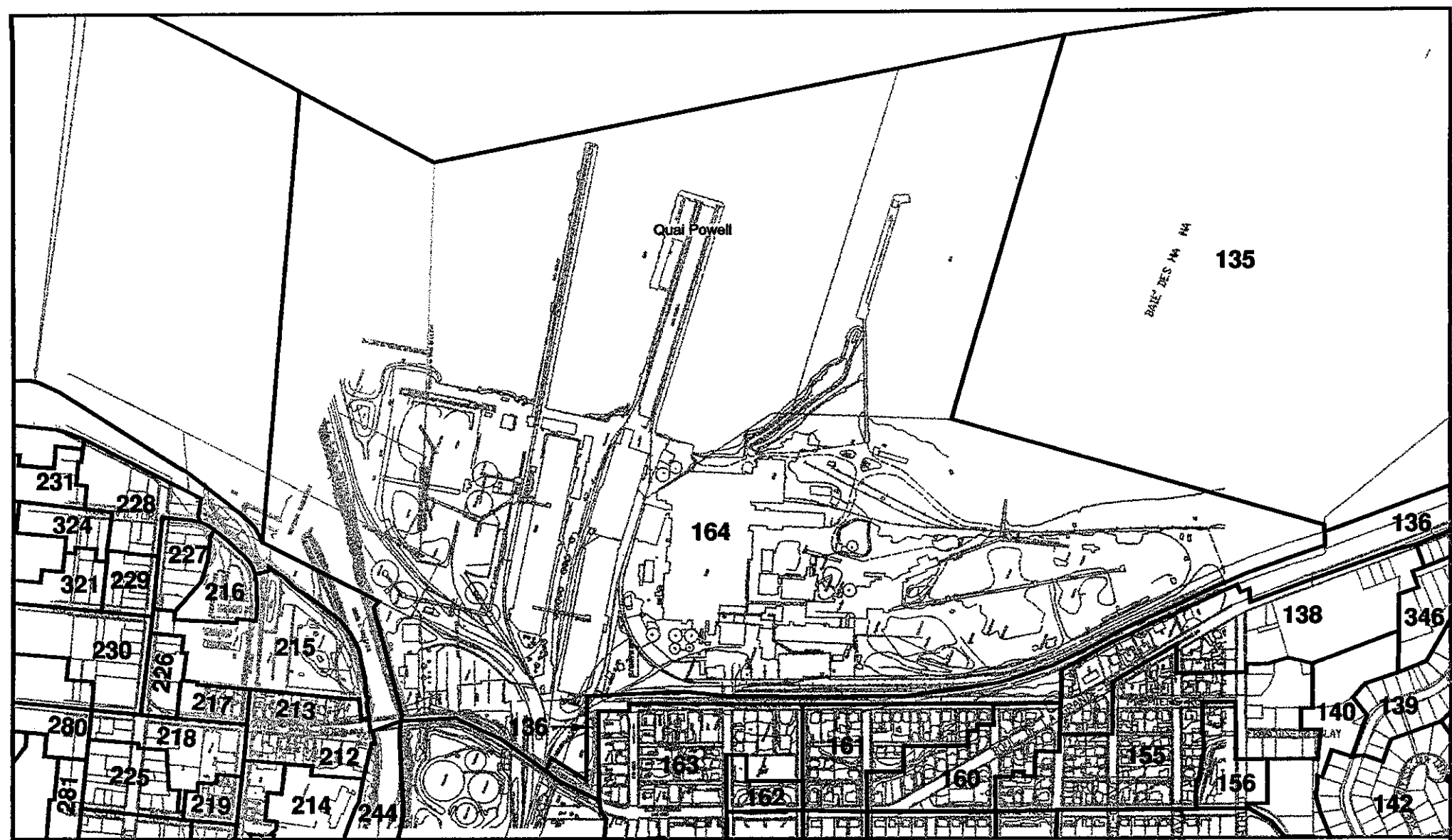
« Les rebuts et déchets qui ne représentent pas de risque d'émission de gaz, d'incendie, d'explosion devront être entreposés dans des bâtiments prévus à cette fin et évacués rapidement.

