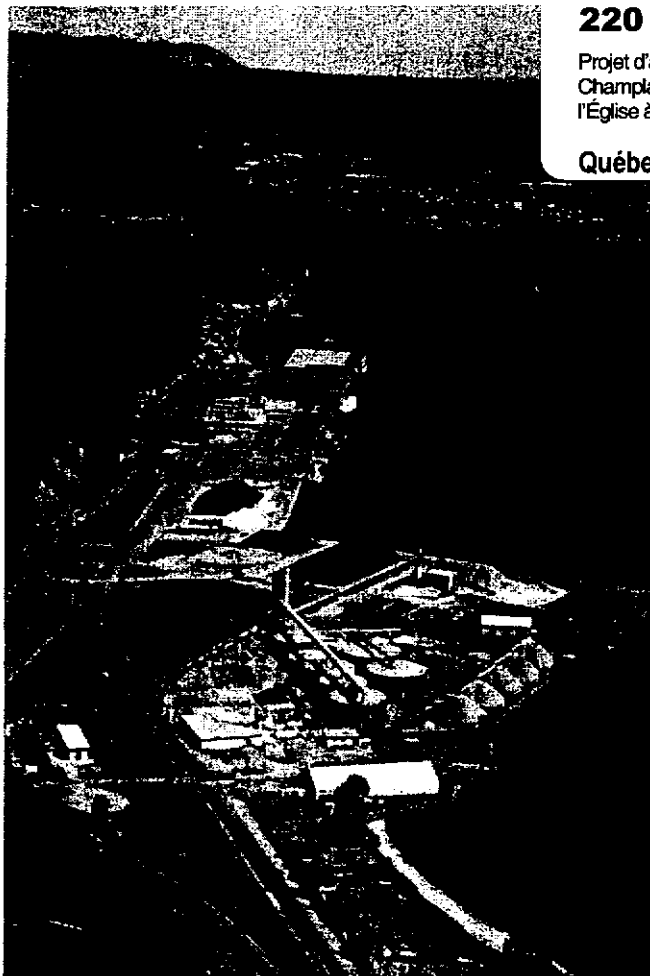




Administration portuaire de Québec  
Quebec Port Authority

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE DOCUMENT  
DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE  
NATIONALE DU QUÉBEC INTITULÉ :  
« REDONNER LE FLEUVE AUX QUÉBÉCOIS »**



**220**

**DA9.4**

Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De  
Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de  
l'Église à Québec

Québec

6211-23-005

**MÉMOIRE DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE  
DE QUÉBEC**

**28 NOVEMBRE 2000**

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1.0 Secteurs portuaires visés .....	3
2.0 Enjeux d'aménagement.....	5
2.1 L'intégrité d'un périmètre portuaire vital, viable et reconnu .....	5
2.1.1 Fluctuation des volumes dans les marchés actuels .....	6
2.1.2 Nouveaux marchés ou nouvelles technologies.....	6
2.1.3 Conséquences des choix .....	8
2.2 Le maintien de réseaux de transports terrestres .....	8
2.2.1 Réseau routier.....	9
2.2.2 Réseaux ferroviaires .....	10
3.0 Propositions d'aménagement suggérées par la CCNQ .....	11
Piste cyclable.....	11
Accès perpendiculaire au fleuve Saint-Laurent dans l'axe de la Côte Gilmour .....	12
Rampe de mise à l'eau .....	12
Terrains à l'ouest de l'axe Gilmour.....	12
Observatoire .....	12
Quai Frontenac.....	13
4.0 Précisions .....	13
5.0 Information.....	14

## Introduction

L'Administration portuaire de Québec (APQ), à titre d'intervenant sur le littoral de la région de Québec, soumet son mémoire dans le cadre de la consultation publique tenue par la Commission de la capitale nationale du Québec relativement à la mise en valeur d'une partie des rives du fleuve Saint-Laurent dans l'agglomération de Québec suite à la parution du document *Redonner le fleuve aux Québécois*.

Tout d'abord, pour les personnes peu familières avec notre organisme, le statut et la mission de l'Administration portuaire de Québec seront présentés. Suite à une révision en profondeur du système portuaire et maritime canadien, la Loi maritime du Canada pourvoit à la mise en place de dix-huit Administrations portuaires canadiennes (APC) jugées essentielles à la vitalité économique du pays. Le port de Québec fait partie de ce groupe. Depuis le 1er mai 1999, le port de Québec est géré par l'Administration portuaire de Québec (APQ) qui succède à la Société du port de Québec (SPQ).

En effectuant cette réforme, le gouvernement fédéral exige que la gestion des immeubles confiés à l'APQ soit faite de manière à assurer l'efficacité du système portuaire canadien pour les usagers du Québec et l'ensemble de l'économie canadienne. Les éléments marquants de la réforme sont d'abord une autonomie accrue relativement à sa gestion et au financement de ses activités, la tenue d'une assemblée annuelle publique, une plus grande implication des usagers portuaires et une prise en compte des caractéristiques du milieu d'insertion dans les décisions d'aménagement.

