



Administration portuaire de Québec
Québec Port Authority

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

Février 2001

Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie, C.P. 2268
Québec (Québec) Canada G1K 7P7

TABLE DES MATIÈRES	I
LISTE DES TABLEAUX	V
LISTE DES GRAPHIQUES	V
LISTE DES FIGURES	VI
LISTE DES CARTES	VII
LISTE DES PLANCHES	VII
LISTE DES PHOTOS	VIII
ÉQUIPE DE PROJET	IX

Table des matières

INTRODUCTION	1
1.0 CONTEXTE D'INTERVENTION	3
1.1 Orientation de la politique maritime canadienne	3
1.2 Facteurs externes	4
1.2.1 Évolution de l'industrie maritime	4
1.2.1.1 Part des échanges maritimes	5
1.2.1.2 Caractéristiques des navires et besoins en espace et équipements	5
1.2.1.3 Évolution de l'intermodalité des transports	6
1.2.2 Le positionnement du port de Québec	7
1.2.2.1 La situation continentale	7
1.2.2.2 Le port de Québec sur l'axe Saint-Laurent/Grands-Lacs	9
1.2.3 La compétitivité du port de Québec	9
1.3 Situation actuelle au port de Québec	10
1.3.1 Description des propriétés gérées par l'APQ	11
1.3.1.1 L'Estuaire	11
1.3.1.2 L'Anse au Foulon	12
1.3.1.3 Beauport	13
1.3.1.4 Autres propriétés	16
1.3.2 Trafic, utilisation, état des infrastructures	16
1.3.3 Transport intermodal	19
1.3.3.1 Réseau routier	19
1.3.3.2 Réseau ferroviaire	20
1.3.4 Intégration urbaine	22
1.3.4.1 Réglementation	22
1.3.4.2 Planification	23

1.3.5	Aspects environnementaux	26
1.3.5.1	Qualité de l'air	26
1.3.5.2	Bruit	27
1.3.5.3	Sols, sédiments et eaux souterraines	27
1.3.5.4	Qualité de l'eau	29
1.3.5.5	Matières dangereuses	29
1.3.5.6	Paysage	30
1.3.6	Les retombées économiques du port de Québec dans la région	34
2.0	ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	39
2.1	Enjeux par secteur portuaire	39
2.1.1	L'Estuaire	39
2.1.2	L'Anse au Foulon	40
2.1.3	Beauport	41
2.2	Enjeux globaux	43
2.2.1	Planification régionale et municipale	43
2.2.1.1	Intermodalité des transports	44
2.2.1.2	Partage du littoral	45
2.2.2	Dialogue avec les villes et les planificateurs régionaux	46
2.2.3	Paysage et cohabitation	47
3.0	ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	49
4.0	CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT	51
4.1	Concept global	51
4.2	Concept d'aménagement par secteur portuaire	55
4.2.1	Secteur de l'Estuaire	55
4.2.1.1	Zone portuaire	55
4.2.1.2	Zone publique	58

4.2.2	Secteur de l'Anse au Foulon	60
4.2.2.1	Zone portuaire	60
4.2.2.2	Zones publiques	63
4.2.3	Secteur de Beauport	63
4.2.3.1	Zone portuaire existante	65
4.2.3.2	Extension au secteur de Beauport	66
5.0	PLAN D'UTILISATION DES SOLS	79
5.1	Description des catégories d'utilisation	79
5.1.1	Classe «portuaire»	81
5.1.1.1	Groupe des activités de manutention de produits	81
5.1.1.2	Groupe des activités de croisières	82
5.1.1.3	Groupe des services	83
5.1.1.4	Groupe de réserve foncière	83
5.1.2	Classe «espaces publics»	83
5.1.3	Classe «immobilier»	84
5.2	Secteur de l'Estuaire	84
5.2.1	Disposition particulières	84
5.2.2	Interventions	84
5.3	Secteur de l'Anse au Foulon	85
5.3.1	Disposition particulières	85
5.3.2	Interventions	86
5.4	Secteur de Beauport	87
5.4.1	Disposition particulières	87
5.4.2	Interventions	87
6.0	POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT	93
6.1	Politique de modification du Plan d'utilisation des sols	93
6.2	Politique de gestion foncière	93
6.3	Politique à l'égard des propriétés excédentaires	94
6.4	Politique d'examen environnemental des projets	94
6.5	Politique d'étude des projets avec les municipalités	96
7.0	PROCESSUS DE CONSULTATION	97
	CONCLUSION	101

ANNEXE 1 :	ÉVOLUTION DE L'INDUSTRIE MARITIME	107
1.1	Part des échanges maritimes	107
1.2	Caractéristiques des navires	108
1.3	Évolution de l'intermodalité des transports	110
1.4	Besoins en espace et équipements	110
ANNEXE 2 :	ANALYSE COMPARATIVE DES PORTS EN AVAL DE MONTRÉAL	113
ANNEXE 3 :	ANALYSE PAR SECTEUR PORTUAIRE	115
3.1	L'Estuaire	115
3.2	L'Anse au Foulon	117
3.3	Beauport	119
3.4	Quais privés	121
ANNEXE 4 :	TRANSPORT INTERMODAL	123
4.1	Réseau routier	123
4.1.1	L'Estuaire	123
4.1.2	L'Anse au Foulon	124
4.1.3	Beauport	124
4.2	Réseau ferroviaire	125
4.2.1	L'Estuaire	125
4.2.2	L'Anse au Foulon	126
4.2.3	Beauport	126
ANNEXE 5	ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX	127
5.1	Qualité de l'air	128
5.2	Bruit	128
5.3	Sols et sédiments	128
5.4	Qualité de l'eau	130
5.5	Paysage	131
5.5.1	L'Estuaire	131
5.5.2	L'Anse au Foulon	132
5.5.3	Beauport	133
ANNEXE 6 :	SOMMAIRE DU PROJET D'EXTENSION	143
	BIBLIOGRAPHIE	147

Liste des tableaux

Tableau 1.1 : Proportion des coûts portuaires	10
Tableau 1.2: Utilisation actuelle du sol, par secteur portuaire, des propriétés de l'APQ	16
Tableau 1.3: Évolution des trafics selon les grandes catégories de marchandises et les secteurs du port	17
Tableau 1.4 : Mouvements de wagons par secteur au port de Québec, 1998	21
Tableau A-2.1 : Comparaison entre les plus importants ports de la province	113
Tableau A-4.1: Mouvements de wagons par secteur au port de Québec, 1998	125
Tableau A-5.1: Résultats d'analyse par site d'échantillonnage	130
Tableau A-6.1: Sites potentiels de développement portuaire selon des critères maritime	143

Liste des graphiques

Graphique 1.1: Évolution selon le type de marchandise	18
Graphique 1.2: Évolution par secteur portuaire	18
Graphique 1.3: Partage du littoral de la rive nord du Saint-Laurent Entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency	25
Graphique 1.4: Partenariat dans les aménagements des espaces récréatifs sur la rive nord du Saint-Laurent	25
Graphique A-1.1 : Évolution du commerce maritime mondial des principaux produits pétroliers, 1983 à 1995, (en millions de tonnes)	107
Graphique A-1.2 : Évolution du commerce maritime mondial pour les marchandises générales, 1980 à 1995, (en millions de tonnes)	108
Graphique A-1.3 : Évolution du commerce maritime mondial des principaux vracs solides, 1983 à 1995, (en millions de tonnes)	108

Graphique A-1.4 :	Évolution de la flotte de pétroliers, en TPL, 1988-1996	109
Graphique A-1.5 :	Évolution de la flotte de vracquiers , en TPL, 1988-1996	109
Graphique A-1.6:	Pourcentage de la flotte mondiale par type de navires, 1975 à 1995	109
Graphique A-3.1 :	Évolution des trafics, Estuaire	115
Graphique A-3.2:	Évolution des trafics, Anse au Foulon	117
Graphique A-3.3:	Évolution des trafics, Beauport	119
Graphique A-3.4:	Évolution des trafics, Quais privés	121

Liste des figures

Figure 1.1 :	Positionnement schématique de l'axe Saint-Laurent – Grands-Lacs, de l'axe Mississippi et de la côte est américaine	8
Figure 4.1 :	Réseaux routiers et ferroviaires	73
Figure 4.2 :	Phases de construction	68
Figure 4.3 :	Illustration schématique d'écrans visuels	71
Figure 5.1 :	Nomenclature des usages	80
Figure A-5.1 :	Confinement des sédiments de l'estuaire de la rivière Saint-Charles en rive à l'arrière des quais en caisson de béton	129
Figure A-6.1:	Mise à jour du dossier d'extension dans le secteur de Beauport	145

