



Mémoire

Phase III de la Promenade Samuel de Champlain

14/06/2013

En 2010, la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) avisait l'Administration portuaire de Québec (APQ) qu'elle travaillait sur la 3^e phase du projet de la Promenade Samuel-De Champlain. À ce moment, l'APQ a confirmé voir d'un bon œil le projet de la CCNQ et vouloir être un partenaire du succès de cette réalisation. À ce chapitre, l'appui apporté par l'APQ et les différents usagers portuaires à la 1^{ère} phase démontre la volonté de toute l'industrie maritime à contribuer et à supporter le développement des projets d'aménagement à caractère urbain.

Cette même volonté a aussi été démontrée dans le cadre de la réalisation du legs fédéral pour le 400^e anniversaire de la ville, où l'APQ a aménagé sur ses propriétés plus de quatre (4) millions de pieds carrés d'espaces verts et autres aménagements publics et récréatifs.

Bien que l'APQ soutienne la démarche de la CCNQ, elle désire néanmoins s'assurer que les éléments déjà mentionnés à cette dernière soient considérés et que les impacts potentiels soient mis en lumière, principalement en relation avec le remplacement du tunnel ferroviaire par un passage à niveau sur le boulevard Champlain.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mario Girard', with a stylized flourish at the end.

*Mario Girard
Président-directeur général*

Description et rôle de l'Administration portuaire de Québec

L'Administration portuaire de Québec est un organisme à gouvernance partagée constitué en vertu de la *Loi maritime du Canada* dont la mission consiste à favoriser et développer le commerce maritime, à servir les intérêts économiques de la région et du Canada et à assurer sa rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement. Dans la poursuite de cet objectif, l'APQ assure la gestion d'un plan d'eau de près de 35 km², de près de 6 km de quais et de 210 hectares de terrains portuaires aménagés afin de permettre aux importateurs et exportateurs canadiens de disposer des accès et des infrastructures nécessaires pour leurs activités.

Sa situation géographique lui confère un rôle stratégique essentiel auprès des industries canadiennes. Parmi les avantages concurrentiels du Port de Québec il y a notamment : la profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse, l'intermodalité complète de ses terminaux pour l'ensemble du territoire portuaire, des installations ouvertes à l'année longue et des services portuaires diversifiés de première qualité.

L'APQ œuvre à la promotion du développement de l'industrie maritime et de ses nombreux avantages économiques et environnementaux. Les activités du Port et de l'industrie maritime de Québec génèrent d'ailleurs près de 800 M\$ en retombées économiques à l'échelle nationale et contribuent au maintien de 10 000 emplois de qualité, dont environ 5 000 dans la grande région de Québec.