Le conseil d'administration de l'APQ est composé de sept membres dont un représentant de chacun des trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) et de quatre personnes recommandées au ministre fédéral des Transports par les usagers du port. Tous les administrateurs de l'APQ sont de la région de Québec.

L'Administration portuaire de Québec pourvoit à la construction et à l'entretien des infrastructures ou de diverses installations nécessaires à l'exercice des activités portuaires dans l'agglomération de Québec. Ainsi, la mission de la nouvelle administration se formule comme suit :

*« La mission de l'Administration portuaire de Québec consiste, tout en assurant sa rentabilité, à favoriser et à développer le commerce maritime et à servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada dans le respect de la communauté et de l'environnement. »*

Bien que son mandat soit principalement lié à la prestation de services portuaires, la mission de l'Administration portuaire de Québec comprend un volet d'intégration et d'insertion de ses activités dans son milieu urbain et naturel. Ainsi, l'APQ est liée à divers dossiers d'aménagement du territoire depuis de nombreuses années. En ce sens, rappelons que les

diverses administrations portuaires, au fil des ans, ont contribué à la mise en place de 89 % des rives vouées à des activités récréatives entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency.

Ce mémoire abordera plus particulièrement les éléments du projet de la Commission de la capitale nationale du Québec qui touchent spécifiquement les propriétés sous sa gestion et l'exercice des activités portuaires.

Ce mémoire s'inscrit aussi dans la poursuite d'une collaboration entre la Commission de la capitale nationale du Québec et l'Administration portuaire de Québec qui s'est amorcée lors de la confection de son plan d'utilisation des sols. Lors de cet exercice, un représentant de la Commission de la capitale nationale du Québec s'est joint à des collègues de la Communauté urbaine de Québec, des villes de Québec, Sillery et Beauport et du ministère des Transports du Québec ainsi qu'à des usagers du port, à titre de membre d'un comité de travail.

Un premier commentaire, de portée générale, vise à souligner que le document préparé par la Commission de la capitale nationale du Québec témoigne d'une analyse globale des enjeux qui aborde notamment des éléments de la problématique spécifique aux activités portuaires dans le secteur d'étude. Le document de discussion reconforte l'Administration portuaire de Québec sur

L'Administration portuaire de Québec endosse la vision de la Commission de la capitale nationale du Québec à l'effet que le défi du présent projet est de conjuguer économie et paysage, desserte portuaire et accès public au fleuve et à son littoral.

la pertinence et la justesse des efforts qu'elle a consentis pour la sensibilisation des décideurs aux réalités portuaires et maritimes.

Le défi de la consultation publique est de s'assurer que « l'aménagement du boulevard Champlain et de son environnement doit permettre de conjuguer économie et paysage, desserte portuaire et accès public au fleuve et à son littoral ». <sup>1</sup> Face à ce défi de concertation, il est paradoxal de constater que la liste des personnes

ciblées pour se prononcer lors de la consultation publique <sup>2</sup> n'identifie aucun agent économique. De plus, l'analyse des expériences étrangères similaires témoigne d'une grande diversité d'approche et de solution. Toutefois, celles qui sont qualifiées de réussite semblent avoir trois points en commun : un regard global à l'échelle de l'agglomération, une large consultation de tous les usagers du littoral et un partenariat public et privé <sup>3</sup>. La démarche retenue par la CCNQ diffère de celle suggérée par les analystes en excluant toute étude préalable d'encadrement à l'échelle de l'agglomération pour se concentrer sur un projet visant uniquement une fraction du littoral. Malgré l'absence d'une planification globale à l'échelle de l'agglomération et une liste

<sup>1</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, *Redonner le fleuve aux Québécois*, Consultation publique, Automne 2000, p.20

<sup>2</sup> « ...qu'il s'agisse des riverains et des communautés avoisinantes, qu'il s'agisse des organismes voués à la mise en valeur des paysages ou à la protection de l'environnement, qu'il s'agisse des municipalités, qu'il s'agisse du ministère des Transports du Québec ou du ministère de l'Environnement, tous doivent mettre l'épaule à la roue, chacun dans l'ordre de ses compétences et de ses moyens. » Commission de la capitale nationale du Québec, *Op cit.*, p.2

<sup>3</sup> Claude Chaline et Chantal Sayaret, *Synthèse*, in *Villes portuaires, acteurs de l'environnement*, Quatrième conférence international Villes et ports, p.37 et 40

sélective des personnes invitées à se prononcer, il est souhaité que la Commission saura relever le défi associé à la réalisation de ses projets.

Le mémoire se compose de cinq parties :

- la première tracera un court portrait des deux secteurs portuaires visés par la consultation, soit ceux de l'Anse au Foulon et de l'Estuaire;
- la seconde partie fera une revue des enjeux identifiés dans le document de consultation et qui ont une incidence sur la pérennité des activités portuaires;
- ensuite, certaines propositions illustrées dans le document « Redonner le fleuve aux Québécois » seront discutées;
- dans un quatrième temps, des précisions seront apportées sur certains éléments du document de consultation comme le vocabulaire utilisé, la délimitation d'une propriété et la citation de divers projets;
- finalement, la cinquième partie soulèvera des points d'information à l'égard des étapes subséquentes.