Liste des cartes

Carte 1.1 : Propriétés	35
Carte 1.2 : Caractéristiques et état des infrastructures, Secteur de l'Estuaire	36
Carte 1.3 : Caractéristiques et état des infrastructures, Secteur de l'Anse au Foulon	37
Carte 1.4 : Caractéristiques et état des infrastructures, Secteur de Beauport	38
Carte 4.1 : Concept global d'aménagement	74
Carte 4.2 : Concept d'aménagement, Secteurs de l'Estuaire	75
Carte 4.3 : Concept d'aménagement, Secteur de l'Anse au Foulon	76
Carte 4.4 : Concept d'aménagement, Secteur de Beauport	77
Carte 5.1 : Plan d'utilisation des sols, Secteur de l'Estuaire	89
Carte 5.2 : Plan d'utilisation des sols, Secteur de l'Anse au Foulon	90
Carte 5.3 : Plan d'utilisation des sols, Secteur de Beauport	91
Carte A-1: Paysage, Secteur de l'Estuaire	135
Carte A-2: Paysage, Secteur de l'Anse au Foulon	138
Carte A-3: Paysage, Secteur Beauport	141

Liste des planches

Planche A-1: Paysage, Secteur de l'Estuaire	136
Planche A-1 (suite) : Paysage, Secteur de l'Estuaire	137
Planche A-2 : Paysage, Secteur de l'Anse au Foulon	139
Planche A-2 (suite) : Paysage, Secteur de l'Anse au Foulon	140
Planche A-3 : Paysage, Secteur de Beauport	142

Liste des photos

Photo 1.1	Secteur de l'Estuaire	11
Photo 1.2	Secteur de l'Anse au Foulon	13
Photo 1.3	Secteur de Beauport	14
Photo 1.4 :	Création des postes à quai 52 et 53 au secteur de Beauport	15
Photo 4.1 :	La Ville de Québec et son port	52
Photo 4.2:	Zone de transition ouest	57
Photo 4.3 :	Zone d'animation et d'enseignement	58
Photo 4.4 :	Bassin Louise intérieur	59
Photo 4.5 :	Activités de croisière	59
Photo 4.6 :	Activités portuaires à l'Anse au Foulon	61
Photo 4.7 :	Activités portuaires à Beauport	64
Photo 4.8 :	Plage au port de Nagoya au Japon	69
Photo 4.9 :	Images d'activités portuaires potentielles	70

Équipe de projet

- Comité de suivi interne :

Mme Ghyslaine Collard, APQ, Vice-présidente, Exploitation et Développement
M. Marcel Labrecque, APQ, Directeur, Activités immobilières et commerciales
M. Guy Paquin, APQ, Directeur, Ingénierie et Entretien
M. Patrick Robitaille, APQ, Directeur, Planification stratégique et Marketing

- Ont aussi participé :

Mme Jennifer Appleton, APQ, Stagiaire en marketing
Mme Martine Bélanger, APQ, Directrice Marché croisières
M. Denis Brière, APQ, Technicien en géomatique
M. Yvon Bureau, APQ, Vice-président, Exploitation
M. Michel Duchesne, APQ, Analyste socio-économique
M. Denis Fafard, Consultant en urbanisme et environnement
M. Serge Gagnon, APQ, Géomaticien
M. Jocelyn Lavoie, APQ, Commis aux statistiques
Mme Kathleen Paré, APQ, Adjointe aux communications
M. Louis Riel, APQ, Maître de port
M. Alexis Ségal, APQ, Vice-président, Marketing
M. Jean-Luc Vézina, APQ, Analyste socio-économique

INTRODUCTION

Depuis le 1^{er} 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). Suite à une révision en profondeur du système portuaire et maritime canadien, la Loi maritime du Canada prévoit 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 sélect.

L'APQ est sous la gouverne d'un conseil d'administration composé de sept membres dont un représentant de chacun des trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) et de quatre personnes nommées par le gouverneur en conseil, en consultation avec 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 locale 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. »

En effectuant cette récente réforme, le gouvernement fédéral exige, par le biais de la *Loi maritime du Canada*, 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. De plus, la Loi demande une transparence accrue de la part de l'APQ face à la population régionale qu'elle doit consulter et pour qui elle doit rendre accessible l'information. Ce changement de statut entraîne aussi plusieurs modifications qui affecteront l'avenir du port. Les plus marquantes sont d'abord une autonomie accrue relativement à sa gestion et au financement de ses activités d'investissement, 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 administratives.

Suite à la délivrance de ses lettres patentes le 1^{er} mai 1999, l'APQ disposait d'un an pour produire un plan d'utilisation des sols qui « fait état des objectifs et des politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion lui est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique, environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants »¹. L'APQ, dans sa démarche, excède la lettre de la Loi afin de transcender les stricts règlements de zonage pour s'attarder aux orientations et aux visions témoignées par les Municipalités dans leurs divers documents de planification.

L'APQ a amorcé l'élaboration de son plan d'utilisation des sols au mois de mai 1999. La démarche retenue comprenait un processus consultatif qui excède les exigences de la *Loi maritime du Canada*.

¹ *Loi maritime du Canada*, Lois du Canada, Chapitre 10, art. 48.

Le présent document constitue la version adoptée du Plan d'utilisation des sols. Il aborde successivement les points suivants :

- Chapitre 1 : Contexte d'intervention
- Chapitre 2 : Enjeux d'aménagement
- Chapitre 3 : Orientations d'aménagement
- Chapitre 4 : Concepts d'aménagement
- Chapitre 5 : Plan d'utilisation des sols
- Chapitre 6 : Politiques d'aménagement
- Chapitre 7 : Processus de consultation

Le contexte d'intervention vise à préciser les facteurs portuaires et maritimes qui ne sont pas sous l'autorité de l'APQ mais qui influencent les choix d'aménagement qu'elle a à faire. Ce chapitre vise aussi à présenter les éléments de la situation qui prévaut actuellement au port de Québec.

Le deuxième chapitre, sur la base des analyses réalisées aux chapitres précédents, identifie les enjeux d'aménagement avec lesquels le plan d'utilisation des sols a composé.

Au chapitre 3, une présentation des orientations d'aménagement retenues par l'APQ pour la gestion des propriétés sous sa juridiction, la gestion des activités portuaires, l'insertion et l'intégration de ces activités dans le milieu environnant.

Avant de présenter le détail du plan d'utilisation des sols et les interventions retenues pour chacun des trois grands secteurs portuaires (chapitre 5), les concepts, qui ont guidé les choix d'aménagement, sont présentés au chapitre 4.

Les diverses politiques liées à l'aménagement que préconise l'Administration portuaire de Québec sont présentées au chapitre 6.

Finalement, le chapitre 7 présente les diverses étapes du processus consultatif mis de l'avant par l'APQ.

Le plan d'utilisation des sols est un instrument de travail qui traduit spatialement les orientations d'aménagement définies par l'Administration portuaire de Québec. L'APQ accorde à ce document un horizon de planification de cinq ans et entend répéter cet exercice à cette fréquence. Considérant la période de planification retenue, il est essentiel que son contenu ait la souplesse nécessaire pour permettre une adaptation aux changements et aux exigences du monde portuaire.

Pour l'APQ, le présent plan d'utilisation des sols est un outil de référence et d'information mais aussi l'expression d'une volonté de concertation et de coordination accrue et soutenue avec les usagers du port et les intervenants externes (Municipalités, C.U.Q., Chambres de commerce, population, etc).

Chapitre 1

CONTEXTE D'INTERVENTION

Ce chapitre se compose de trois sections majeures qui aborderont successivement les éléments suivants :

- les orientations de la politique maritime canadienne;
- les facteurs externes qui visent à décrire l'environnement technologique, géographique et compétitif à l'intérieur duquel intervient l'Administration portuaire de Québec ;
- la situation actuelle au port de Québec à l'égard notamment des propriétés sous la juridiction de l'APQ, des trafics, de l'état des infrastructures, des projets majeurs, de l'intermodalité des transports, de l'intégration urbaine et des aspects environnementaux.

1.1 ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE MARITIME CANADIENNE

L'objectif de la Loi maritime du Canada est de :

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

- favoriser la coordination des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

Des quelques 600 installations portuaires propriétés du gouvernement canadien, cette politique aura permis une sélection de dix-huit administrations portuaires jugées essentielles pour assurer la vitalité de l'économie canadienne. Le port de Québec fait partie de ce groupe sélect. L'obtention de ce statut repose sur la présence de toutes les conditions suivantes :

- le port est financièrement autonome et le demeurera vraisemblablement;
- il présente une importance stratégique pour le commerce du Canada;
- il est rattaché à une ligne principale de chemins de fer ou à des axes routiers importants;
- il a des activités diversifiées.