Les huiles usées et produits chimiques qui ne représentent pas de risque d'incendie, d'explosion et d'émission de gaz toxiques devront être entreposés dans des contenants remisés à l'intérieur d'un bâtiment.

Aucun produit en vrac ne peut être entreposé²».

¹ Ville de la Baie, Le plan d'urbanisme de Ville de la Baie, adopté le 5 août 1991

² Ville de la Baie, Les règlements d'urbanisme, adoptés le 3 septembre 1991



200 Numéro de zone

— Limite de zone

PORT SAGUENAY

Administration portuaire du Saguenay
 6600, chemin du Terminal
 Ville de La Baie (Québec)
 G7B 3N9

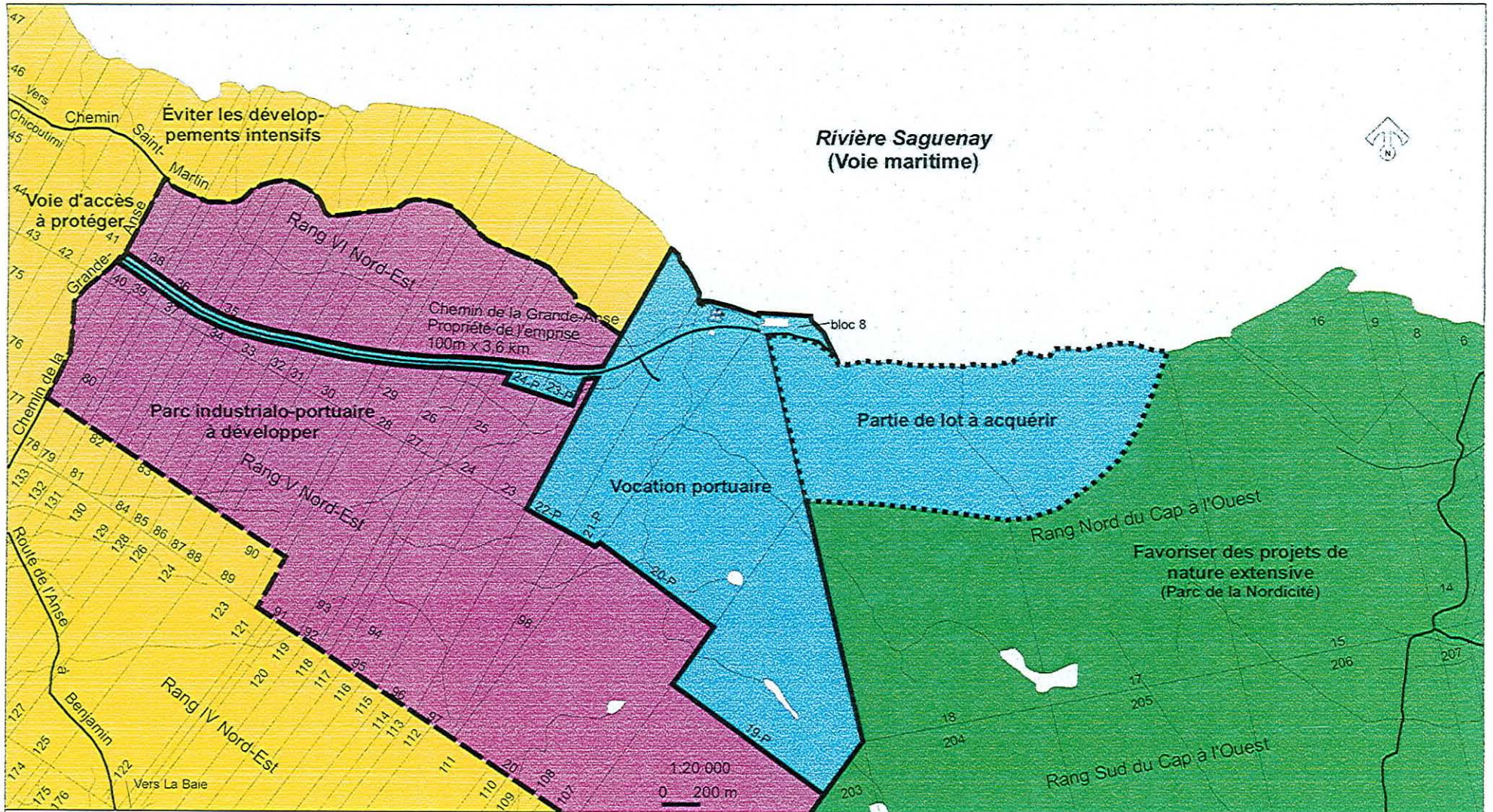
**LE GROUPE
LEBLOND
BOUCHARD**

190
001

Novembre 2000

**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

**CARTE 21
ZONAGE MUNICIPAL
QUAI POWELL**



Vocation agricole	Bâtiment	Cours d'eau
Vocation forestière	Réservoir	Chemin
Vocation industrielle	Lot à acquérir	Limite de lot
Vocation portuaire	Limite du parc industrialo-portuaire	Numéro de lot
		Propriété de l'Administration Portuaire

Administration portuaire du Saguenay



FRANÇOIS BOIVIN, urbaniste
 930, rue Jacques-Cartier est
 Chicoutimi, Québec G7H 7K9
 Téléphone: (418) 693-6231

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

CARTE 22

En ce qui a trait à la limitation de hauteur, la norme prescrite de 60 m n'est pas contraignante.

Enfin, la norme spécifique de zone tampon s'appliquant à la zone 164 est également contraignante. Advenant la construction d'un nouveau bâtiment, des marges latérales et arrière d'une profondeur équivalant à deux fois la hauteur du bâtiment doivent être respectées.

En résumé, la planification en matière d'urbanisme de Ville de la Baie restreint à toute fin pratique le développement du quai Powell à son gabarit actuel.



Partie 5 Plan d'utilisation des sols

5.1 Terminal maritime de Grande-Anse