## 1.0 Secteurs portuaires visés

Le secteur portuaire de l'Anse au Foulon fait entièrement partie de la zone d'intervention décrite dans le document de consultation « Redonner le fleuve aux Québécois ». Toutefois, les interventions projetées en aval de ce premier secteur portuaire peuvent aussi avoir des incidences sur les activités exercées au secteur portuaire de l'Estuaire notamment à l'égard de la fluidité de la circulation des camions.

Le secteur portuaire de l'Anse au Foulon est situé au pied du Cap-Blanc et fut aménagé à la fin des années 1920. Cet ensemble longitudinal est délimité au nord par le boulevard Champlain, à l'est par la propriété de la Garde côtière canadienne et à l'ouest par le Yacht club de Québec. La superficie du secteur de l'Anse au Foulon est d'environ 53 hectares. Cette superficie comprend les propriétés louées à la Ville de Québec où sont aménagés le parc Notre-Dame-de-la-Garde et la halte routière Champlain de même que les terrains du Club de tennis Montcalm, une partie du Yacht Club de Québec ainsi que la rampe de mise à l'eau exploitée par la Ville de Sillery.

**Le secteur de L'Anse au Foulon joue un rôle de port régional grâce à ses caractéristiques techniques et maritimes adaptées à ce segment de marché et surtout grâce à une excellente desserte routière et ferroviaire.**

Une large majorité des produits manutentionnés à l'Anse au Foulon a des liens directs avec des entreprises ou des usagers locaux et régionaux : agriculteurs (engrais minéraux et céréales), usine AFG à Saint-Augustin-de-Desmaures (dolomite et calcaire), municipalités (sel de

déglaçage), papetières (Daishowa), carrières de la région de Portneuf (granite), Alex Couture de Charny (suif), etc.

Les grandes qualités du secteur portuaire de l'Anse au Foulon pour répondre à son rôle de port régional en appui au dynamisme économique de la grande région de Québec sont :

- des caractéristiques physiques (dimension des terre-pleins et hangars) et maritimes (longueur et profondeur d'eau des postes à quai) adaptées aux navires œuvrant dans ce segment de marché;
- la desserte du secteur portuaire par les deux entreprises ferroviaires majeures au Canada;
- une excellente desserte routière grâce au boulevard Champlain.

Plusieurs activités récréatives sont actuellement présentes au secteur de l'Anse au Foulon, soit aux deux extrémités du site. À son extrême est se retrouvent le parc Notre-Dame-de-la-Garde et la halte routière Champlain. Ces aires récréatives (3,4 hectares) sont utilisées à des fins d'accès public au fleuve Saint-Laurent suite à des ententes entre l'APQ et la Ville de Québec. Sur d'autres propriétés dans la partie ouest, on retrouve aussi des activités récréatives (3,9 hectares), soit une partie de la marina du Yacht Club de Québec, le Club de tennis Montcalm et la rampe de mise à l'eau sous la gestion de la Ville de Sillery.

Pour sa part, l'Estuaire est le secteur le plus ancien du port de Québec. Ce secteur fut à l'origine de l'urbanisation de la ville de Québec et constitue, encore aujourd'hui, un pôle majeur des activités portuaires à Québec. Comme son nom l'indique, il est situé dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Il a une superficie vouée aux activités portuaires de 30,9 hectares sur la jetée nord du Bassin Louise. À cette première superficie, s'ajoutent des propriétés vouées à des activités publiques (marina, promenade piétonne, aire de repos, aires de stationnement, etc) pour une superficie additionnelle d'environ 26 hectares. Pour la réalisation du terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, de nouvelles propriétés s'ajouteront prochainement au patrimoine foncier de l'APQ. Par la même occasion, des espaces publics additionnels, que l'Administration portuaire de Québec entend rafraîchir et bonifier, s'ajouteront à ceux déjà sous sa gestion.

Les activités portuaires du secteur de l'Estuaire ont trait principalement à la manutention de céréales, grâce aux installations qui appartiennent à l'APQ mais exploitées par la compagnie Bunge du Canada. Les hangars 26 et 27 sont aussi présents sur le site et voués à l'entreposage de marchandises générales, dont les produits de la papetière Daishowa. Les activités de croisières et d'excursions fluviales à la Pointe-à-Carcy complètent le portrait des principales activités portuaires du secteur de l'Estuaire.

**L'Estuaire est aussi un secteur portuaire touché par le projet de requalification du boulevard Champlain.**

Les activités aux silos de céréales, bien que majoritairement vouées aux exportations outre-mer, comprennent un volume important et relativement stable au fil des ans de marchandises destinées aux agriculteurs de la région de Québec. L'acheminement de ces céréales vers leur destination s'appuie actuellement sur un réseau routier fluide et un court itinéraire (Dalhousie – Champlain) pour joindre les ponts de

Québec. Une telle desserte routière permet à cette activité de se maintenir dans ce marché commercial fortement compétitif. Les hangars et terre-pleins de l'Estuaire peuvent aussi être utilisés, en période de fort achalandage au secteur de l'Anse au Foulon, pour l'entreposage de marchandises générales utilisant une liaison camions – navires.