De l'ensemble des installations portuaires du gouvernement canadien, certains ports furent aussi conservés dans les régions très éloignée en raison de leur rôle essentiel pour l'approvisionnement des communautés. Ainsi, plus de 550 ports furent soumis à une démarche de cession. Au Québec, cette opération impliquait originalement 73 installations portuaires, dont des ports tel que Sorel, Gros-Cacouna, Pointe-au-Pic et Portneuf.

1.2 FACTEURS EXTERNES

Cette deuxième section sur les facteurs externes vise à décrire l'environnement technologique, géographique et compétitif à l'intérieur duquel intervient l'Administration portuaire de Québec. Ainsi, trois grands volets sont abordés, soit l'évolution de l'industrie maritime, le positionnement du port de Québec sur l'échiquier nord-américain et finalement, la compétitivité du port de Québec.

1.2.1 Évolution récente de l'industrie maritime

Les activités portuaires sont directement conditionnées par l'évolution de certains éléments de l'industrie maritime sur lesquels les administrations portuaires n'ont toutefois aucune influence. Ainsi, pour une démarche d'aménagement sérieuse, il est essentiel de connaître les grandes tendances de l'évolution de cette industrie. Le port de Québec doit s'adapter à ces nouvelles réalités afin d'améliorer son efficacité pour répondre à sa mission.

Les principaux facteurs évolutifs de l'industrie maritime sont:

- l'importance prévisible du transport maritime dans les échanges commerciaux ;
- l'évolution des caractéristiques des navires et des besoins en espace et en équipements;
- la notion d'intermodalité des transports.

1.2.1.1 Part des échanges maritimes

Depuis quelques années, la mondialisation de l'économie et la globalisation des marchés favorisent la croissance des échanges internationaux. Le transport de marchandises outre-mer est évidemment tributaire de cette tendance. L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) observe que, en 1995, le trafic maritime des cinq principaux produits de base transportés en vrac a atteint un niveau record avec 1,1 milliards de tonnes transitées². Le constat général est que l'on assiste à une hausse du commerce maritime, pour les marchandises générales, les produits pétroliers et les vracs solides.

Le Canada ne fait pas exception à cette tendance mondiale. Entre 1993 et 1997, le tonnage maritime canadien s'est accru progressivement de 20 %, passant de 274,1 M de tonnes en 1993 à 329,4 M de tonnes en 1997³. En 1996, de toutes les marchandises internationales manutentionnées dans les ports canadiens, 67 % étaient destinées à l'exportation⁴. Les principaux partenaires commerciaux du Canada dans le secteur hauturier sont le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays de l'Europe de l'ouest. Les ports canadiens permettent donc davantage les exportations que les importations et, de ce fait, jouent un important rôle favorable à la croissance économique. Le port de Québec réalise des échanges commerciaux avec plus de quarante pays.

Le port de Québec étant une des dix-huit administrations portuaires jugées stratégiques pour l'économie canadienne, cette croissance des échanges maritimes canadienne exige que celui-ci dispose des meilleures caractéristiques techniques et de réserves foncières pour répondre à la demande anticipée.

1.2.1.2 Caractéristiques des navires et besoins en espace et équipements

Le transport maritime international, caractérisé par une forte compétition, incite les armateurs à se doter de navires de plus en plus rapides ayant une capacité de chargement encore plus grande tout en étant moins énergivores.

Cette tendance est prédominante à l'égard de la flotte de pétroliers⁵. Ainsi, les « gros » pétroliers (plus de 150 000 TPL⁶) représentent une part croissante de la flotte malgré une stagnation de leur nombre entre 1993 et 1995. La classe moyenne, entre 40 000 à 150 000 TPL, suit une évolution similaire au détriment des petits pétroliers.

Chez les vraquiers⁷, les « petits navires » (entre 10 000 et 60 000 TPL) sont majoritaires, mais leur nombre demeure stable alors que le nombre des gros navires (100 000 TPL et plus) connaît une croissance continue. Une croissance similaire est observée aussi chez le nombre des vraquiers de 60 000 à 100 000 TPL.

² OCDE. *Les transports maritimes, 1995*, OCDE, Paris, 1997, p. 79. Les cinq principaux produits de base en vrac sont : le charbon, le minerai de fer, les céréales, la bauxite/alumine et les phosphates naturels.

³ Transports Canada, *Freight Transport Trends & Forecast to 2010*, Avril 1998.

⁴ Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapport annuel 1997*, Transport maritime. p. 137

⁵ Fearleys, *World Bulk Fleet*, Janvier 1996, Oslo, données tirées de OCDE, *Les transports maritimes*, 1995, Édition 1997, Paris, p. 191

⁶ Tonne de port en lourd : le port en lourd d'un navire indique le poids maximum de marchandises, soutes et eau douce, qu'un navire peut embarquer avant que ne soient submergées ses marques de franc-bord. Le TPL peut aussi s'exprimer en volume, l'unité de référence étant égale ou inférieure à 40 pieds cubes/1m³.

⁷ Fearleys, op cit

Finalement, les navires de marchandises générales sont majoritairement de plus petite taille que les deux catégories précédentes⁸. La flotte de navires de 45 000 TPL et plus est un phénomène relativement récent et est essentiellement composé de navires de 10 ans et moins. La flotte de transporteurs de marchandises générales est diversifiée à l'égard de la capacité des navires mais vieillissante, hormis la classe des 45 000 TPL et plus où les navires sont modernes. Ainsi, les ports doivent être en mesure d'accueillir tous ces types de navires qui varient de moins de 5 000 TPL à plus de 45 000 TPL.

La flotte mondiale de navires porte-conteneurs connaît une croissance importante depuis une décennie. En seulement un an, entre 1994 et 1995, la flotte mondiale s'est accrue de 10,4 %, ce qui en fait la plus importante croissance, tous types de navires confondus⁹.

Depuis le début du siècle, la capacité des navires, donc leur taille, est sans cesse croissante. Ces navires exigent donc une profondeur d'eau de plus en plus importante pour les cours d'eau navigables, les chenaux donnant accès au port ou les postes à quai. La longueur des postes à quai, leur profondeur d'eau¹⁰ et la superficie de leur terre-plein sont donc des variables significatives pour identifier les ports modernes et porteurs d'avenir.

Tous les ouvrages traitant de la gestion portuaire associent le port moderne une chaîne de manutention dont l'évaluation de l'efficacité est complexe. Les caractéristiques des postes à quai (profondeur d'eau, longueur, courant, mouvements des glaces, etc.), les besoins en espace d'entreposage (hangars, réservoirs, silos ou terre-plein), les caractéristiques des équipements de manutention sont tous des éléments importants dans la planification portuaire. L'union de tous ces éléments fixe la capacité globale de la chaîne de manutention. Un système de manutention optimal est constitué d'une chaîne en évolution constante dont la capacité de chaque maillon est équilibrée.

En théorie, la capacité d'entreposage optimale doit être en mesure de recevoir plus de deux fois la cargaison du navire soit une fois pour les marchandises débarquées, une seconde fois pour les marchandises qui seront embarquées à bord du même navire et un espace de réserve pour les imprévus. De plus, le coût journalier élevé des navires incite les armateurs à éviter les ports où il y a des attentes ou ceux dont le temps de manutention est trop long. La disponibilité des postes à quai et la présence d'équipements de manutention efficaces sont aussi des variables importantes dans la planification portuaire.

Les ports modernes doivent, également, avoir à leur disposition une réserve foncière pouvant être mise à la disponibilité de nouveaux projets éventuels. Étant donné la volatilité des marchés, la rareté des bons sites portuaires et les délais de construction et d'évaluation environnementale préalable, les administrations portuaires doivent être en mesure de répondre rapidement à l'arrivée des nouveaux clients.

1.2.1.3 Évolution de l'intermodalité des transports

Aujourd'hui, une caractéristique importante dans l'efficacité et la compétitivité d'un port est d'être bien desservi par un système intermodal de transport. Ce réseau intermodal peut se composer de liens fluviaux mais obligatoirement de liens terrestres, tant ferroviaires que routiers.

Ainsi, « l'efficacité du transport intérieur pour servir un hinterland grandissant, et le plus souvent disputé, est devenue un facteur critique pour l'avenir potentiel des ports, ainsi que pour les

⁸ *Lloyds Register of Shipping*

⁹ OCDE. *Op. cit.* p. 189.

¹⁰ Dans les ports où les marées sont présentes, la profondeur d'eau est calculée à marée basse.

potentialités de croissance des échanges commerciaux dans leur ensemble. »¹¹ ¹² L'objectif recherché par tous les spécialistes en logistique est l'acheminement le plus rapidement possible des marchandises vers leurs marchés respectifs.