Cette partie présente d'abord la politique et les objectifs retenus pour le terminal maritime de Grande-Anse. Le plan d'utilisation des sols est ensuite présenté.

5.1.1 Politique et objectifs

Politique

Une vocation principale portuaire et maritime

La vocation principale du terminal maritime de Grande-Anse est incontestablement portuaire et maritime. Les activités portuaires font référence à des activités terrestres qui nécessitent des installations et des équipements de transbordement et d'entreposage alors que les activités maritimes font référence aux activités de navigation. L'affirmation, de façon non équivoque, de la vocation portuaire et maritime des installations implique des objectifs devant guider l'aménagement des propriétés et de leur environnement.

Objectifs - Facteurs économiques

Préserver l'intégrité de la voie maritime du Saguenay

L'accessibilité commerciale prioritaire à la voie maritime du Saguenay doit être assurée et garantie. Elle implique toutefois une cohabitation avec les autres utilisateurs (croisières, bateaux de plaisance, etc.). La voie maritime du Saguenay devrait être reconnue dans les différents documents de planification comme élément indissociable du développement économique. Cet objectif implique une approche de relation publique visant à maintenir et renforcer l'acceptabilité sociale des équipements en informant la

population de l'importance des installations du terminal maritime de Grande-Anse et de la qualité de son intégration avec le milieu.

Rattacher les installations à une ligne de chemin de fer et aux principaux axes routiers de la région et du Nord.

L'accessibilité aux installations du terminal maritime de Grande-Anse doit être assurée à l'année longue et par différents moyens de transport de façon efficace et sécuritaire.