Les secteurs portuaires de l'Anse au Foulon et de l'Estuaire sont donc touchés par le projet de requalification du boulevard Champlain alors que le secteur de l'Anse au Foulon est, en plus, touché par des composantes du volet d'accès au fleuve Saint-Laurent.

## 2.0 Enjeux d'aménagement

L'Administration portuaire de Québec adhère entièrement au principe énoncé par la Commission de la capitale nationale du Québec à l'effet qu' « il est essentiel que la mise en valeur du littoral n'asphyxie aucunement le port »<sup>4</sup>. La vitalité d'un port excède le simple aspect de son accessibilité routière pour englober son accessibilité ferroviaire et surtout la reconnaissance d'un périmètre portuaire viable. À cet égard, les commentaires de l'Administration portuaire de Québec se regroupent sous deux rubriques :

- l'intégrité d'un périmètre portuaire vital, viable et reconnu;
- le maintien de réseaux de transports terrestres.

### 2.1 L'intégrité d'un périmètre portuaire vital, viable et reconnu

À titre d'élément structurant pour le développement économique du Canada et de la région de Québec, le port doit, pour ne pas s'asphyxier, disposer d'un périmètre portuaire, non seulement pour répondre aux besoins d'aujourd'hui mais aussi et surtout à ceux de demain. De plus, cet espace opérationnel doit être économiquement viable afin d'assurer la pérennité de l'activité dans un environnement compétitif, maintenir sa capacité d'adaptation aux changements et répondre aux nouveaux besoins. Finalement, ce périmètre devrait être reconnu afin d'éviter une dépense perpétuelle d'énergie pour démontrer sa pertinence auprès des planificateurs.

Pour l'Administration portuaire de Québec, le périmètre vital, pour assurer la pérennité des activités portuaires au secteur de l'Anse au Foulon, comprend toute la propriété actuelle avec son espace voué à la manutention des produits, ses zones de transition ainsi que le terrain du bassin Brown à titre de réserve portuaire. Évidemment, ce dernier site fait l'objet de convoitise. De fait, le document de consultation de la Commission de la capitale nationale identifie ce terrain pour une conversion éventuelle vers un espace récréatif public.

<sup>4</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, *Op cit*, p.20

La justification évoquée par l'Administration portuaire de Québec pour maintenir la réserve foncière du bassin Brown est exposée en partie dans le document de la Commission de la capitale nationale du Québec<sup>5</sup>. Toutefois, la réalité est plus complexe. L'argumentaire sur l'importance du bassin Brown, à titre de réserve foncière portuaire, est résumé dans les trois rubriques suivantes :

- la fluctuation des volumes dans les marchés actuels
- les nouveaux marchés et les nouvelles technologies
- les conséquences des choix

#### 2.1.1 Fluctuation des volumes dans les marchés actuels

Parmi les diverses activités actuellement exercées au secteur de l'Anse au Foulon, certaines subissent peu de fluctuations de volume au fil des ans. C'est le cas notamment des céréales, du sel de déglacage, des engrais minéraux, de la dolomite et du calcaire. Il s'agit d'environ 800 000 tonnes par année destinées à des utilisateurs réguliers (agriculteur, municipalités, usine AFG, etc.).

Par contre, le volume de certaines marchandises varie en fonction des grandes tendances de l'économie mondiale. C'est le cas du bois d'œuvre ou du papier-journal par exemple. Actuellement, la vitalité de l'économie américaine draine une grande part de ces exportations au détriment des marchés d'outre-mer. De ce fait, leurs volumes dans les ports du Québec sont

**La gestion portuaire doit composer avec les fluctuations cycliques de certaines marchandises liées aux marchés d'exportation.**

présentement dans un creux de cycle alors que le système ferroviaire est fortement sollicité. Ces écarts cycliques de volumes dans le domaine des marchandises générales peuvent être très importants. Au creux de la vague en 1999, le tonnage annuel de marchandises générales à l'Anse au Foulon fut de 58 000 tonnes alors qu'en

1992, il était de 458 000 tonnes. Le port de Québec, comme les dix-sept autres administrations portuaires canadiennes, doit disposer en permanence d'espaces suffisants pour répondre à ces fluctuations et appuyer le commerce des entreprises canadiennes exportatrices lorsque les marchés d'outre-mer seront attrayants.

#### 2.1.2 Nouveaux marchés ou nouvelles technologies

En plus de répondre aux besoins d'espace liés aux fluctuations de volumes dans les marchés traditionnels, le secteur de l'Anse au Foulon doit offrir suffisamment de flexibilité pour s'adapter aux nouveaux marchés et aux divers changements technologiques.