De surcroît, les nouveaux systèmes d'approvisionnement « juste à temps » et « porte-à-porte » accentuent la nécessité de réseaux de transport complémentaire de plus en plus intégrés et fluides, en relève au système maritime, afin de réduire les délais de livraison. Il doit ainsi se créer une « chaîne » intermodale très serrée où tous les maillons doivent disposer d'une efficacité similaire et d'une évolution constante et harmonieuse.

1.2.2 Le positionnement du port de Québec

Au delà des grandes tendances de l'industrie maritime, il importe de bien saisir le positionnement du port de Québec sur l'échiquier maritime nord-américain. Cette compréhension s'amorce par une lecture à partir de l'ensemble de la côte Atlantique du continent nord-américain. Ensuite, il faut saisir le rôle des ports dans le système Saint-Laurent / Grands-Lacs.

1.2.2.1 La situation continentale

La zone des Grands-Lacs constitue le cœur industriel de l'Amérique du Nord tout en représentant une concentration 90 millions de consommateurs. Cette zone génère donc de nombreux mouvements de matières primaires et de produits semi-finis ou finis. Pour les mouvements qui impliquent le transport maritime, trois scénarios se présentent aux spécialistes en logistique des transports.

Le système Saint-Laurent / Grands-Lacs constitue la porte d'entrée fluviale par le nord de notre continent alors que l'axe du Mississippi permet un accès fluvial au cœur du continent par le sud-est des États-Unis. Le troisième scénario est le réseau portuaire de la côte est des États-Unis qui s'appuie sur des ramifications de transport terrestre très bien développées. Ces trois systèmes entrent directement en compétition, car ils desservent des hinterlands qui se chevauchent en partie (voir figure 1.1).

L'axe du Saint-Laurent / Grands-Lacs se caractérise principalement par une pénétration d'environ 4 000 km par voie fluviale ou lacustre, à l'intérieur du continent nord-américain. Des navires jusqu'à 60 000 TPL peuvent remonter cet axe sur une distance de 1600 km jusqu'à Montréal. En amont de Montréal, les 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent permettent le passage, vers les Grands-Lacs de navires d'une capacité maximale d'environ 27 000 TPL. Avec la création de la voie maritime, sont apparus les lacquiers¹³ afin de maximiser l'efficacité de ce système de navigation. En hiver, la navigation est interrompue en amont de Montréal à cause des glaces.

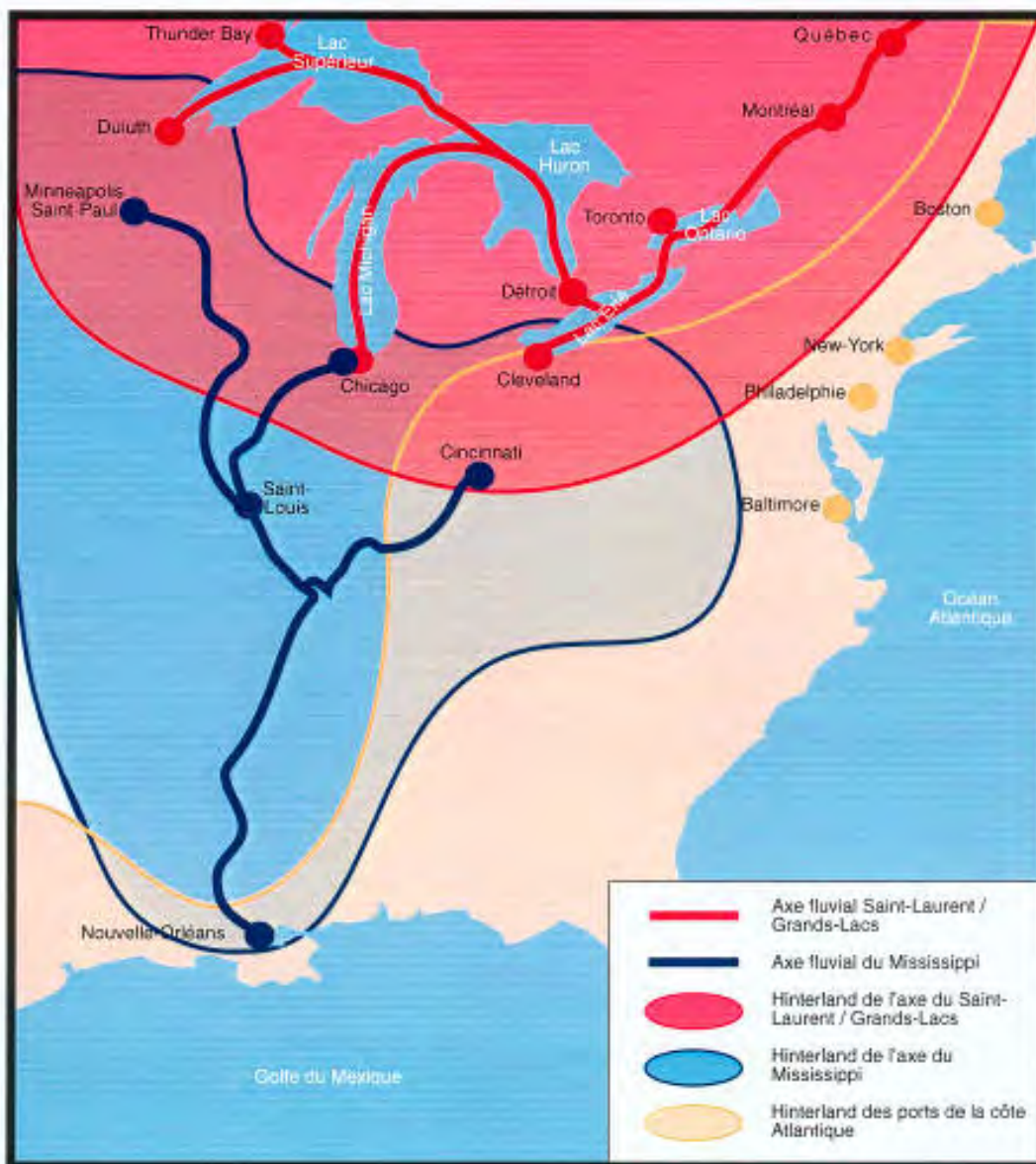
¹¹ Harding, Alan, consultant, The World Bank, Washington, USA. *Ports, villes et le défi logistique*. Actes de la 6e Conférence Internationale Villes & Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, résumé.

¹² Hinterland est un mot allemand signifiant originalement l'arrière-pays d'une capitale et qui, aujourd'hui en science économique, signifie la zone d'influence d'une ville ou d'une entreprise.

¹³ Lacquier : navire uniquement fluvial dont les dimensions sont adaptées pour une utilisation maximale du réseau des 15 écluses de la voie maritime du Saint-Laurent.

Figure 1.1

Positionnement schématique de l'axe Saint-Laurent – Grands-Lacs, de l'axe Mississippi et de la côte est américaine



Le Mississippi, quant à lui, permet aux navires de parcourir environ 3000 km par voie fluviale pour atteindre le cœur du continent. Toutefois, les navires de 60 000 TPL et plus peuvent remonter le Mississippi que sur une distance maximale de 375 km. Entre les villes de Saint-Louis et Minneapolis, la navigabilité est assurée grâce à un réseau de 27 écluses. Le transport dans les écluses du Mississippi se fait sur des barges de 1 500 TPL remorquées. Le nombre de barges par convoi diminue progressivement vers l'amont. Le système du Mississippi connaît aussi une fermeture de 1 100 kilomètres de navigation fluviale durant l'hiver.

Finalement, les ports de la côte est américaine disposent de ramifications bien développées de transport terrestre et parfois fluviale qui s'imbriquent avec les installations portuaires pour constituer un système de transport efficace. Les entreprises ferroviaires investissent des

sommes importantes dans la modernisation de leurs équipements et de leurs infrastructures dans les zones d'influence des principaux ports côtiers (New-York, Baltimore, Boston, Philadelphie). Ces décisions d'affaires se justifient par les importants volumes de marchandises manutentionnées.

En définitive, on constate aujourd'hui que chacun de ces systèmes de transport a su s'adapter à son environnement de façon à pouvoir offrir à leurs usagers respectifs une très grande accessibilité au cœur du continent.

1.2.2.2 Le port de Québec sur l'axe Saint-Laurent / Grands-Lacs

En amont de Montréal, les navires océaniques de plus de 27 000 TPL ne peuvent circuler vers les Grands-Lacs en raison des dimensions des écluses de la voie maritime. En 1999, la navigation dans les écluses de la voie maritime se composait dans une proportion de 66,7 % de lacquiers alors que les océaniques de moins de 27 000 TPL représentaient l'autre 33,3 %¹⁴.