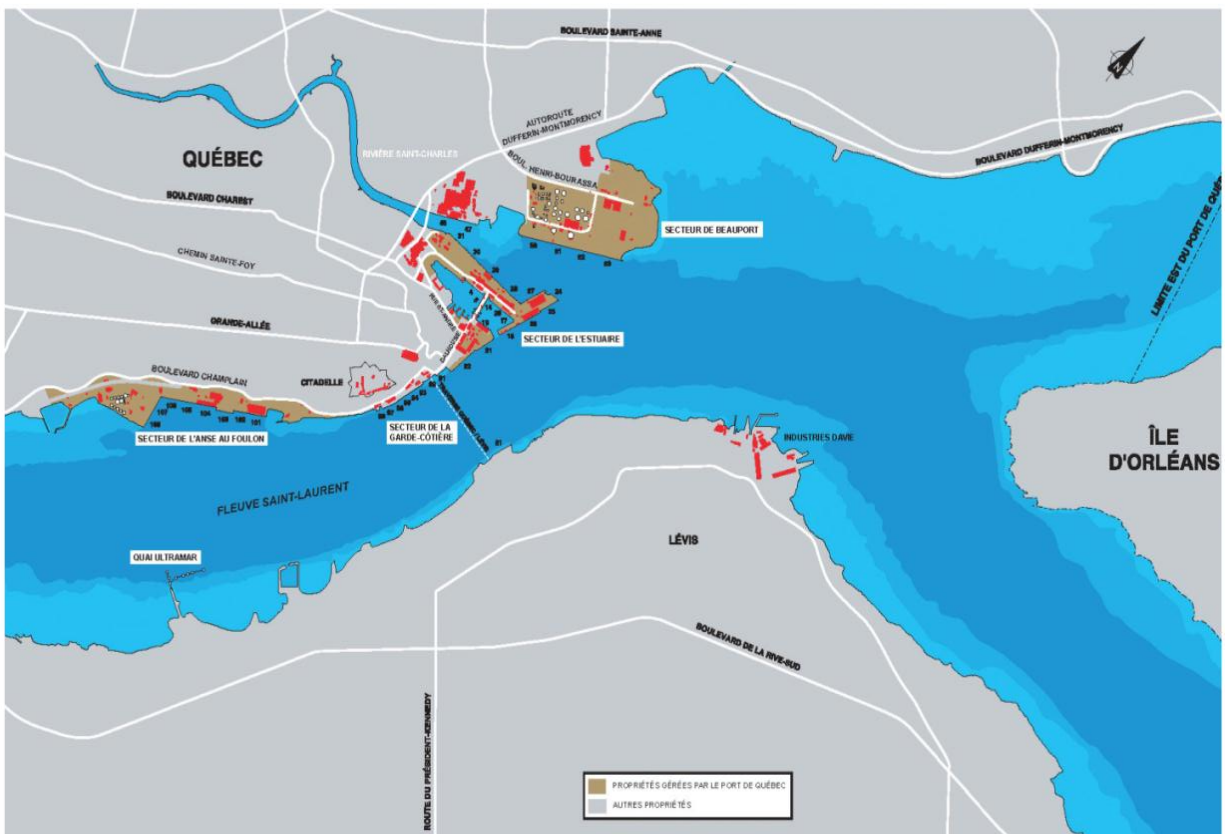
Ses activités sont réparties dans quatre (4) principaux secteurs, situés sur la rive nord (Beauport, l'Estuaire, la Pointe-à-Carcy et l'Anse au Foulon). Notons toutefois la présence sur la rive sud de la raffinerie Ultramar ainsi que de Chantier Davie Canada Inc. Bien que les quais appartenant à ces organisations soient situés sur le plan d'eau géré par l'APQ, leurs installations terrestres, quant à elles, sont privées et ne sont pas sous la gestion de l'autorité portuaire.

En 2012, plus de 33,1 millions de tonnes de marchandises ont transité sur les quais du Port, ce qui confère au Port de Québec le 1^{er} rang sur le Saint-Laurent et le 2^e rang au pays en termes de tonnage manutentionné.

Le Port de Québec est véritablement un maillon essentiel de l'économie canadienne permettant de relier le cœur industriel et commercial de l'Amérique du Nord avec le reste du monde. Son rôle est unique tant par l'importance des tonnages qui transitent que par la multitude d'industries desservies, notamment celles de l'agriculture, de l'énergie, des mines et métaux, de la sidérurgie, et des transports.

À titre d'organisme socialement responsable, l'APQ supporte le projet de développement de la phase III de la promenade Samuel-de-Champlain. Un aménagement de qualité dans le secteur permettra assurément aux citoyens d'apprécier cet espace urbain incomparable. L'APQ considère important de participer à cette consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement afin de mettre en lumière et expliquer certains enjeux directement liés au projet d'aménagement Phase III de la promenade Samuel-de-Champlain. L'APQ s'intéresse particulièrement à la reconfiguration de la voie ferrée entre la côte de l'Église et la côte Gilmour qui implique l'ajout d'un passage à niveau croisant le boulevard Champlain et la démolition du passage étagé (viaduc ferroviaire) actuellement en place.

Figure 1 : Carte des secteurs administrés par l'APQ



Activités portuaires dans le secteur de l'Anse au Foulon

Bref historique

Lors de sa construction dans les années 1930, le secteur de l'Anse au Foulon desservait principalement des industries régionales avec le transbordement de marchandises telles que le bois de sciage, le papier journal, des marchandises minières, du granite, de l'amiante et du lait en poudre. Vers la fin des années 1960, le secteur s'est diversifié en accueillant des containers et des produits pétroliers et ce, jusqu'en 1980. Le développement des terminaux dédiés aux produits agricoles s'est ensuite accéléré de façon importante avec la construction d'entrepôts, de silos et de réservoirs dédiés aux grains de provision, engrais et autres produits dédiés à l'agriculture. Par la suite, le secteur connût une baisse d'achalandage notamment en raison du phénomène de la conteneurisation et de la décroissance du secteur industriel de la région. Avec les années 2000, le secteur connaîtra une renaissance avec le développement de vrac solide et le développement de l'approvisionnement en marchandises générales des mines situées dans le Nord du Québec. Depuis peu de temps, le secteur fait face à de nouvelles opportunités qui lui permettront de renforcer sa vocation d'origine, c'est-à-dire, répondre aux demandes de plusieurs secteurs industriels locaux.

