



Le mercredi 29 novembre 2000

Monsieur Marc Bertrand, secrétaire  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
BUREAU DE CONSULTATION PUBLIQUE  
Édifice Hector-Fabre  
525, boul. René-Lévesque Est  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 5S9

Monsieur,

Au nom des utilisateurs du Port de Québec, il me fait plaisir de soumettre à l'attention des membres de la Commission de la Capitale nationale un mémoire dans le cadre de la consultation publique au sujet de la mise en valeur du littoral, segment Champlain.

En prenant connaissance du document de consultation « Redonner le fleuve aux québécois », les utilisateurs du Port de Québec ont accepté de répondre à l'invitation de la Commission de la Capitale nationale en soumettant l'ensemble de leurs réflexions et de leurs recommandations concernant ce vaste projet.

La Commission de la Capitale nationale peut compter sur la collaboration et la disponibilité des utilisateurs tout au long du processus qui, nous l'espérons, permettra la réalisation d'un projet qui tienne compte des réalités portuaires et urbaines de la région de Québec.

Veuillez accepter, Monsieur, mes salutations distinguées.

*AU NOM DES UTILISATEURS DU PORT DE QUÉBEC,*

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gordon Bain". The signature is fluid and cursive, with a large initial "G" and "B".

Gordon Bain  
Président

/cd

p.j. Mémoire

**MÉMOIRE DES UTILISATEURS DU PORT DE  
QUÉBEC À L'INTENTION DES MEMBRES DE LA  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE.**

**Consultation publique  
Automne 2000**

**“ Redonner le fleuve aux Québécois ”**

**29 novembre 2000**

## **INTRODUCTION**

Suite à la présentation du document intitulé "Redonner le fleuve aux Québécois" que la Commission de la Capitale nationale a publié dans le cadre d'une consultation publique, les utilisateurs du port de Québec soumettent, à l'attention des commissaires, l'ensemble de leurs réflexions ainsi que leurs recommandations concernant la mise en valeur du littoral nord du fleuve Saint-Laurent, plus spécifiquement du segment Champlain.

La communauté maritime et portuaire de Québec veut d'abord exprimer sa satisfaction face à la décision de la Commission de la Capitale nationale de procéder à une consultation publique au sujet de ce vaste projet de mise en valeur. Les utilisateurs du port de Québec jugent pertinent de s'impliquer dans le processus initié par la Commission de la Capitale nationale puisque l'organisation spatiale et les enjeux d'aménagement de ce secteur concernent directement les opérations de nos entreprises.

La Commission indique dans son document de référence que " Le succès de ce grand projet, on ne cessera pas de le dire, tient à la rigueur avec laquelle il sera conduit; il repose également et avant tout sur le consensus auquel il donnera lieu." Dans ce sens, les utilisateurs du port de Québec souhaitent que, tout au long du processus, la Commission reconnaisse et inscrive à titre d'intervenant économique, un représentant des utilisateurs et ce, pour s'assurer que les aspects de l'activité maritime et portuaire fassent partie des enjeux de développement et d'aménagement du segment Champlain.

La présence des utilisateurs du port de Québec dans l'élaboration d'un scénario d'aménagement du secteur visé est d'autant plus pertinente puisqu'elle permettra, en plus de présenter les impératifs portuaires et maritimes, de démontrer l'importance du lien entre les activités portuaires et l'économie régionale. Le rayonnement économique du port de Québec dépasse largement

les frontières de l'agglomération urbaine lorsqu'on pense à toutes les entreprises implantées en périphérie qui utilisent cet accès maritime et qui jouent un rôle prépondérant dans l'économie québécoise.

Le présent mémoire se compose de deux parties :

1) L'industrie maritime à Québec

- L'avenir du transport maritime.
- Un site portuaire en milieu urbain.
- Le rayonnement économique du Port.

2) Les recommandations

- Un réseau routier efficace et sécuritaire.
- Le maintien d'un corridor ferroviaire pour le secteur de l'Anse-au-Foulon.
- Conserver le bassin Brown dans la réserve foncière portuaire.
- La reconnaissance des utilisateurs du port à titre d'intervenant économique.

