



ocean@groupeocean.com

Le Groupe Océan Inc.
105, Abraham-Martin, bureau 500
C.P. 1963, Terminus Québec
Québec (Québec)
Canada G1K 7M1
www.groupeocean.com

T (418) 694.1414
F (418) 692.4572

Québec, le 6 décembre 2005

Mme Danielle Dallaire
Secrétaire du BAPE
575, rue Saint-Amable
Bureau 210
Québec, QC
G1R 6A6

220

DM7

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

Madame,

Autant comme fournisseur de services maritimes qu'à titre de membre de l'Association des utilisateurs du Port de Québec, nous souhaitons vous faire part de nos réflexions concernant le projet d'aménagement de la promenade Samuel-de-Champlain.

Nous ne pouvons nous opposer aux objectifs des promoteurs qui souhaitent rendre le boulevard Champlain et les terrains qui longent cette artère urbaine accessibles à plus de citoyens et aménager cette aire afin de lui conférer des attributs de polyvalence, mais l'organisation spatiale et les enjeux d'aménagement de ce secteur peuvent avoir des incidences directes sur la qualité des prestations que rendent les entreprises qui conduisent leurs affaires à proximité du Port de Québec.

Nous souhaitons conséquemment que, tout au long du processus d'analyse, la Commission tienne compte des impacts qu'auront ses décisions sur le rendement et l'efficacité de tous les intervenants économiques concernés, et ce, afin que les aspects de l'activité maritime et portuaire fassent partie des enjeux de développement et d'aménagement de la Promenade Samuel-de-Champlain.

Selon nous, il est impératif que le projet d'aménagement de la Promenade Samuel-de-Champlain ne compromette pas :

- ❖ L'efficacité et la sécurité du réseau routier existant.
- ❖ La pérennité d'un corridor ferroviaire pour le secteur de l'Anse-au-Foulon.
- ❖ L'accessibilité de tous les sites vers lesquels converge le boulevard Champlain.

Il s'avère essentiel que la ville de Québec préserve l'intégrité du périmètre portuaire existant afin que la Capitale nationale demeure l'un des intervenants principaux en ce qui concerne le transbordement et la régularisation du flux des marchandises qui transitent par le système Saint-Laurent/Grands Lacs. Considérant aussi la volonté commune exprimée par tous les paliers gouvernementaux qui s'unissent afin d'encourager les projets de transport maritime sur courtes distances, la position de

leader du Port de Québec s'affirmera certes, car le trafic maritime devrait connaître un essor important.

Les projets d'utilisation des espaces et leurs vocations reposent sur des perceptions variées où la concertation entre les intervenants devient primordiale et où la compréhension de la dynamique ville-port et l'obligation de parvenir à une cohabitation portuaire et urbaine harmonieuse sont nécessaires, voire essentielles. Nous souhaitons vous rappeler que plus de 75 % de toutes les marchandises consommées dans le monde empruntent, à un moment ou l'autre de leur cycle de commercialisation, le mode maritime. Ainsi, plus de 85 % des plus grandes agglomérations s'avèrent des villes portuaires.

Un site portuaire, pour être en mesure de se développer et de prendre l'expansion nécessaire qu'impose la croissance démographique et les impératifs commerciaux, doit posséder un ensemble de critères techniques particuliers.

- ❖ Un bassin naturel en eau profonde à marée basse situé le plus près possible de la rive.
- ❖ Un faible taux de sédimentation dans l'aire de manœuvre des navires et en front des sites d'accostage.
- ❖ Des aires d'entreposage et de manutention spacieuses et une capacité portante des sols pouvant accueillir ses activités industrielles (industries lourdes).
- ❖ Un minimum de contraintes climatiques (force des courants, facteur éolien, mouvements des glaces, amplitude des marées).
- ❖ Un réseau intermodal de transport.
- ❖ LA possibilité d'y intégrer des lignes maritimes.
- ❖ La proximité de chargeurs et d'expéditeurs (matières premières, usines de transformation).
- ❖ Une région à potentiel pour le développement de son hinterland.

Les choix d'aménagement et de développement des voies d'accès doivent obligatoirement tenir compte des coûts très importants et des conséquences économiques que peuvent entraîner : la relocalisation des aires de transbordement, le déroutage des camions et autres équipements de transports, toute restriction ou limitation de la vitesse et de la fluidité, la réaffectation de certaines zones portuaires à des fins urbaines.

La croissance du milieu urbain, son étalement, la recherche légitime d'une meilleure qualité de vie de la part des citoyens et la propension des municipalités à maximiser les revenus de taxation qu'elles tirent de l'assiette fiscale que constituent les terrains en bordure des plans d'eau, ne sont pas à elles seules des raisons suffisantes pour justifier le démantèlement ou le changement de vocation d'un site portuaire au seul profit de baigneurs ou de cyclistes. Un examen sérieux des possibilités de modifier sans conséquences néfastes l'agencement et l'accessibilité des sites utilisés à des fins maritimes et portuaires est obligatoire avant toute modification.

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, du secteur de l'Estuaire, et même des battures de Beauport. En l'an 2000, la Commission de la Capitale nationale émettait d'ailleurs le commentaire suivant : *«La Commission partage l'opinion des utilisateurs au chapitre des enjeux d'aménagement du document de consultation. 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 de la promenade Samuel-de-Champlain.
- Il faut être conscient que le transport lourd qu'entraînent 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.
- Il faut également prévoir que les pressions et l'acharnement 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.
- 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 la complémentarité entre la région de Québec et son Port.
- Plus spécifiquement, la réduction de la vitesse maximale, diminution de la largeur de la chaussée et l'aménagement de carrefours giratoires n'apparaissent pas comme des éléments de solutions. La conversion du boulevard Champlain en boulevard urbain ne devra avoir aucun effet dissuasif pour le transport lourd.

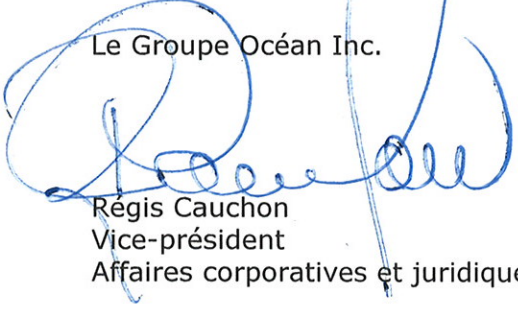
Les délais de livraison et les coûts qui y sont associés ont une très grande importance pour toute entreprise commerciale. Ainsi, une bonne fluidité du trafic

est synonyme de performance pour les utilisateurs et de position compétitive pour les entreprises localisées au port de Québec.

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.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Groupe Océan Inc.



Régis Cauchon
Vice-président
Affaires corporatives et juridiques