Activités actuelles

Aujourd'hui, ce secteur couvre 53 hectares et comporte des aménagements servant de lieu d'approvisionnement pour de nombreux terminaux à vocation régionale et pour le transbordement de marchandises telles que des grains de provende et additifs alimentaires dédiés au bétail, des engrais agricoles, du sel de déglçage, de la dolomie, du calcaire, du sucre, du suif, du gypse et plus encore. Le secteur du Foulon offre également un point d'approvisionnement en marchandise générale pour deux (2) grandes minières dont les activités sont situées dans le Grand Nord du Québec.

En parallèle avec les activités portuaires et le transbordement effectué dans le secteur, divers espaces, promenades et parcs ont été aménagés dans le cadre du legs fédéral à l'occasion du 400^e anniversaire de la Ville de Québec. Plusieurs opérateurs sont situés dans ce secteur, le tableau suivant en fait une brève description.

Figure 2 : Liste des opérateurs et des activités dans le secteur

<p>Centre de distribution Sillery</p>  <p>Division Approvisionnement de la ferme</p> <p>La force d'un réseau</p>	<p>Le Centre de distribution Sillery opère un terminal spécialisé dans le transbordement de grains de provende dont le blé, l'orge, le soja, le canola et le maïs. D'une capacité d'entreposage de 75 000 tonnes, ce terminal dispose d'une intermodalité complète et peut être approvisionné par l'entremise de lacquiers et par trains. Lieu d'approvisionnement pour de nombreuses coopératives et agriculteurs situés dans l'important bassin agricole de la rive sud de Québec et l'est de la province, le terminal bénéficie d'une localisation avantageuse et d'un accès ferroviaire direct desservi par le Canadien National et le Chemin de fer Québec-Gatineau.</p>
<p>La Coop fédérée</p> 	<p>Implantée au Port depuis 1991, la Coop Fédérée dispose d'installations ayant une capacité d'entreposage de 30 000 tonnes métriques. La Coop Fédérée constitue le plus important terminal maritime d'engrais agricoles et industriels de l'est du Québec. L'urée, la potasse et le phosphate sont ainsi importés et exportés, par navires et par chemins de fer, par l'entremise du terminal et sont distribués par camions aux différents clients. Fort d'une expertise reconnue et de partenariats solides avec d'importants acteurs des milieux agricoles et industriels, la Coop Fédérée est au cœur d'une industrie en pleine effervescence.</p>
<p>MidAtlantic Minerals</p> 	<p>Inauguré en 1999, le terminal de MidAtlantic Minerals se spécialise dans l'entreposage et le traitement de produits servant à l'industrie de la construction tels le calcaire et le quartz. MidAtlantic Minerals constitue la porte d'entrée privilégiée sur le Saint-Laurent pour l'approvisionnement de ce type de vrac solide. L'entreprise dispose également d'espaces additionnels pour des développements éventuels.</p>
<p>Société Canadienne de sel</p> 	<p>En place depuis près de trente ans, le terminal de sel d'épandage de la Société canadienne de sel sert de centre de distribution à de nombreuses municipalités et entrepreneurs de la région de Québec durant les mois d'hiver. L'approvisionnement du terminal se fait par navires auto-déchargeurs alors que la distribution se fait par camions.</p>
<p>Terminaux de Compagnie d'Arrimage de Québec</p> 	<p>L'entreprise, dont le siège social est situé à Québec, génère des trafics de vrac solide et de marchandises générales dont le sucre brut, le ciment, l'acier, etc. Ces volumes sont manutentionnés et entreposés à même les différents espaces et bâtiments que l'on retrouve aux quais 101 à 105.</p>
<p>Autres actifs et activités commerciales</p>	<p>En plus de tous ces terminaux, les actifs portuaires de secteur de l'Anse au Foulon offrent également des espaces pour l'entreposage et la manutention de différentes marchandises en vrac, et dégroupées ou conteneurisées. On retrouve également dans le secteur des bâtiments administratifs et opérationnels pour des entreprises portuaires et commerciales.</p>
<p>Autres activités</p>	<p>On retrouve au Bassin Brown un autre aménagement réalisé par l'APQ dans le cadre du legs fédéral que le gouvernement du Canada offre à la Ville de Québec pour son 400^e anniversaire. À l'instar des autres composantes du legs, les aménagements réalisés permettront de mettre en valeur ce site extraordinaire. On retrouve entre autres sur le site :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un centre d'interprétation qui offre un tableau des différentes activités historiques, industrielles et commerciales du site, la mise en lumière des vestiges présents sur place; - une promenade, un sentier pédestre et un lien cyclo-pédestre; - une passerelle reliant le centre d'interprétation; - des espaces pour la pêche sportive; - des aménagements saisonniers relocalisés.