<sup>5</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, *Op cit.*, p.15



Le secteur de l'Anse au Foulon a connu des mutations d'usage au fil des ans. En 1986, 295 000 tonnes de vracs liquides étaient manutentionnées à ce secteur. Cette activité est entièrement disparue depuis. Aujourd'hui, des terminaux de céréales, d'engrais minéraux, de dolomite et de calcaire se sont substitués à ceux de vracs liquides.

Aujourd'hui, les opportunités pour de nouveaux marchés au secteur de l'Anse au Foulon prennent notamment la forme de la manutention de conteneurs et d'activités de croisière. Avec l'abaissement du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent observé depuis quelques années, la capacité de charge maximale des porte-conteneurs affectés à ce trajet n'est pas toujours pleinement sollicitée. De ce fait, Québec pourrait constituer, dans un premier temps, un point d'allègement à l'entrée ou de complément de cargaison à la sortie pour ces navires. De plus, le secteur de l'Anse au Foulon constitue aussi une option en vue d'accueillir éventuellement une composante des activités de croisière en complément aux installations projetées à la Pointe-à-Carcy.

À titre de port régional en appui au dynamisme des entreprises de la grande région de Québec, le secteur de l'Anse au Foulon doit disposer d'espace pour répondre aux besoins actuels et futurs de même qu'aux changements technologiques anticipés.

Cette option ne signifie pas une confirmation du site de la gare maritime Champlain pour cette phase ultérieure car la sélection du site préférentiel se fera suite à une étude comparative de plusieurs emplacements comme le recommande la Commission de consultation publique qui s'est penchée sur le sujet.

Parmi les nouvelles technologies de transport maritime susceptibles de s'implanter à l'Anse au Foulon, citons notamment la manutention de marchandises selon une technique dite Ro-Ro<sup>6</sup>.

Depuis deux ans, divers scénarios sont discutés pour ce type de manutention et visent notamment à desservir les principales villes côtières de l'estuaire et du golfe du fleuve Saint-Laurent. L'augmentation des coûts de transport routier en raison des hausses du prix de l'essence et les importants investissements nécessaires dans l'amélioration des réseaux routiers en région constituent des paramètres favorables au retour du cabotage<sup>7</sup> dans l'est du Canada. Le secteur de l'Anse au Foulon, et plus particulièrement le bassin Brown, est identifié comme un site potentiel pour un terminal d'un tel service côtier en raison de la qualité de sa desserte ferroviaire et routière.

Finalement, dans le cadre de la mise en place de sa politique de gestion de ses neiges usées, l'APQ étudie la possibilité d'aménager un dépôt dans la partie ouest de son aire portuaire à l'Anse au Foulon.

<sup>6</sup> Ro-Ro est un sigle provenant de l'expression anglaise Roll on - Roll off et qui caractérise l'embarquement intégral de remorques ou de wagons sur un navire grâce à des rampes d'accès adaptées.

<sup>7</sup> Cabotage : navigation marchande le long des côtes et spécialement entre les ports d'un même pays par opposition à la navigation au long cours ou outre-mer.

### 2.1.3 Conséquences des choix

Dans sa prise de décision, l'Administration portuaire de Québec a analysé les incidences de diverses options. Parmi ces incidences, citons la problématique du camionnage dans le secteur du Vieux-Port. En absence de la réserve foncière du bassin Brown et suite à une concrétisation des diverses opportunités énoncées, certaines activités de manutention de marchandises générales pourraient être dirigé vers le secteur de l'Estuaire qui dispose de caractéristiques physiques et maritimes comparables à celles de l'Anse au Foulon. Ce choix aurait toutefois comme incidence d'accroître la circulation de véhicules lourds dans le secteur du Vieux-Port. L'Administration portuaire de Québec a pris en compte cette incidence dans ses choix lors de la confection de son projet de plan d'utilisation des sols. Ainsi, l'APQ a favorisé le secteur de l'Anse au Foulon pour les activités de marchandises générales utilisant une liaison navires – camions.

La conjugaison du retour à des niveaux supérieurs d'activités sur les marchés cycliques et les perspectives de nouvelles activités présagent d'un accroissement du besoin d'espace au secteur de l'Anse au Foulon. Bien que ces projets demeurent dans le domaine de la prospective, l'Administration portuaire de Québec se doit tout de même de disposer d'une flexibilité pour répondre à la demande et assumer ses responsabilités en appui au dynamisme économique régional. En ce sens, le terrain du bassin Brown constitue la réserve foncière nécessaire pour s'adapter à ses besoins d'avenir.

Par analogie, cette réserve foncière s'apparente aux zones d'expansion urbaine identifiées dans le plan d'urbanisme des villes qui disposent de terrains vacants pour le développement. Toutefois, contrairement aux municipalités, les réserves portuaires ne peuvent s'étendre au fil des ans selon la demande. Alors que les villes, lors de la révision de leurs outils d'urbanisme, peuvent modifier ou agrandir leur périmètre d'urbanisation a même des friches ou une zone agricole, les ports sont confinés sur un littoral fortement convoité.