# **PARTIE 1 : L'INDUSTRIE MARITIME À QUÉBEC**

## **L'avenir du transport maritime**

À Québec comme ailleurs, les ports sont d'importants générateurs d'activité économique. L'industrie du transport maritime doit plus que jamais faire face à de nouveaux défis économiques, géographiques, technologiques et techniques. Rentabiliser davantage les investissements, faciliter la planification régionale, demeurer compétitif dans un réseau de transport maritime toujours plus étendu et plus complexe et opérer dans une diversité considérable de juridictions, tels sont les défis qui requièrent une connaissance et une maîtrise complète dans ce secteur névralgique qui n'a, malheureusement, pas toute l'attention méritée.

Paradoxalement, même si elle est l'une des plus anciennes activités économiques depuis l'aube de la civilisation, l'industrie maritime est aussi l'une de celles qui auront le plus d'importance stratégique à l'échelle planétaire au XXI<sup>ème</sup> siècle. En faisant disparaître graduellement les obstacles aux échanges commerciaux, la mondialisation fait voir davantage l'importance économique d'une industrie efficace du transport maritime. Dans un tel contexte, une ville portuaire comme Québec doit conserver l'intégrité de son territoire portuaire pour demeurer un élément déterminant du système portuaire Saint-Laurent.

Pour leur part, les gouvernements sont de plus en plus conscients de la nécessité d'accroître la vitalité de l'industrie maritime afin de maintenir un niveau élevé de compétitivité. Les pays comme la Norvège, les Pays-Bas et le Danemark sont des preuves éclatantes de l'importance de l'industrie maritime dans une économie dynamique et diversifiée. D'ailleurs, les utilisateurs du port de Québec ont accueilli très favorablement l'initiative du gouvernement du Québec de se doter d'une Politique maritime québécoise. Ils ont participé activement au processus de consultation et ils ont confirmé leur collaboration tout

au long des étapes à franchir jusqu'à son adoption. Une économie ouverte et diversifiée comme celle de la région de Québec doit tirer profit de toutes ses facultés de développement dont la pierre angulaire est le transport.

Les ports qui sont une mesure d'offrir une jonction efficace avec les réseaux routier et ferroviaire accroissent la rentabilité de chacun de ces secteurs et contribue à la vitalité générale du secteur des transports. Une telle attitude "gagnant-gagnant " est de plus en plus présente dans l'industrie du transport, ce qui évite les tensions sectorielles et permet de tirer parti des avantages propres à chaque moyen de transport. Une plus grande intégration entre le maritime et le ferroviaire, ou le maritime et le routier, permet de réduire les délais et la mise en place de nouveaux services de transport tel que le cabotage. La capacité intermodale du port de Québec a depuis longtemps été reconnue et constitue, pour l'avenir, l'une des clés de sa réussite, en le rendant plus concurrentiel dans le réseau Saint-Laurent et devant les autres façades maritimes du continent.

Une autre raison de privilégier le transport maritime, c'est qu'il présente de grands avantages écologiques. Contrairement à la croyance populaire, pour transporter le même tonnage, les navires émettent et déversent moins de substances nocives et de gaz à effet de serre, consomment moins de carburant, font moins de bruit, causent moins d'accidents et sont moins nocifs pour la santé que les autres modes de transport. Le transport maritime contribuera de plus en plus au transport durable dans l'économie des régions, précisément en raison de ses avantages écologiques réels. À titre d'exemple, les pays riverains de la mer Baltique ont convenu, il y a quelques années, d'appuyer l'aménagement d'infrastructures de transport intégrés afin d'acheminer quelques 14 millions de tonnes de marchandises par voie navigable plutôt que par route. Dans le système Saint-Laurent, le port de Québec possède tous les éléments pour contribuer à cette nouvelle tendance.

## **Un site portuaire en milieu urbain**

La présence d'activités portuaires dans une ville à vocation multiple comme Québec doit être traitée avec beaucoup d'attention. Pour plusieurs, maintenir des sites portuaires en milieu urbain ne représente que des irritants tels que la circulation lourde, le bruit, la protection de l'environnement visuel, la cohabitation avec le tourisme et le récréatif. Les projets d'utilisation des espaces et de leurs usages reposent sur des perceptions variées où la concertation entre les intervenants devient primordial et où la compréhension de la dynamique portuaire et urbaine est nécessaire.