Donc le port de Montréal et les ports majeurs en aval constituent des points potentiels de transbordement de cargaison entre les lacquiers et les navires océaniques de plus de 27000 TPL. Ce faisant, ces ports ont un double rôle. D'une part, effectuer le transbordement lacquier / océanique des marchandises qui entrent et sortent par la voie maritime du Saint-Laurent et d'autre part, ces ports manutentionnent les marchandises destinées ou qui proviennent de leur propre hinterland économique desservi par des voies terrestres.

Sur l'ensemble des ports en aval des rapides de Lachine, ceux de Montréal et Québec jouent un rôle majeur comme point public de rupture entre la navigation fluviale et océanique. C'est pourquoi, ils font partie d'un groupe sélect de ports qui reçoivent le statut d'administration portuaire canadienne (APC).

Face à ce rôle important pour l'économie canadienne, le port de Québec dispose d'avantages stratégiques significatifs. Face aux ports en amont, le principal avantage de Québec est lié à la profondeur d'eau (15 m) de ses postes à quai et de son approche fluvial car les ports en amont (Montréal, Trois-Rivières, Bécancour,) sont limités par la profondeur du chenal (environ 11 m) du fleuve Saint-Laurent. L'influence des marées évite au port de Québec les inconvénients liés aux fluctuations du niveau d'eaux du fleuve Saint-Laurent en amont de Québec. Face aux ports plus en aval (Sept-Îles, Baie-Comeau, Port-Cartier, Saguenay, Gros-Cacouna), Québec est le seul port desservi par les deux entreprises nationales de transport ferroviaires et implanté au cœur d'un réseau autoroutier diversifié.

1.2.3 Compétitivité du port de Québec

Le coût d'un passage portuaire à Québec se compose de plusieurs variables qui impliquent des intervenants tous aussi nombreux que variés sur lesquels l'APQ n'a pas de contrôle réel.

Dans le coût global d'un passage portuaire, les coûts attribuables aux activités de l'APQ représentent une petite partie du coût total (tableau 1.1). Les responsabilités de l'APQ visent la construction et l'entretien des infrastructures portuaires (quais, terre-pleins, voies ferrées) et de certains immeubles (silos à céréales, hangars, etc.), ainsi que la promotion du port.

¹⁴ Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, service du marketing, courriel, 26 septembre 2000.

Les frais d'arrimage sont la plus importante composante du coût d'un passage portuaire. Bien que cette portion varie selon le type de produits, la main-d'œuvre constitue généralement une part significative du coût d'arrimage, surtout pour les marchandises générales. En 1998, la signature d'une nouvelle convention collective entre le syndicat des débardeurs et la Société des arrimeurs de Québec a introduit de nouvelles mesures qui ont progressivement amélioré la compétitivité du port de Québec, dont des programmes de rajeunissement de la main-d'œuvre et de formation continue.

Tableau 1.1
Proportion des coûts portuaires

Coûts	Vracs solides		Marchandises générales		
	Céréales	Concentrés de fer	Papier	Granit	Bois de sciage
APQ	7,3%	19,0%**	6,1%	4,5%	5,4%
Arrimage et débardage	84,3%	72,3%	77,0%	75,8%	76,9%
Remorquage	2,6%	1,7%	3,6%	4,2%	5,1%
Pilotage	3,4%	2,9%	1,8%	2,6%	2,8%
Autres coûts	2,3%	4,1%	11,5%	13,0%	9,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source: KPMG. *La compétitivité du système portuaire de Québec, décembre 1995, p. 11 à 17.*

*Parmi les éléments qui constituent les coûts portuaires, figurent les salaires des employés. Toutefois, dans le présent tableau, les chiffres datent de 1995, soit avant la nouvelle convention collective. Les chiffres pour Québec sont donc sans doute plus élevés que dans la réalité, mais ils sont ici présentés à titre indicatif.

** Chiffre attribuable en bonne partie aux charges pour le système de convoyeur, propriété de l'APQ et loué à des clients.

Un marché échappe totalement au port de Québec : la manutention de marchandise générale conteneurisée. Contrairement à Montréal, la région de Québec ne dispose pas d'un tissu industriel régional développé qui génère un volume significatif d'importation ou d'exportation de produits. Le port de Montréal fut favorisé à cet égard et a su capitaliser à partir de cette masse critique pour développer ce marché et en occuper aujourd'hui une place de choix en Amérique du Nord. Le contexte actuel rend difficile l'annonce à Québec d'une concurrence à ce joueur important. Bien que la ville de Québec soit plus éloignée que Montréal des grands centres américains, son attrait futur réside dans sa capacité à répondre adéquatement à l'évolution anticipée de l'architecture navale grâce à la profondeur d'eau de ses postes à quai et de son chenal d'accès et la présence des deux entreprises ferroviaires majeures.

Le port de Québec est très bien positionné pour faire face à l'avenir grâce à la qualité maritime de son site (profondeur d'eau et havre naturel) et aux investissements consentis dans la construction ou la rénovation d'infrastructures et l'achat d'équipements (grues).

1.3 SITUATION ACTUELLE AU PORT DE QUÉBEC

La troisième section s'attarde à décrire la situation actuelle au port de Québec. Ainsi, les éléments suivants seront abordés successivement :

- les propriétés sous la juridiction de l'APQ ainsi que les projets majeurs;
- les trafics et l'état des infrastructures ;
- l'intermodalité des transports ;
- l'intégration urbaine ;
- les aspects environnementaux.

1.3.1 Description des propriétés gérées par l'APQ

L'Administration portuaire de Québec a été constituée en personne morale de droit public sans capital action en vertu de lettres patentes délivrées le 1^{er} mai 1999 par le gouvernement du Canada. L'annexe « B » desdites lettres patentes contient une liste d'immeubles fédéraux dont la gestion lui est confiée conformément à l'article 44 (2) de la *Loi maritime du Canada*.

Le nouveau statut conféré en vertu de la *Loi maritime du Canada* perpétue le mode de tenure foncière et confie des pouvoirs de gestion des immeubles définis aux articles 7 et 8 des lettres patentes. Par ailleurs, les immeubles fédéraux sous gestion sont assujettis prioritairement aux lois et règlements émanant de l'autorité fédérale et bénéficient au surplus de certaines protections (imprescriptibilité, immunité relative par rapport à certaines lois et règlements des autorités provinciale et municipale, etc...).

Les propriétés confiées à l'APQ sont nombreuses et comprennent le lit du fleuve Saint-Laurent et des lots terrestres (voir carte 1.1 à la fin du chapitre). Les propriétés aménagées se concentrent à l'intérieur de trois grands secteurs où sont pratiquées les activités portuaires soit l'Estuaire, l'Anse au Foulon et Beauport.

Afin d'alléger le texte, les propriétés du gouvernement canadien confiées par la Loi en gestion à l'APQ pourront désormais être identifiées comme des propriétés de l'APQ.

1.3.1.1 L'Estuaire

L'Estuaire est l'appellation reconnue pour le secteur localisé principalement sur la jetée nord du bassin Louise. Ce secteur comprend aussi certaines propriétés à vocation publique dont une partie de la promenade dans le pourtour du bassin Louise, la marina, les quais et les principaux aménagements de la Pointe-à-Carcy.

Photo 1.1
Secteur de l'Estuaire



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. Il constitue, encore aujourd'hui, un pôle majeur des activités portuaires à Québec en raison de son importante infrastructure d'entreposage de céréales et des activités de croisières. Bien qu'il soit utilisé principalement à des fins portuaires, les propriétés de l'APQ abritent des activités de services portuaires ou d'administration et des espaces publics.

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, en excluant les eaux du bassin Louise extérieur (voir carte 1.2). À cette première superficie, s'ajoutent des propriétés vouées à des activités publiques (bassin Louise intérieur, promenades piétonnes, l'Agora, aire de repos, aires de stationnement, etc) pour une superficie totale d'environ 63 hectares.

La zone portuaire active qui s'étend du fleuve Saint-Laurent jusqu'aux limites des terrains de la gare intermodale, entre la rue Abraham Martin et la rivière Saint-Charles et inclue le bassin Louise extérieur. La profondeur d'eau varie entre 8,3 et 12 mètres pour les quais donnant sur l'estuaire et le fleuve. Celle des quais du bassin Louise extérieur varie entre 6,1 et 8,9 mètres.

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. Ces silos à céréales sont devenus, avec le temps, un emblème des activités portuaires à Québec. Les quais 18, 28 et 29 sont utilisés prioritairement pour l'exploitation de cette imposante infrastructure de manutention. 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. Le hangar 29, en raison de son caractère obsolète est davantage utilisé pour le remisage et occasionnellement pour la manutention de marchandises générales.

Les principaux services portuaires sont également concentrés à l'Estuaire. On y retrouve les bureaux ou ateliers de l'APQ, du Groupe Océan, de la Société des traversiers du Québec, de la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC), de la Société des arrimeurs de Québec et des pilotes du Bas Saint-Laurent. Finalement, plusieurs activités de services ont également cours dans le secteur, comme les remorqueurs, les navires de pilotes ou de ravitaillement et des activités d'entretien de navires ou d'équipements.