Il importe de préciser que la mise en valeur éventuelle du site du bassin Brown à des fins portuaires devra prendre en compte la proximité immédiate du parc Notre-Dame-de-la-Garde et du quartier résidentiel de Cap-Blanc. La politique d'examen environnemental des projets préconisée par l'APQ constituera la tribune privilégiée pour aborder ces aspects de la mise en valeur potentielle de ce site dans le respect de la qualité de vie des résidents du secteur.

## 2.2 Le maintien de réseaux de transports terrestres

Comme le constate avec justesse la Commission de la capitale nationale du Québec dans son document de consultation publique, «la desserte routière et ferroviaire du port de Québec demeurera toujours un enjeu stratégique majeur.»<sup>8</sup> De ce fait, ces deux composantes seront abordées successivement.

---

<sup>8</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, *Op cit.*, p.20

## 2.2.1 Réseau routier

L'Administration portuaire de Québec endosse pleinement l'approche préconisée par la Commission de la capitale nationale du Québec pour la requalification du boulevard Champlain. Son énoncé précise que si « la configuration, le tracé, le gabarit du boulevard Champlain

**L'Administration portuaire de Québec endosse l'énoncé présenté par la Commission de la capitale nationale du Québec pour encadrer la requalification du boulevard Champlain.**

devaient l'apparenter davantage au boulevard urbain qu'à l'autoroute, avec une gestion de la circulation garantissant la sécurité des piétons, des cyclistes et autres «récréo-touristes», la fluidité ainsi que la capacité portante devraient quand même répondre adéquatement aux exigences de la voie routière desservant, sans solution de rechange, la zone ouest du port de Québec. »<sup>9</sup>

Si l'expression « zone ouest du port de Québec » comprend, en plus du secteur portuaire de l'Anse au Foulon, celui de l'Estuaire, les volontés de la Commission de la capitale nationale correspondent entièrement aux attentes de l'Administration portuaire de Québec à l'égard du réseau routier.

Au secteur de l'Estuaire, l'APQ tentera de réduire les activités portuaires impliquant une chaîne de transport navires - camions afin de ne pas amplifier indûment la présence de véhicules lourds dans le secteur du Vieux-Port. Toutefois, les activités portuaires actuelles et immuables demandent toujours un accès routier fluide entre le secteur de l'Estuaire et les ponts de Québec.

Face à la desserte routière des secteurs de l'Anse au Foulon et de l'Estuaire, la position de l'Administration portuaire de Québec correspond entièrement avec le réseau routier voué au camionnage<sup>10</sup> défini et cartographié dans le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec.

**La position de l'Administration portuaire de Québec sur le réseau de camionnage s'arrime totalement avec le plan de transport de la région de la capitale nationale.**

La fluidité du réseau routier est une variable reconnue comme importante par la Commission de la capitale nationale du Québec. En ce sens, pour les camions, la vitesse maximale est une variable nettement moins importante qu'une

géométrie adaptée aux mouvements des véhicules lourds. De ce fait, certains aménagements routiers véhiculés anéantiraient les efforts consentis pour répondre aux exigences de fluidité. L'Administration portuaire de Québec s'objecte à de telles propositions, notamment

<sup>9</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, Op cit., p.20

<sup>10</sup> Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Pour une région en mouvement*, Avril 2000, carte 8, p. 45.

l'aménagement de carrefours giratoires à trois intersections<sup>11</sup> et la réduction de la largeur de la chaussée (de 15,8 actuellement à 13 mètres)<sup>12</sup> dans le secteur de la halte Champlain.

## 2.2.2 Réseaux ferroviaires

Actuellement, le secteur portuaire de l'Anse au Foulon est desservi par deux entreprises ferroviaires qui accèdent au site par leur propre corridor. Cette situation permet aux entreprises expédiant ou recevant des produits par le secteur de l'Anse au Foulon d'obtenir des prix de transport ferroviaire très intéressants en raison de la compétition commerciale entre les deux entreprises.

Le Canadien National utilise l'antenne Champlain, le long du littoral, pour joindre la cour de triage de Sainte-Foy et le secteur de l'Anse au Foulon. Pour sa part, la compagnie Chemin de fer Québec et Gatineau, associé au Canadien Pacifique, emprunte un tunnel sous le promontoire de Québec pour raccorder la cour de triage de l'Ancienne-Lorette au secteur portuaire.

**Une vision d'ensemble doit précéder tout démantèlement à la pièce du réseau ferroviaire en milieu urbain.**

Depuis quelques années, divers scénarios d'aménagement du littoral préconisent la mutation de la voie ferrée de l'antenne Champlain vers un usage de corridor récréatif. Face à cette situation,

l'Administration portuaire de Québec ne s'oppose pas à une rationalisation des corridors ferroviaires mais aux conditions préalables suivantes :

- que la région se dote d'une vision globale et concertée face à l'avenir de la desserte ferroviaire sur son territoire ;
- que les ententes sur une interconnexion viable pour toutes les entreprises ferroviaires et une sélection concertée des couloirs préférentiels soient des conditions essentielles et préalables à tout démantèlement d'un corridor ferroviaire ;
- que la sélection des couloirs ferroviaires retenus prenne en compte leur performance face aux techniques de transport moderne et le financement à long terme de leur entretien et de leur modernisation ultérieure.