En moyenne, au cours des trois (3) dernières années, le secteur a permis le transbordement annuel de 836 000 tonnes de marchandise, dont voici la répartition :

Figure 3 : Répartition des différentes marchandises transbordées dans le secteur au cours des 3 dernières années

Répartition des marchandises dans le secteur du Foulon	
Sel	23,8%
Sucre	36,7%
Engrais	7,5%
Céréales	16,9%
Marchandise générale	4,9%
Autres*	10,2%
* Comprend entre autre : suifs, dolomie, gypse, ouvrage de fer et fonte, pulpe de bois et phosphate.	

Un secteur en redéploiement

Dernièrement, l'Anse au Foulon a connu plusieurs transformations qui sont autant d'illustrations concrètes du redéploiement des activités portuaires dans ce secteur. À ce titre, plusieurs travaux ont récemment été effectués tels que la démolition des hangars 101 et 104, la reconstruction du hangar 101 et la construction du hangar 103, le réaménagement de la voie ferrée principale traversant les secteurs jusqu'à son extrémité est, le pavage d'espace d'entreposage et la mise à niveau de certains réseaux publics. De plus, la déconstruction de la gare maritime appartenant à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a contribué au redéploiement des activités dans le secteur. Ces travaux de modernisation améliorent les opportunités de croissance dans le secteur.

Au cours des dix (10) dernières années, le Port a connu une croissance de 80%. Il s'agit d'une moyenne annuelle de 6,1%. Notons que le vrac solide a connu une croissance de 12%, marchandise notamment transbordée dans le secteur du Foulon. Cette formidable croissance s'est également manifestée dans le secteur des croisières, confirmant ainsi que les deux (2) vocations sont parfaitement compatibles.

En se basant sur les trafics prévus dans le secteur de l'Anse au Foulon dans un avenir rapproché, l'APQ est en mesure de considérer une croissance supérieure à 150% d'ici sept (7) ans. La totalité de cette croissance dans le secteur du Foulon est prévue avec des volumes qui utiliseront les transports ferroviaires, laissant ainsi présager une croissance importante de l'utilisation du rail dans le secteur.

Mouvements de circulation actuels et prévus

Transport maritime

Le transport par voie maritime demeure une voie privilégiée par les compagnies afin de faire transiter leurs marchandises. En se basant sur les prévisions des opérateurs et ceux de l'APQ, il est possible de prévoir une croissance de 153% au cours des sept (7) prochaines années. Notons néanmoins que le secteur possède plusieurs atouts et un potentiel qui pourraient engendrer une croissance supérieure à ces prévisions, ces dernières représentant un scénario conservateur.

Mentionnons également que le secteur accueille beaucoup de « navires en attente », des navires de croisières et navires de service, des navires en hivernage, etc. Au total, ce sont plus de 275 navires par année qui font escale dans ce secteur.

Figure 4 : Estimation des volumes maritimes dans le secteur (2013 - 2020)