L'APQ est toujours gestionnaire du plan d'eau du bassin Louise intérieur, de la promenade dans une partie du pourtour dudit bassin, des quais Renaud, du môle, de l'écluse et du pont-levis. De plus, deux propriétés libres dans le pourtour du bassin intérieur qui furent aménagés en aires de stationnement (à la tête du bassin et près de la rue Saint-André). Finalement, l'APQ est propriétaire du terrain sur lequel ses locaux administratifs sont situés, lequel représente une parcelle de 4 218 m² dont une partie est louée à la Défense Nationale.

Afin de réaliser son projet de terminal pour les passagers des croisières, une partie de la Pointe-à-Carcy fut ajoutée au patrimoine foncier sous la juridiction de l'APQ. Cet espace comprend les postes à quais 21 et 22, le Hangar du Grand Marché, le stationnement du Vieux-Port, l'Agora et les promenades piétonnes.

La zone d'activité récréative sous la juridiction de l'APQ fait la transition entre la ville et les activités portuaires de manutention de marchandises. En effet, c'est dans ce secteur que se situe la marina du port ainsi que les activités de croisières océaniques, fluviales et d'excursion. Les sites à vocation récréative ou touristique occupent près de la moitié du secteur de l'Estuaire en raison de la proximité des quartiers du Vieux-Québec et du Vieux-Port.

1.3.1.2 L'Anse au Foulon

Le secteur portuaire de l'Anse au Foulon est situé au pied du Cap-Blanc, à cheval sur les limites de villes de Québec et Sillery. (voir carte 1.3) Le secteur de l'Estuaire étant pleinement utilisé et offrant peu de perspectives d'extension physique, le secteur de l'Anse au Foulon fut aménagé à la fin des années 1920 afin de répondre à la demande croissante pour les services portuaires et d'offrir des installations des plus modernes à l'époque.

L'ensemble longitudinal borde le fleuve et 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 de 53 hectares. Cette superficie comprend les propriétés louées à la Ville de Québec et où sont aménagés les parcs Notre-Dame-de-la-Garde et la halte Champlain de même que les terrains du Club de tennis Montcalm et du Yacht Club de Québec. Toutefois, une emprise ferroviaire, d'une superficie totale de près de 4,3 hectares, est sous la juridiction du Canadien National.

La profondeur d'eau, à marée basse, varie entre 10,6 et 11,3 mètres pour les huit postes à quai disponibles, soit les quais 101 à 108. Les travaux de reconstruction du poste à quai 103 se sont amorcés à l'automne 2000 pour être complétés en 2001.

Photo 1.2
Secteur de l'Anse au Foulon



Les principales activités du secteur de l'Anse au Foulon ont trait à la manutention de marchandises générales non conteneurisées et de vracs solides en petite quantité. L'arrière des quais 102, 105 et 106 est utilisé, entre autres, pour l'entreposage de marchandise générale à ciel ouvert (bois, pierre de taille). On retrouve deux hangars (101 et 104) voués à l'entreposage des marchandises générales (pâtes et papier, amiante, etc.). Le hangar 103 fut démolli à l'été 2000 et l'espace libre deviendra disponible pour la manutention de marchandises générales à ciel ouvert ou du Ro-Ro après les travaux de construction du nouveau poste à quai. Les vracs solides sous couvert sont présents grâce à des terminaux pour les céréales et les engrais qui font partie des installations des postes à quai 107 et 108. Actuellement, le vrac solide à ciel ouvert est présent principalement sous la forme de sel de déglçage (quai 106 et occasionnellement 105 et 102), de dolomite et de calcaire (quai 108).

Compte tenu de la configuration des installations et de la profondeur d'eau, le secteur de l'Anse au Foulon est davantage l'hôte de navires de petite et moyenne taille. En référence aux conclusion des sections 1.2.1.2 et 1.2.1.3, le secteur de l'Anse au Foulon est parfaitement adapté aux tendances de ce segment d'activités de l'industrie maritime. Ainsi, ce sont des volumes de moindre importance qui y sont transbordés, ce qui vient limiter les impacts sur le milieu urbain avoisinant.

Les produits manutentionnés à l'Anse au Foulon ont des liens directs avec des entreprises ou usagers locaux et régionaux (agriculteurs [engrais et céréales], usine AFG à Saint-Agustin-de-Desmaures [dolomite et calcaire], municipalités [sel de déglçage], papetière [Daishowa], carrière de la région de Portneuf [granite], Alex Couture de Charny [suif], etc).

Plusieurs activités récréatives sont également présentes au secteur de l'Anse au Foulon, soit aux deux extrémités du site. À l'extrême est du site se trouve le parc Notre-Dame-de-la-Garde, ainsi que la halte Champlain. Ces aires récréatives sont utilisées à des fins d'espaces verts d'accès public au fleuve Saint-Laurent suite à des ententes avec la Ville de Québec. Dans la partie ouest, on retrouve des activités récréatives commerciales, également sur des propriétés de l'APQ, soit une partie de la marina du Yacht Club de Québec et le Club de tennis Montcalm. On y retrouve aussi une rampe de mise à l'eau gérée par la Ville de Sillery.

1.3.1.3 Beauport

Le secteur de Beauport est une péninsule de 89 hectares, qui chevauche le territoire des villes de Québec et de Beauport (voir carte 1.4). Ce secteur est le plus récent et le plus vaste parmi les trois du port de Québec. Ce secteur a fait l'objet de deux phases de construction durant la décennie 60 afin de répondre à la demande accrue pour la manutention de volume important de produits variés.

La forte profondeur d'eau (de 11,5 à 15,5 mètres à marée basse), pouvant accueillir des navires imposants, fait de ce site le secteur d'avenir du port. Quatre postes à quai sont aménagés dans ce secteur et un cinquième (poste à quai 49) est projeté pour 2001.

Des trois secteurs du port, Beauport est celui qui se situe le plus en retrait des zones résidentielles, soit à environ un kilomètre. L'autoroute Dufferin-Montmorency isole la zone

portuaire du quartier résidentiel le plus rapproché, soit le quartier Limoilou. En raison de son gabarit, la principale activité du secteur de Beauport est le transbordement d'importants volumes de vracs tant solides à ciel ouvert (minerais et concentrés, charbon, rebuts de métal) ou sous couvert (alumine, sucre, nickel,) que liquides (hydrocarbures, produits chimiques, huiles minérales).

Les aires d'entreposage des vracs liquides sont concentrés à l'intérieur du quadrilatère formé par la rue Ressac, la Montée des 50 et le boulevard Henri-Bourassa. Les quais 50 et 51 disposent de nombreux pipelines pour le transbordement des vracs liquides vers les citernes des compagnies IMTT Québec et Canterm, au nord de la Montée des 50.

En raison de la forte croissance des activités aux postes à quai 50 et 51, un nouveau poste à quai (quai 49) sera construit prochainement, adjacent au poste à quai 50, dans le prolongement de la ligne de quai actuelle. Un terre-plein d'environ 0,4 hectare sera aménagé à l'arrière de la structure de quai.

Les vracs solides sont présents sur les terre-pleins des postes à quai 51, 52 et 53. Un imposant système de convoyeurs pour les vracs solides à ciel ouvert est présent aux postes à quais 52 et 53. Les vracs solides sous couvert se concentrent aux quais 50 et 51, mais aussi dans un hangar au nord de la Montée des 50 à la hauteur du quai 53.

Tout comme dans les autres secteurs, l'Administration portuaire de Québec offre sur ses propriétés des sites pour la tenue d'activités récréatives et d'accès au fleuve Saint-Laurent. Ainsi, au secteur de Beauport, une plage est accessible au public à l'extrémité est de la péninsule actuelle. Une superficie de 9,1 hectares fait l'objet d'une entente avec la ville de Beauport pour une utilisation à des fins récréatives extensives du site qui offre un accès direct à la Baie de Beauport pour les activités de nautisme léger.

La concrétisation des nombreux projets envisagés au secteur de Beauport réduirait de façon significative la réserve foncière actuelle et lancerait la troisième phase d'extension. À cet égard, l'APQ dispose depuis 1985 d'une autorisation environnementale pour réaliser l'extension de la péninsule selon un périmètre final de 42,5 hectares additionnels au secteur portuaire de Beauport. Cette autorisation gouvernementale émise en 1985 fait suite aux recommandations d'une Commission environnementale fédérale qui s'est déroulée en 1984 sur la base de nombreuses études et suite à des consultations publiques où plusieurs groupes d'opinion variée se sont prononcés.