Dans le cas du secteur portuaire de l'Anse au Foulon et de l'antenne Champlain, l'impossibilité du tunnel sous le promontoire, dans sa forme actuelle, d'accueillir des wagons à conteneurs gerbés ou du cargo surdimensionné à longueur d'année, est une problématique importante qui exigera des solutions performantes à court, moyen et long termes.

<sup>11</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, Op cit., p.20

<sup>12</sup> Consortium Fleuve et Falaise, *Requalification du boulevard Champlain, Plan directeur d'aménagement*, Février 2000, pp 51 et 77.

La Commission de la capitale nationale du Québec reconnaît la problématique ferroviaire au secteur de l'Anse au Foulon en écrivant qu' « il serait toutefois difficile d'enlever cette voie ferrée [antenne Champlain] sans que la desserte ferroviaire ne soit autrement assurée. »<sup>13</sup> Pour l'Administration portuaire de Québec et ses usagers, il n'est pas seulement « difficile » mais « impossible » d'enlever cette voie ferrée sans que la desserte ferroviaire ne soit autrement assurée efficacement pour aujourd'hui et demain.

L'élaboration d'une réelle solution globale avec un réseau ferroviaire commun et rationalisé est un travail exigeant et long. Cet important défi est pertinent et serait porteur d'avenir pour toutes les zones industrielles de l'agglomération.

À court et moyen terme, la position du plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale s'avère une sage décision.

À court et moyen terme, l'Administration portuaire de Québec favorise la solution véhiculée dans le plan de transport de l'agglomération de Québec.

Ce plan préconise l'implantation de la piste verte dans un corridor distinct<sup>14</sup> de l'antenne Champlain dont la fonction ferroviaire est maintenue.

### 3.0 Propositions d'aménagement suggérées par la CCNQ

Les deux cartes, intégrées dans le document de consultation publique, semblent davantage illustrer le propos que constituer des propositions formelles d'aménagement. Toutefois, afin de faire avancer le débat, l'Administration portuaire de Québec utilisera ces documents dans le dessein d'établir les points de concordance entre son plan d'utilisation des sols et l'expression de certaines orientations esquissées sur ses propriétés par la Commission de la capitale nationale du Québec.

#### *Piste cyclable*

Depuis le début du processus de confection du plan d'utilisation des sols, l'Administration portuaire de Québec a informé les partenaires impliqués dans ce dossier et membres de son comité consultatif de travail, soit la Commission de la capitale nationale du Québec, la Communauté urbaine de Québec et les Villes de Sillery et Québec, de son accord quant au principe d'implanter une piste cyclable à la limite de sa propriété et des emprises du boulevard Champlain et des voies ferrées.

En ce sens, des discussions ont cours entre l'Administration portuaire de Québec et le service de l'aménagement du territoire de la Communauté urbaine de Québec afin de procéder à la

<sup>13</sup> Commission de la capitale nationale du Québec, *op cit.*, p.21

<sup>14</sup> Ministère des Transports du Québec, *Op cit.*, carte 7, p. 17.

localisation de la piste cyclable et à la sélection des aménagements proposés dans le meilleur intérêt des parties.

#### *Accès perpendiculaire au fleuve Saint-Laurent dans l'axe de la Côte Gilmour*

Depuis le tout premier document de travail sur le plan d'utilisation des sols, l'Administration portuaire de Québec a exprimé aux représentants de la Ville de Sillery et de la Commission de la capitale nationale du Québec siégeant sur son comité consultatif, son accord à l'aménagement éventuel d'un accès perpendiculaire vers le fleuve Saint-Laurent dans l'axe de la Côte Gilmour entre le boulevard Champlain et la rampe de mise à l'eau.

#### *Rampe de mise à l'eau*

L'Administration portuaire de Québec confirme sa volonté de renouveler l'entente qui la lie à la Ville de Sillery pour l'utilisation de la rampe de mise à l'eau à l'extrémité de l'axe de la Côte Gilmour.

#### *Terrains à l'ouest de l'axe Gilmour*

La version actuellement en consultation du plan d'utilisation des sols permet des usages récréatifs qui sont compatibles avec les esquisses suggérées par la Ville de Sillery et la Commission de la capitale nationale pour le terrain de l'Administration portuaire de Québec localisé entre la voie ferrée et le boulevard Champlain à proximité du Yacht Club de Québec. La signature d'une entente d'occupation devra toutefois précéder la réalisation de tout projet.

#### *Observatoire*

La promenade projetée sur les terrains situés à l'arrière des silos d'entreposage de la Coopérative fédérée de Québec et près des installations de Mid-Atlantic Minerals Inc. ne fait actuellement pas partie d'une utilisation préconisée dans le projet de plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec. Ce choix implique des questions de sécurité pour les visiteurs mais aussi pour les usagers du port. Suite au dépôt des commentaires de la population dans le cadre de la consultation en cours sur la version projet du plan d'utilisation des sols, différents éléments seront soumis au Conseil d'administration en vue de l'adoption de la version finale du plan d'utilisation des sols. Cette composante du programme d'accès au littoral sera alors examinée par le Conseil d'administration de l'APQ.