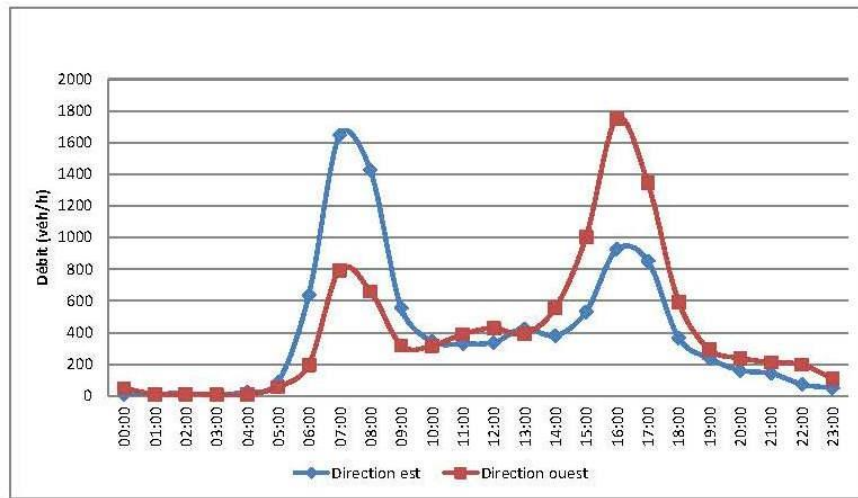
Estimations	2013	2016	2020
Nombre de tonnes maritimes	510 000	1 095 000	1 295 000

Transport routier

Le boulevard Champlain est une voie d'accès stratégique pour le Port et les citoyens de la région de Québec puisqu'il rejoint des artères stratégiques telles que l'autoroute Henri IV (573) et la colline parlementaire. Selon les données du Ministère des Transports du Québec (comptage en section courante effectué jeudi le 5 mai 2011 entre la côte de l'Église et la côte Gilmour), le boulevard Champlain supporte un débit journalier moyen de 19 500 véhicules avec des pointes atteignant de 1 600 à 1 800 véhicules à l'heure le matin et en fin d'après-midi.

À l'instar de l'ensemble des secteurs portuaires, la logistique de transport dominante du secteur s'effectue de navire à train, puis de navire à camion. Les accès ferroviaires et routiers sont donc aussi stratégiques qu'essentiels pour les activités quotidiennes du secteur.

Figure 5 : Débits horaires sur le boulevard Champlain entre la côte Gilmour et la côte de l'Église (jeudi 5 mai 2011)



Source : CIMA+

Transport ferroviaire

Deux (2) opérateurs font présentement l'utilisation de la desserte ferroviaire et engendrent le mouvement d'environ 80 wagons par semaine, lesquels sont livrés par environ quatre (4) convois. Annuellement, cela représente le passage d'environ 8 000 wagons, le tout engendrant la traverse de plus d'un convoi par jour en moyenne, et ce, sur une artère majeure en termes d'achalandage d'automobilistes, cyclistes et piétonniers.

À ce trafic ferroviaire, il faut ajouter ce que représente l'achalandage actuel sur le temps d'attente des automobilistes. Dans le cadre d'une étude commandée par l'Administration portuaire de Québec afin d'évaluer les impacts potentiels de la traverse à niveau, il a été estimé que lors du passage d'un train en présence d'un débit de 1 200 véhicules à l'heure et que le temps d'attente est de plus quatre (4) minutes, à 95% du temps, la file d'attente serait de 117 mètres dans l'une des deux (2) voies. Il est donc possible de conclure qu'il y a une variance à caractère exponentielle à propos de la longueur des files d'attente en fonction du débit et du temps d'arrêt.

La croissance de tonnage prévue dans le secteur du Foulon causera manifestement quelques désagréments au passage à niveau. De manière conservatrice, il est possible d'estimer la croissance ferroviaire de la façon suivante :

Figure 6 : Prévission de l'utilisation ferroviaire dans le secteur (2013 - 2020)

Estimations	2013	2016	2020
Nombre de wagons*	4 088	10 755	12 977
Nombre de convois*	198	464	553

*Note : il faut multiplier par deux (2) ces nombres pour tenir compte du fait que tout ce qui entre sur le territoire du Port doit aussi en ressortir.

Au regard de la croissance attendue des volumes dans le secteur de l'Anse au Foulon, celle-ci impliquera une augmentation des trafics ferroviaire et routier nécessaires au transport des marchandises. Notons que ces différents accès intermodaux sont au cœur de l'avantage concurrentiel du Port et qu'ils permettent ainsi d'engendrer d'importantes retombées économiques pour la région et ses citoyens.

Notons également que l'actuel viaduc permet d'éviter tout croisement entre le boulevard Champlain et la voie ferrée. Cet élément est particulièrement important pour l'APQ puisqu'il permet d'offrir aux réseaux ferroviaires un accès direct aux terminaux du secteur, ce qui constitue un élément fondamental dans le plan de développement du secteur.