L'objectif de cette démarche est de réduire les délais pour accueillir un nouvel usager en confirmant l'acceptabilité environnementale du futur périmètre portuaire. Lors du processus d'autorisation du projet d'extension, la Commission et les ministres impliqués étaient pleinement conscients que ce projet exigerait probablement un long délai de réalisation. Ce facteur impondérable fut pris en compte lors de la prise de décision. Ainsi, l'autorisation environnementale de 1985 dispose d'une procédure pour la mise à niveau du projet. Conformément à la septième recommandation de la Commission, un comité de suivi est prévu et sera composé «des représentants du Port de Québec, d'Environnement Canada, d'Environnement Québec, des villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine

Photo 1.3
Secteur de Beauport

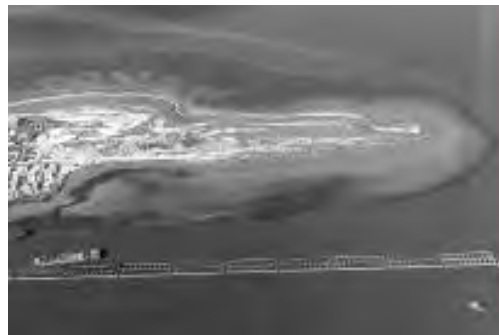


de Québec »¹⁵. Au moment opportun, ce comité aura à faire le point sur l'ensemble de l'évolution du projet d'extension du port de Québec.

Photo 1.4

Création des postes à quai 52 et 53 au secteur de Beauport

En 1969, les postes à quai 52 et 53 étaient construits et la péninsule actuelle était créée grâce aux matériaux récupérés lors du dragage pour les assises des caissons de quai et pour l'aire d'approche des navires.



Les sédiments étant sablonneux, le dépôt de ceux-ci à l'extrémité de la péninsule a conduit à la constitution de la plage artificielle actuellement utilisée par la population de la région de Québec. Lors de la réalisation du projet d'extension, ces étapes seraient répétées et une nouvelle plage sera créée à l'extrémité de la future péninsule.

En 1991, dans le cadre d'un projet majeur à l'étude, une proposition de périmètre révisé fut préparée en conformité avec l'esprit de l'autorisation gouvernementale. Toutefois, le report de ce projet par son promoteur n'aura pas permis d'enclencher l'étude du projet par le comité de surveillance. Cet exercice aura permis à l'administration portuaire de percevoir des opportunités de bonifier le projet initial soumis en 1984. Les études élaborées depuis 1991 présagent qu'il est possible d'accroître de 187% (de 4,5 ha à 12,9 ha) la zone verte et de 15% (de 38 ha à 43,8 ha) la zone portuaire tout en respectant l'esprit de l'autorisation gouvernementale. Éventuellement, avec l'arrivée d'un nouvel usager, le comité de suivi pourra se prononcer sur un projet révisé bonifiant la version initiale.

L'autorisation environnementale prévoit que, suite à l'extension du secteur de Beauport, l'APQ recréera une plage à l'extrémité est de la péninsule finale. Cette plage pourra alors recevoir des infrastructures permanentes. Encore aujourd'hui, l'APQ réitère ces engagements.

¹⁵ Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, *Projet d'extension du port de Québec, Rapport de la Commission d'évaluation environnementale*, Rapport 26, Septembre 1984, p.30

1.3.1.4 Autres propriétés

La principale propriété située à l'extérieur des trois grands secteurs portuaires est l'Anse-aux-Sauvages, sur la rive sud de Québec, à Lévis. Ce secteur n'est plus propice au développement d'activités portuaires en raison de la faible superficie utilisable (environ 2 ha), des difficultés d'accessibilité pour les transports routiers et de la proximité de l'urbanisation. Cette propriété fera l'objet d'une démarche visant son aliénation.

Plusieurs autres parcelles de l'ensemble des propriétés du port de Québec sont utilisées à des fins autres que portuaires. Ainsi, une partie de l'emprise de l'autoroute Dufferin – Montmorency, sur une superficie de 70 hectares, et une partie du boulevard Champlain qui représente près de 13,8 hectares sont implantées sur des propriétés de l'APQ. Dans ces deux dossiers, aucun règlement n'est encore intervenu entre l'Administration portuaire de Québec (APQ) et le ministère des Transports du Québec quant à la cession de ces espaces. D'autres parcelles sont adjacentes à des propriétés privées ou publiques et pourraient faire l'objet de cession de gré à gré. Le port affirme toujours ses droits de propriétés sur ces parcelles, pour lesquelles il n'a reçu aucune compensation.

1.3.2 Trafics, utilisation et état des infrastructures

L'utilisation actuelle du sol des différents secteurs du port de Québec est variée d'un secteur à l'autre. Le tableau 1.2 fournit des indications qui permettent de voir quelle importance relative occupe, en superficie, chaque fonction. Ce tableau exclu environ 35 kilomètres carrés de propriétés en eau profonde sous la juridiction de l'APQ.

Tableau 1.2
Utilisation actuelle du sol, par secteur portuaire aménagé,
des propriétés de l'APQ (superficie en m²)

Fonction	Secteurs		
	Estuaire	Anse au Foulon	Beauport
Terrains	194,183	420,361	797,354
Hangars de l'APQ	26,643	26,878	-
Autres bâtiments	3,561	3,309	1,139
Édifice de l'APQ	2,260	-	-
Plan d'eau	154,083	-	-
Aire de manoeuvre à quai	134,611	55,122	51,070
Rues et stationnements	28,000	13,835	44,370
Emprise de chemins de fer	28,200	12,550	2,000
TOTAL	571,541	532,055	895,933

Le tableau 1.3 regroupe des informations sur les trafics selon les grandes catégories de marchandises et les secteurs portuaires durant une période qui s'étend de 1986 jusqu'à 1998 inclusivement à intervalle de 3 ans. Il importe de garder en mémoire que pour les années 1986 et 1998, des conflits de travail ont grandement ralenti les activités durant respectivement 4 et 3 mois.

De façon globale, nonobstant les grèves observées en 1986 et 1998, le volume total de marchandises manutentionnées au port de Québec fluctue entre 15 et 18 M de tonnes annuellement.

Tableau 1.3 Évolution des trafics selon les grandes catégories de marchandises et les secteurs du port

SECTEURS MARCHANDISES	Beauport		Anse au Foulon		Estuaire		TOTAL des quais de l'APQ		Quais privés		TOTAL de tous les quais	
1986	Vracs solides	1293	25	425	8	3015	57	4733	90	540	10	5273
		80	27.3	53	9	96	63.7	85	100	8	s/o	42
	Vracs liquides	315	5	295	4	-	0	610	9	6435	91	7045
		19	52	37	48	0	0	11	100	92	s/o	56
Marchandises générales	7	3	77	37	126	60	210	100	-	0	0	210
	1	3	10	37	4	60	4	100	0	s/o	2	s/o
TOTAL	1615	13	797	6	3141	25	5533	44	6975	56	12528	
	100	29	100	14.4	100	56.6	100	100	100	s/o	100	s/o
1989	Vracs solides	4089	52	353	4	2876	36	7318	92	614	8	7932
		87.5	56	55	5	93.9	39	87	100	8	s/o	51
	Vracs liquides	582	7.95	104	1	4	0.05	690	9	6670	91	7360
		12.4	84.4	16	15	0.1	0.6	8	100	92	s/o	47
Marchandises générales	3	1	182	48	192	51	377	100	-	0	0	377
	0.1	1	29	48	6	51	5	100	0	s/o	2	s/o
TOTAL	4674	30	639	4	3072	20	8385	54	7284	46	15669	
	100	55.8	100	7.6	100	36.6	100	100	100	s/o	100	s/o
1992	Vracs solides	1454	21	317	5	4877	71	6648	97	229	3	6877
		84	22	40	5	96	73	88	100	3	s/o	43
	Vracs liquides	274	3.3	16	0.2	-	0	290	3.5	8109	96.5	8399
		15.8	94	2	6	0	0	4	100	97	s/o	53
Marchandises générales	4	1	458	70	188	29	650	100	-	0	0	650
	0.2	1	58	70	4	29	8	100	0	s/o	4	s/o
TOTAL	1732	11	791	5	5065	32	7588	48	8338	52	15926	
	100	23	100	10	100	67	100	100	100	s/o	100	s/o
1995	Vracs solides	2515	38	384	5.94	3654	56	6553	99.94	4	0.06	6557
		82.9	38	65	6	97	56	89	100	0.04	s/o	37
	Vracs liquides	516	4.8	27	0.2	-	0	543	5	10373	95	10916
		17	95	5	5	0	0	7	100	99.96	s/o	61.5
Marchandises générales	4	1.4	179	63.6	99	35	282	100	-	0	282	
	0.1	1	30	63	3	35	4	100	0	s/o	1.5	s/o
TOTAL	3035	17	590	4	3753	21	7378	42	10377	58	17755	
	100	41	100	8	100	51	100	100	100	s/o	100	s/o
1998	Vracs solides	3182	56	368	6.5	2150	37.5	5700	100	-	0	5700
		86	56	88	6.5	99	37.5	90.5	100	0	s/o	36.5
	Vracs liquides	513	5.3	15	0.2	-	0	528	5.5	9227	94.5	9755
		13.9	97	4	3	0	0	8	100	99.96	s/o	63
Marchandises générales	2	3	36	49	31	43	69	95	4	5	73	
	0.1	3	8	52	1	45	1	100	0.04	s/o	0.5	s/o
TOTAL	3697	24	419	3	2181	14	6297	41	9231	59	15528	
	100	59	100	6	100	35	100	100	100	s/o	100	s/o

LÉGENDE:

1	4
2	3

1: Tonnage manutentionné (en milliers).