Pour ce faire, il importe de prévoir toutes les options de transport pouvant affecter l'utilisation du sol des installations, dont particulièrement :

- par l'aménagement d'un convoyeur entre le site industrialo-portuaire projeté et les installations du terminal maritime de Grande-Anse ;
- par la construction d'une ligne de chemin de fer pour desservir le site industrialo-portuaire projeté.

De plus, les liens avec les principaux axes routiers de la région devraient être consolidés et améliorés.

Consolider la position stratégique de l'Administration portuaire du Saguenay

Le terminal maritime de Grande-Anse est la voie de sortie naturelle des ressources du Nord destinées à l'exportation outre-mer. L'administration doit favoriser la mise en valeur des ressources du Nord et le développement d'entreprises tournées vers le marché extérieur.

De plus, l'Administration portuaire du Saguenay doit fournir l'expertise et participer au développement du parc industriel pour les industries à grand gabarit. Elle doit collaborer avec les partenaires politiques régionaux et provinciaux et particulièrement avec ceux de la conurbation pour le développement du parc industrialo-portuaire.

maintenues ou renforcées. Cet objectif n'empêche pas l'utilisation de ces zones à des fins de récréation extensive (parc). Il faut s'assurer que tous les documents de planification et réglementation de l'utilisation des sols prennent en compte cet aspect et que, idéalement, l'Administration portuaire du Saguenay soit consultée.

L'Administration portuaire du Saguenay pourra faire l'acquisition des lots nécessaires pour préserver les qualités extrinsèques des installations.