Les particularités de l'accès ferroviaire

Entente entre la CCNQ, le CN et l'APQ

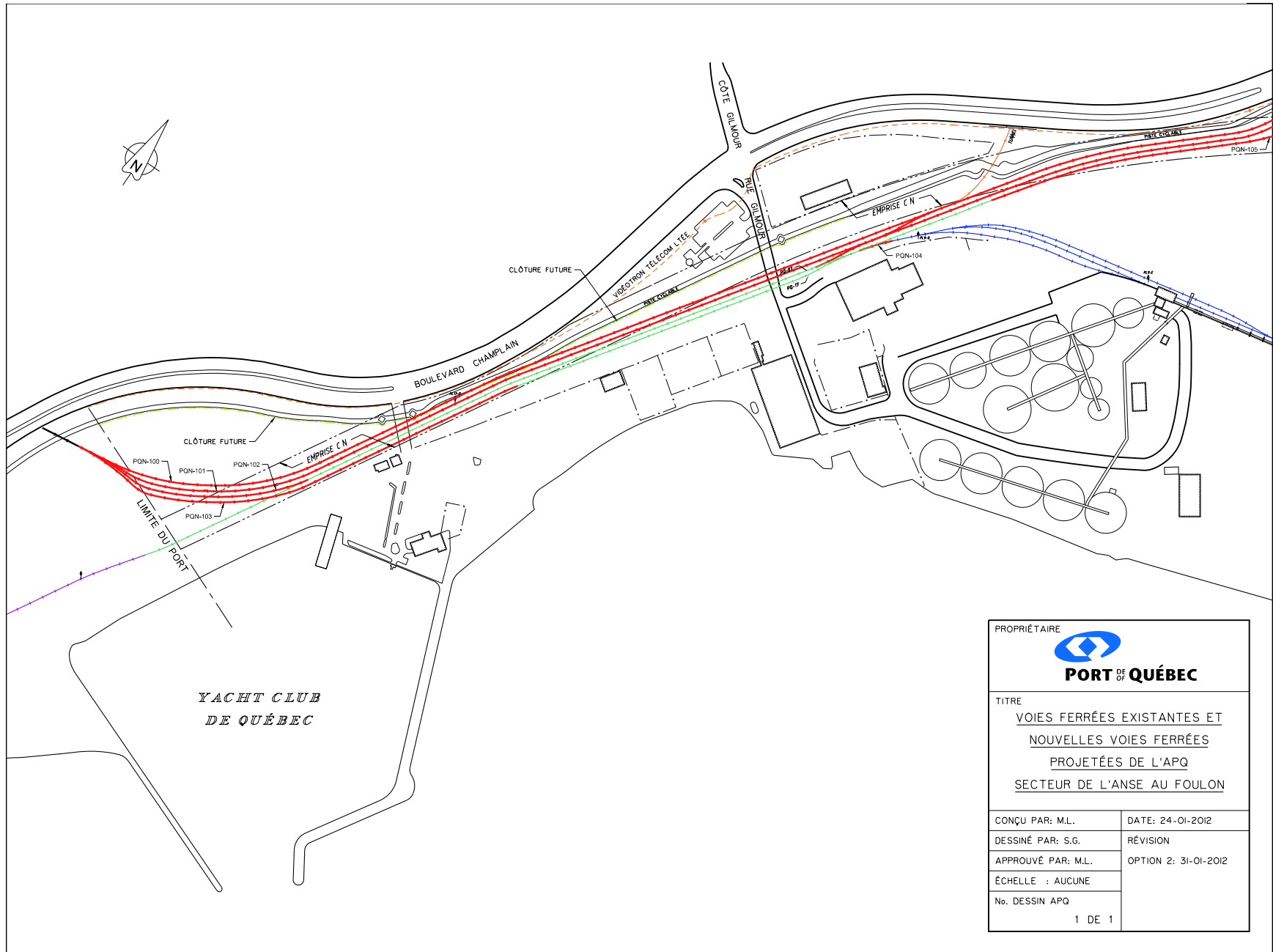
L'APQ soutient le projet de Phase III de la promenade Samuel de Champlain dans l'état actuel de la proposition puisque cet aménagement offre à la population un accès privilégié au fleuve tout en conservant les infrastructures propres au transport des marchandises. Le projet tel qu'élaboré devra absolument prévoir un accès et le réaménagement des installations ferroviaires afin de permettre tant la poursuite que la croissance future des activités portuaires. L'appui du Port de Québec a été formulé suite à l'assurance donnée par la CCNQ de l'aménagement de voies d'évitement ferroviaire à l'est de la future traverse à niveau, soit face au Yacht Club de Sillery. Cet aménagement permettra de conserver la fluidité des opérations actuelles et de limiter l'impact des manœuvres ferroviaires sur la future traverse à niveau. Toujours dans le but de réduire le nombre de croisements sur la traverse à niveau, l'APQ devra également aménager d'autres voies d'évitement, cette fois, sur les arrières-quais situés plus à l'est du secteur.