À l'origine, un site portuaire, pour être développé, doit posséder un ensemble de critères techniques particuliers. Les sites doivent posséder :

- Une bonne profondeur naturelle d'eau à marée basse le plus près de la rive.
- Une faible sédimentation dans l'espace de manœuvre des navires et face aux postes à quai.
- Une disponibilité d'espace d'entreposage avec une bonne capacité portante.
- Des éléments de courants, de vents et de mouvements des glaces peu contraignants.
- Un réseau intermodal de transport.
- Une possibilité d'intégration à un réseau portuaire et à des lignes maritimes.
- La proximité de matières premières et d'usines de transformation.
- Une région à potentiel pour le développement de son hinterland.

Peu de sites portuaires, au Québec, peuvent répondre à autant de critères que le port de Québec. La seule profondeur du plan d'eau observée près des quais qui est de 15 mètres comparativement à 11 mètres à Montréal, procure au port de Québec un avantage indéniable. Ce n'est donc pas le fruit du hasard si le port de Québec s'est développé à l'intérieur du site actuel. Il ne faut pas non plus penser qu'un site portuaire peut être relocalisé facilement dans un autre site le long du fleuve Saint-Laurent et ce, principalement, pour des raisons de critères techniques énumérés plus haut et aussi pour des raisons de coûts.

Les choix d'aménagement et de développement doivent obligatoirement tenir compte des coûts très importants et des conséquences économiques que peut entraîner la relocalisation d'activités portuaires et la réaffectation d'espaces portuaires disponibles à des fins urbaines. La croissance du milieu urbain et la recherche légitime d'une meilleure qualité de vie ne peuvent être les seules raisons pour justifier le redéveloppement d'espaces portuaires en zones publiques. Un examen prioritaire du potentiel des sites à des fins maritimes et portuaires est obligatoire avant toute modification.

Les utilisateurs du port de Québec sont conscients que la population peut percevoir certaines zones portuaires comme sous utilisées ou bien des réserves foncières comme des espaces inutiles qui devraient être affectés à d'autres usages. De là l'importance et la nécessité de développer une approche qui tiendra compte des besoins de l'activité maritime et portuaire et des besoins de l'évolution de l'urbanité. Il s'agit donc de rechercher la solution qui répondra à l'ensemble de l'agglomération. Dans le document de consultation publique, il apparaît évident, pour les utilisateurs du port de Québec, que la Commission de la Capitale nationale privilégie cette façon de faire.

D'ailleurs, pour les autorités du port de Québec et ses utilisateurs, cette formule de partenariat leur est familière lorsqu'on pense à la collaboration offerte lors de la réalisation de plusieurs projets réalistes répondant aux besoins de la



population, tels que le Parc Notre-Dame-de-la-Garde, la plage de Beauport et la halte Champlain.

## **Le rayonnement économique du port**

Le port de Québec doit être considéré comme une manifestation visible des activités économiques. Non seulement peut-il attirer d'importants complexes industriels dans la région, mais il sert de point de rupture de charge fondamental dans la circulation des marchandises. Le port de Québec est un important générateur d'activités économiques puisqu'il joue un rôle important dans le maintien d'infrastructures industrielles et touristiques dans toute la région. On a qu'à penser aux produits transbordés tel que les céréales, les engrais, les produits chimiques et pétroliers, le papier, le minerai, le suif, le sel, le dolomite et calcaire, le granite. Pour l'industrie touristique, on y retrouve les activités de croisières et d'excursions sur le fleuve.

Les entreprises ont compris les avantages qui découlent de la proximité du fleuve et de la présence du port. Ainsi, la communauté maritime et portuaire est intimement liée aux différents secteurs d'activités économiques de la région et tous travaillent efficacement pour que chacun puisse continuer d'opérer à l'intérieur de conditions économiques rentables. Cet équilibre est fragile. De là la nécessité de maintenir et d'accroître la vitalité de son industrie maritime pour que les entreprises utilisatrices de ce mode de transport conservent leur niveau de compétitivité dans leur marché respectif. En plus de participer à l'occupation du territoire, le port permet le développement de l'activité économique en région.