## Quai Frontenac

Le quai Frontenac est identifié comme une composante d'un espace vert projeté. L'Administration portuaire de Québec est d'accord avec cette vision et est prête à conclure une entente d'occupation ou de vente avec l'organisme qui sera responsable de ce futur espace vert.

### 4.0 Précisions

Certains éléments mineurs contenus dans le document de consultation ne correspondent pas entièrement à la réalité portuaire de Québec et plus particulièrement à celle du secteur de l'Anse au Foulon.

Le qualificatif utilisé par la Commission de la capitale nationale du Québec dans son document de consultation pour décrire les activités de l'Administration portuaire de Québec au secteur de l'Anse au Foulon est « industrialo-portuaire ». Pour les activités exercées sur les propriétés de l'Administration portuaire de Québec, le terme exact serait plutôt « portuaire ». En effet, les activités conduites sur nos propriétés se résument à des opérations de transbordement, d'arrimage, d'entreposage, de conditionnement et de manutention de produits divers. Aucune entreprise sur les sites du port de Québec ne transforme des matières premières ou ne fabrique des produits. L'expression « industrialo-portuaire » est utilisée pour une entreprise telle que Ultramar qui alimente sa raffinerie par ses propres installations portuaires qui sont subsidiaires à l'usage principal.

L'Administration portuaire de Québec souhaiterait que le traitement accordé à deux projets, cités à divers endroits dans le document de consultation de la CCNQ, reflète une plus juste réalité. D'abord, le projet de terminal pour passagers à la gare maritime Champlain devrait refléter les conclusions du processus de consultation publique réalisé dans le cadre du projet de terminal à la Pointe-à-Carcy. L'Administration portuaire de Québec entend réaliser au moment opportun et en conformité avec la recommandation de la Commission de consultation publique sur le projet de la Pointe-à-Carcy, une analyse comparative de différents sites potentiels dont la gare maritime. La formulation retenue par la Commission de la capitale nationale du Québec pourrait entretenir une certaine confusion auprès de la population.

L'autre citation est à l'égard d'un éventuel projet de conteneurs au secteur de l'Anse au Foulon. Dans ce cas, le qualificatif de projet est nettement prématuré, il serait plus juste de parler d'opportunité ou de marché cible. La présence de conteneur demeure une opportunité au même titre que d'autres marchés cible comme le Ro-Ro, par exemple.

La consultation d'un document graphique de grand format identique à la carte présentée à la page 19 du document aura permis de constater une erreur dans la limite entre le parc Notre-Dame-de-la-Garde et le bassin Brown. Après une communication avec M. Jean-Laval Gagné de

la Commission de la capitale nationale du Québec à ce sujet, la correction fut apportée sur la version de cette carte disponible sur le site internet de la CCNQ.

## 5.0 Information

L'objet et le délai de la présente commission de consultation publique est connu. L'Administration portuaire de Québec souhaiterait connaître les prochaines étapes qui permettront de cheminer vers la concrétisation des aménagements pour donner un accès au littoral pour la population. Dans ce contexte, les prochaines activités charnières de consultation publique relèvent une grande importance.

## Conclusion

La mission confiée par le Gouvernement du Canada à l'Administration portuaire de Québec est d'offrir des services portuaires efficaces pour les usagers régionaux et canadiens dans une perspective de commerce international. Le conseil d'administration de l'APQ, entièrement formé de membres de la région de Québec, doit assumer ce mandat dans le respect de la communauté régionale et de l'environnement. Cette responsabilité explique l'implication de l'APQ dans l'offre de nombreux sites d'accès public au plan d'eau. Il suffit de penser au parc Notre-Dame-de-la-Garde, à la halte Champlain, à la promenade du bassin Louise ou à la plage du Port à Beauport. Ainsi, plus de 10 % des propriétés sous sa gestion sont vouées à des activités publiques variées.

L'Administration portuaire de Québec reconnaît la pertinence de l'exercice mené par la Commission de la capitale nationale de Québec pour un partage judicieux des fonctions sur une partie du littoral de la région de Québec. Le document préparé pour la consultation publique témoigne de la nécessité de ne pas asphyxier le port et d'une sensibilité à la problématique de son exploitation. L'histoire de l'agglomération de Québec et celle du port sont intimement liées depuis leur fondation, il y a près de 400 ans. Aujourd'hui, bien que les retombées socio-économiques des activités portuaires soient moins palpables en raison de la complexité des réseaux de distribution, elles n'en demeurent pas moins essentielles à la vitalité de la région. En ce sens, l'Administration portuaire de Québec offre sa collaboration pour trouver des solutions originales afin de conjuguer l'économie et le paysage, la desserte portuaire et l'accès public au fleuve Saint-Laurent.