Ces conditions sont tributaires du maintien de l'activité portuaire dans le secteur, moteur économique essentiel de la ville et de la région de Québec. Le maintien de ces conditions est essentiel pour l'exploitation du lien ferroviaire et de l'importance qu'il revêt pour le maintien d'opérations efficaces et libres de contraintes volontaires en compensation pour la perte du viaduc.

De plus, l'Administration portuaire aimerait porter à l'attention de la commission le caractère particulier des horaires de trains. En effet, ces horaires sont irréguliers, non programmables et ne peuvent être interrompus. Compte tenu de la logistique du transport de marchandises nord-américaine, il est impossible de restreindre l'accès des trains sur une plage d'heures fixes. L'horaire des trains est géré par deux (2) compagnies privées et obéit à des impératifs logistiques et économiques hors du contrôle de l'APQ, bien que l'APQ continuera de faire tout son possible pour minimiser les impacts de ses activités. Pour ce faire, il est essentiel que la CCNQ respecte ses engagements en ce qui concerne la configuration des voies ferrées et l'accès au secteur.



Figure 7 : Plan des voies ferrées prévues dans le secteur



Conclusion

Le Port de Québec génère des activités économiques considérables pour l'ensemble de la population. L'activité portuaire constitue une composante essentielle de la chaîne logistique des transports desservant les entreprises de la région, mais aussi des entreprises situées ailleurs au Québec et au Canada. L'APQ et ses partenaires prévoient une croissance importante des activités et du tonnage au secteur de l'Anse au Foulon. Rappelons que le tonnage maritime a presque doublé au cours des dix (10) dernières années au Port. Dans cette même lignée, l'APQ prévoit que le tonnage doublera de nouveau d'ici dix (10) ans dans le secteur du Foulon, croissance réaliste compte tenu des opportunités récentes qui ouvrent un horizon de possibilités.

L'Administration portuaire de Québec désire sincèrement que le projet se réalise, tel qu'il fut le cas lors de la phase I (en cédant plusieurs terrains, en aménageant des parcs et des espaces publics divers) mais tient néanmoins que ces diverses considérations soient prises en compte dans la planification de l'aménagement de la Phase III de la Promenade Samuel-de-Champlain. Ainsi, la CCNQ dispose du support de l'APQ pour le projet avec l'entente de la CCNQ pour la conservation de l'espace nécessaire pour l'aménagement de quatre (4) voies de service ferroviaires. Le Port souhaite aussi que la CCNQ considère les impacts futurs de la traverse à niveau sur les différentes composantes en lien avec le boulevard Champlain soit principalement le flux de circulation et les temps d'attente générés. À ce titre, le Port se réjouit de la vision préventive de la Commission de la Capitale Nationale qui a élaboré ses plans tout en prévoyant l'espace nécessaire pour une construction d'un passage étagé dans l'éventualité où les trafics portuaires et ferroviaires atteindraient un certain niveau d'achalandage tout en favorisant le développement durable dans le secteur.

Dans un contexte de globalisation engendrant un flux d'échanges commerciaux accrus, il appert essentiel de consolider et de développer la capacité des installations portuaires et de leurs accès routiers et ferroviaires tout en favorisant des aménagements publics de qualité. Ces accès constituent ici un enjeu essentiel touchant directement à la compétitivité du Port, de ses utilisateurs mais aussi du système de transport dans son ensemble.

Ce projet souscrit aux principes de développement durable et s'inscrit directement dans le visée du Port de Québec de privilégier une cohabitation ville et port harmonieuse. Le Port tient à rappeler son engagement récent de se doter d'une stratégie de développement durable et est convaincu que la Phase III de la promenade Samuel-de-Champlain s'inscrit dans cette poursuite bénéfique à l'ensemble de la communauté.

Fin du document