Aussi, à ce rôle de support au développement régional, il faut ajouter l'impact économique de l'activité maritime et portuaire. Selon un portrait de l'industrie maritime de la région de Québec réalisé en 1995, l'industrie maritime a généré des retombées économiques globales s'élevant à 351,5 millions \$, contribuant à maintenir l'équivalent de 6455 emplois à temps plein pour l'année 1994.

Au cours de cette même année, les services maritimes ont injecté 92,7 millions \$ dans l'économie régionale, dont 47,5 millions \$ en salaires et 14,7 millions \$ en achats de biens et services. Pour les entreprises de services portuaires, elles ont injecté 93,8 millions \$ dans l'économie régionale dont 61,4 millions \$ en salaires et 18,4 millions \$ en achats de biens et services. La région métropolitaine de Québec polarise la presque totalité des retombées économiques de l'industrie maritime et portuaire. C'est plus de 130 entreprises et organismes qui composent l'industrie maritime régionale. À noter que l'industrie maritime se retrouve dans les trois premières catégories d'emplois les mieux rémunérés au Canada. Aussi, les entreprises localisées sur le site portuaire de Québec contribuent de façon significative aux services municipaux par le versement de sommes substantielles en taxes municipales.

## **PARTIE 2 : LES RECOMMANDATIONS**

### **Un réseau routier efficace et sécuritaire**

Le boulevard Champlain constitue pour les utilisateurs du port de Québec, un axe routier indispensable pour le transport lourd que génère l'activité portuaire du secteur Anse-au-Foulon et du secteur de l'Estuaire. D'ailleurs, la Commission de la Capitale nationale partage l'opinion des utilisateurs au chapitre des enjeux d'aménagement du document de consultation. En effet, on y lit à la page 20 " Le boulevard Champlain constitue une voie d'accès privilégiée et efficace au port de Québec. Il est donc essentiel que la mise en valeur du littoral n'asphyxie aucunement le port. "

Au-delà de cette position commune, les utilisateurs demandent aux membres de la Commission de considérer les éléments suivants :

- L'aspect sécurité doit être omniprésent dans l'élaboration du projet de mise en valeur du segment Champlain. Il faut être conscient que le transport lourd généré par les activités portuaires est déjà considéré comme dérangent et potentiellement dangereux, malgré le fait que le boulevard Champlain est reconnu en tant que voie d'accès privilégiée au port de Québec. Il apparaît évident que, si on augmente la présence des cyclistes et des piétons à l'intérieur de ce segment, la sécurité devra être renforcée de façon significative. Aussi, il est à prévoir que les pressions de ces derniers augmenteront proportionnellement à leur nombre dans le but de retrancher, de façon définitive, le transport lourd sur le boulevard Champlain. Pour les utilisateurs du port, conjuguer transport et activités récréatives exigera une excellente compréhension des réels enjeux reliés au transport des marchandises. Ainsi, dans le

cadre du présent projet de mise en valeur, tous les utilisateurs demeurent convaincus de la nécessité de conserver le boulevard Champlain dans son intégrité physique et de confirmer cette artère comme une composante déterminante dans l'articulation de la région de Québec et de son port. Plus spécifiquement, la réduction de la largeur de la chaussée et l'aménagement de carrefours giratoires n'apparaissent pas comme des éléments de solutions. Le traitement du boulevard Champlain en boulevard urbain ne doit avoir aucun effet dissuasif pour le transport lourd.

- Dans l'industrie de la mobilité, les délais de livraison et les coûts qui y sont associés ont une très grande importance. À titre d'exemple, les clients de Bunge du Canada Ltée, à cause de variantes au niveau des coûts de transport et de la durée du trajet, peuvent décider de s'approvisionner à partir de d'autres centres de distribution. Ces seuls éléments peuvent faire la différence entre la rentabilité et la non-rentabilité d'un centre de distribution. Une bonne fluidité du trafic est synonyme de performance pour les utilisateurs et de position compétitive pour les entreprises localisées au port de Québec.

## **Le maintien d'un corridor ferroviaire pour le secteur de l'Anse-au-Foulon.**

L'antenne ferroviaire Champlain utilisée par le Canadien National pour desservir le secteur de l'Anse-au-Foulon, fait partie intégrante des infrastructures pouvant être offertes aux clients dans le cadre de l'intermodalité. Les utilisateurs du port de Québec considèrent ce lien intermodal essentiel pour des raisons d'efficacité et de saine compétition entre les deux entreprises ferroviaires.