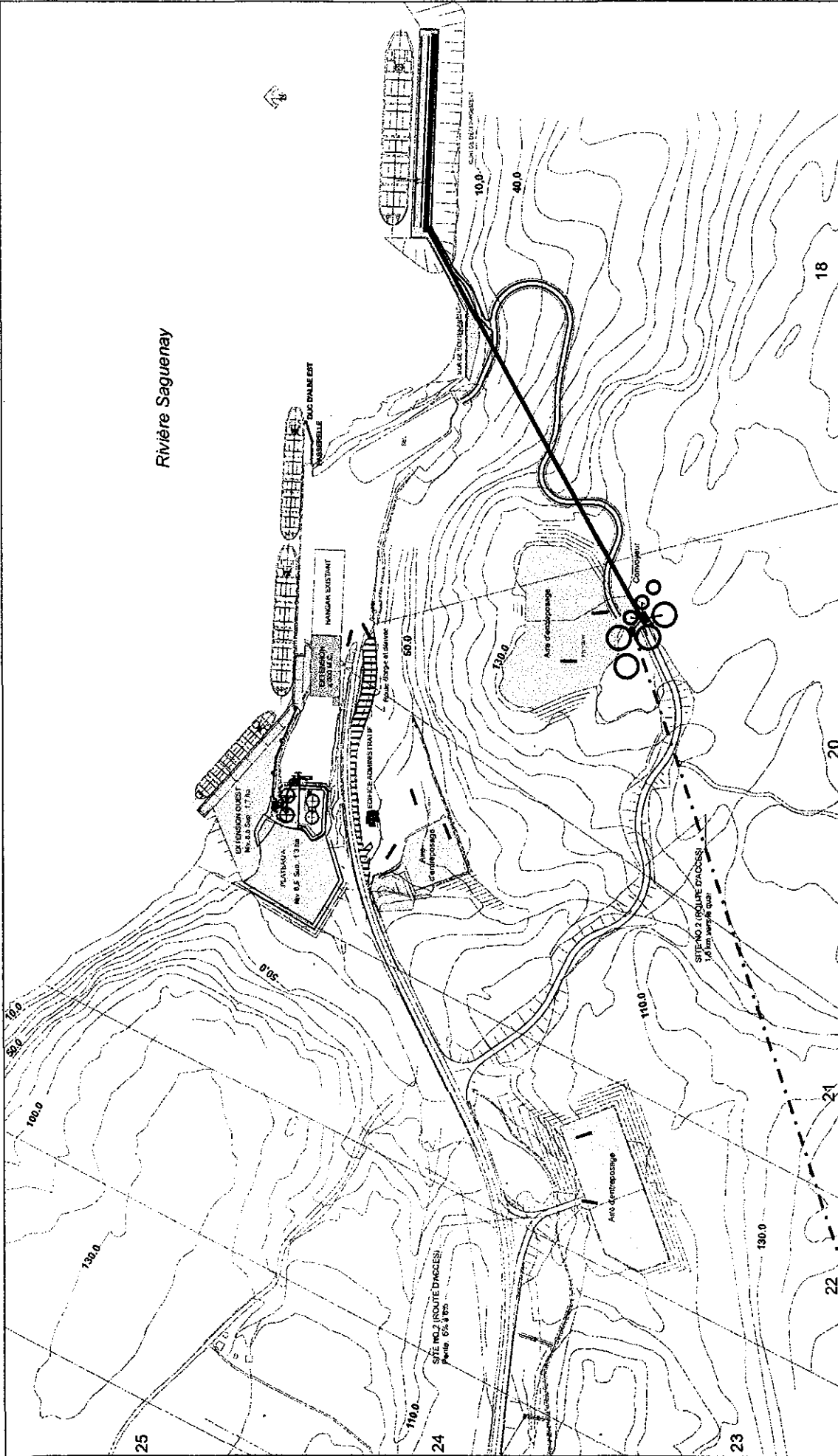
5.1.2 Plan d'utilisation des sols

La carte 22 présente les principaux éléments de la politique et des objectifs sur les propriétés du terminal maritime de Grande-Anse et le secteur environnant.

De son côté, la carte 23 présente les différents projets d'agrandissement, de développement et d'aménagement du terminal maritime de Grande-Anse pour les prochaines années afin de répondre aux besoins de la clientèle.

Ces projets sont entre autres:

- Prolongement du quai de trois caissons vers le Nord-Ouest. Ce prolongement permettra de recevoir deux bateaux à quai de 150 mètres de long ;
- Agrandissement du hangar;
- Prolongement du quai de cinq caissons vers le Nord-Ouest et aménagement de terrain d'une superficie de 3,4 hectares ;
- Prolongement du quai à l'Est par l'installation d'une passerelle et d'un duc d'Albe ;



**PLAN
D'UTILISATION DES SOLS**

FRANÇOIS BOIVIN, architecte
910, rue Jacques-Cartier est
Chaudière, Québec, G7H 7K3
(514) 381-1000

Novembre 2000

TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

PORT SAGUENAY
Administration portuaire du Saguenay
6800 chemin du terminal
Ville de La Baie (Québec)
G7B 5H6

18

20

24

25

23



- Nouveau quai sur pieux de 200 mètres dans la section Est pour desservir le projet d'usine du parc industriel à grand gabarit ;
- Aménagement d'aires d'entreposage supplémentaires sur différents sites répertoriés ;
- Route élargie et déviée.

5.2 Terminal pétrolier Albert-Maltais

Conserver et entretenir la propriété et les équipements du terminal pétrolier Albert-Maltais

L'Administration portuaire du Saguenay désire maintenir les installations en place pour l'avenir.

L'Administration est prête à se départir de l'infrastructure à l'avantage de tout promoteur en préférence à la démolition.

Trouver une vocation au terminal pétrolier Albert-Maltais

Les installations offrent des opportunités de développement industrielles, récréatives, touristiques ou autres. Des efforts avec différents intervenants sont présentement déployés pour actualiser le potentiel de cet équipement. Dans ce contexte, la vocation ou l'affectation reste ouverte aux propositions.

5.3 Quai Powell

Exploiter le quai Powell dans son état actuel

L'Administration portuaire du Saguenay prévoit exploiter le quai Powell dans son état actuel pour la durée du bail intervenu avec la compagnie Alcan Ltée.

À l'heure actuelle, elle n'entrevoit pas de projet d'amélioration ou d'expansion de ces installations.