Une modification des corridors ferroviaires nécessiterait avant tout changement, un plan de réorganisation comprenant une garantie de retrouver l'ensemble des conditions actuelles que les deux corridors ferroviaires offrent aux utilisateurs du port et à leurs clients. Si on procédait au démantèlement de ce corridor ferroviaire, sans développer un plan de réorganisation du transport ferroviaire, c'est toute l'activité de transbordement et de distribution que l'on retrouve dans le secteur de l'Anse-au-Foulon qui serait affectée. Un tel geste ferait perdre à ce secteur ses qualités exceptionnelles d'intermodalité en plus de provoquer une utilisation accrue du boulevard Champlain pour le transport de marchandises. On assisterait à une perte d'avantages concurrentiels pour les clients et à une augmentation substantielle du transport lourd, précisément dans le secteur du boulevard Champlain qui fait l'objet du projet de mise en valeur. À titre d'exemple, pour transporter le contenu d'un wagon (produits du bois), cela nécessite deux camions semi-remorques.

## **Conserver le bassin Brown dans la réserve portuaire.**

La gestion portuaire est devenue de plus en plus complexe en raison de la mondialisation des marchés et de l'évolution entre les modes et les systèmes de transport. Particulièrement, la planification de l'espace portuaire demande une grande flexibilité. Les aménagements nécessaires d'un port doivent être revus régulièrement pour s'assurer de pouvoir répondre adéquatement et rapidement aux opportunités qui s'offrent dans un environnement hautement concurrentiel.

Comme nous l'avons constaté dans la première partie du mémoire, un port ne doit pas être considéré comme un simple utilisateur d'espace avec des réserves foncières inutilisées. Il faut comprendre que les réserves foncières d'un port représentent son avenir et qu'elles constituent l'élément essentiel pour son développement. Dans ce sens, le bassin Brown doit demeurer à l'intérieur de la réserve foncière du port de Québec puisqu'il constitue le seul site où il serait

possible de poursuivre l'aménagement portuaire dans le secteur de l'Anse-au-Foulon.

La desserte terrestre du secteur de l'Anse-au-Foulon est nettement avantagée si on la compare à celle du secteur de l'Estuaire. Les utilisateurs du port de Québec endossent la proposition de l'Administration Portuaire de Québec dans son " Plan d'utilisation des sols " de conserver dans sa réserve foncière le site du bassin Brown pour des fins portuaires. Le fait qu'un espace à l'intérieur d'un site portuaire ne soit pas utilisé à des fins maritimes ou portuaires ne signifie en rien qu'il doit servir à des fins urbaines. Il faut plutôt considérer la rareté des sites disposant des caractéristiques pour accueillir des installations portuaires et du potentiel économique qu'ils représentent dans l'élaboration des stratégies de développement d'un port dont l'existence ne se limite pas à quelques dizaines d'années. Un port ne meurt pas, il s'adapte. L'histoire du port de Québec en est un exemple éloquent.

### **La reconnaissance des utilisateurs du port à titre d'intervenant économique.**

Les utilisateurs du port de Québec demandent aux membres de la Commission de la Capitale nationale d'être reconnus à titre d'intervenants économiques et d'avoir la possibilité de participer aux principales étapes de consultation, de conception et de réalisation du projet de mise en valeur du littoral nord du fleuve Saint-Laurent. La contribution des utilisateurs du port à ce vaste projet permettrait d'amener une dimension utile qui favoriserait des orientations qui doivent tenir compte des réalités de l'agglomération urbaine et du secteur maritime et portuaire.

Le présent mémoire a été fait avec la collaboration de :

Johanne Lapointe, Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée.

Marc Dulude, IMTT-Québec inc.

Gordon Bain, Groupe Océan Ltée

Jean-Guy Saint-Onge, Bunge du Canada Ltée

Roger Soublière, Ramsey Greig et Cie Ltée

Louis Rhéaume, Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent

Conrad Desnoyers, Bunge du Canada Ltée

Bruno Gagnon, Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée

James Le Bars, Daishowa Ltée.

Normand Thibodeau, Société Nationale des Ferrailles (SNF) Inc.