2: Total par type de marchandise pour chaque secteur (en pourcentage).

3: Proportion occupée par chaque secteur sur le total des marchandises manutentionnées aux quais de l'APQ (en pourcentage).

4: Proportion occupée par chaque secteur et par les quais privés sur le total des marchandises manutentionnées à tous les quais (en pourcentage).

s/o: sans objet

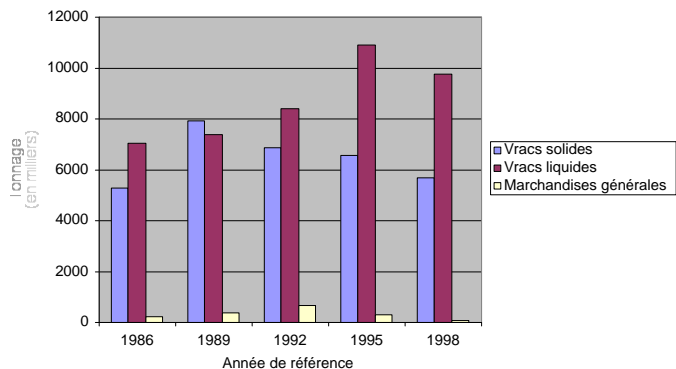
Les faits marquants de l'évolution des trafics totaux (voir graphique 1.1) est la diminution importante des volumes de céréales sur le marché des exportations internationales, la baisse des expéditions de produits pétroliers raffinés suite à la mise en place de l'Ultratrain qui s'est substitué au cabotage¹⁶ et les pertes d'activité dans les diverses marchandises générales non conteneurisées.

Les faits saillants de l'année 1999 soulignent un volume total de plus de 16 millions de tonnes de marchandises manutentionnées, soit une croissance des trafics portuaires de 5% par rapport à l'année précédente principalement à l'égard des vracs solides. 1999 fut une année record pour la manutention des produits chimiques au terminal d'IMTT-Québec. Cette année aura aussi été marquée par une relance des volumes de marchandises générales suite au conflit de travail de 1998.

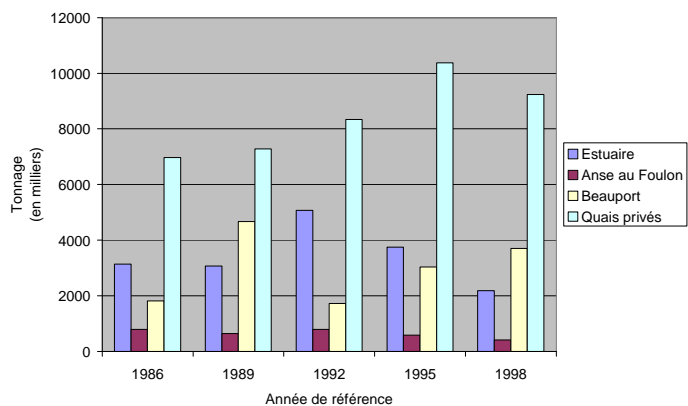
À l'égard de l'évolution des trafics par secteur portuaire (voir graphique 1.2), la dominante est la part toujours importante des produits pétroliers transbordés aux quais de la compagnie Ultramar sur le volume total des marchandises manutentionnées au port de Québec. L'importance du trafic au secteur de l'Estuaire fluctue au fil des ans en fonction des variations de volume qui s'observent pour le commerce extérieur des céréales expédiées par l'axe du Saint-Laurent – Grands-Lacs. Le secteur de Beauport alterne avec le secteur de l'Estuaire pour la deuxième position des secteurs générateurs de tonnage. Pour sa part, le secteur de l'Anse au Foulon a toujours eu une part relativement faible dans le tonnage total manutentionné au port de Québec. Mais, en raison de son lien avec les agents économiques régionaux et ses activités de manutention intensives en main-d'œuvre, ce secteur génère des retombées économiques régionales très importantes.

À l'égard de l'état des infrastructures, le contexte global veut que, en 1984, lors de la constitution de la Société du port du Québec, le « port héritait de quais commerciaux dont 80 % avaient une moyenne d'âge de 80 ans, et dont l'état de vétusté était bien apparent. L'autre 20 % était constitué d'infrastructures qui dataient d'environ 30 ans »¹⁷. De plus, « contrairement à d'autres sociétés portuaires locales avantagées par des campagnes de construction poussées au cours des trois décennies ... dont une grande partie des dettes furent radiées ... aucune mesure compensatoire qui aurait contribué à la réfection des vieilles infrastructures, sans taxer indûment la viabilité du port de Québec, ne fit partie de la nouvelle loi¹⁸ »¹⁹ « Bien au contraire, le fonds de réserve de 44

Graphique 1.1
Évolution selon le type de marchandises
1986 à 1998



Graphique 1.2
Évolution par secteur portuaire
1986 à 1998



¹⁶ Cabotage : navigation marchande le long des côtes et spécialement entre les ports d'un même pays par opposition à la navigation au long cours.

¹⁷ Société canadienne des ports, *Rapport technique, Étude des infrastructures portuaires, Port de Québec*, décembre 1994, p.9

¹⁸ Loi sur la société canadienne des ports.

¹⁹ Société canadienne des ports, *Op. cit.*, p.10

millions de dollars, que possédait le port de Québec en 1984, fit l'objet d'une ponction gouvernementale de 33 millions de dollars »²⁰.

L'APQ, dont « la part à reconstruire est démesurée par rapport à celle qui produit une contribution positive aux états financiers ..., est presque dans l'obligation d'invoquer des mesures d'exception et de formuler une demande d'aide financière pour rencontrer ses objectifs »²¹ Dans ce contexte, l'APQ recevait récemment une subvention de 18,5 M\$ sur un investissement total de 25,9 M\$, pour la reconstruction des postes à quai 14, 17 et 103.

Un programme soutenu d'investissement veillera à poursuivre la mise à niveau des infrastructures portuaires. Il importe de souligner que les infrastructures essentielles au déroulement des activités portuaires sont dans un très bon état. C'est le cas notamment des infrastructures liées à l'exploitation des élévateurs à grains, des importants terminaux de vracs solides ou liquides au secteur de Beauport et des principaux aires d'entreposage à ciel ouvert ou sous couvert à l'Anse au Foulon ou à l'Estuaire. L'APQ dispose d'une bonne situation financière qui lui permet d'investir dans la construction prochaine du nouveau poste à quai 49, soit un investissement global de 3,2M\$ qui devrait être complété en 2001.

1.3.3 Transport intermodal

Le port moderne constitue désormais un nœud modal au sein d'une toile de transport intermodal mondiale. Ainsi, le port de Québec est aujourd'hui au cœur d'un réseau essentiel de liens intermodaux (routier, ferroviaire et fluvial) pour desservir son hinterland économique. L'analyse des transports terrestres est essentielle car ces modes impliquent de nombreux intervenants qui doivent se concerter.

1.3.3.1 Réseau routier

Le plus récent exercice concerté de planification des axes de camionnage dans la région de Québec est le plan de transport produit par le ministère des transports du Québec en avril 2000²². Toutes les principales voies d'accès aux trois secteurs portuaires de Québec sont identifiées comme des routes de transit intermunicipale sur lesquelles le camionnage est autorisé et ne peut être interdit²³ par les autorités locales.

L'Estuaire

Bien que plusieurs liens routiers permettent l'accès au secteur de l'Estuaire, ce secteur est le plus difficile d'accès, en raison du fort achalandage particulièrement en période de fréquentation touristique. Les endroits les plus problématiques à cet égard sont les rues Saint-André, Dalhousie et Marché-Champlain²⁴. De surcroît, la géométrie des carrefours Dalhousie – Saint-André et Marché-Champlain – Champlain rend laborieuse la circulation des semi-remorques, des trains routiers et des autobus²⁵.

L'absence de trajet alternatif viable en fonction de l'origine et de la destination des déplacements confirme le trajet privilégié par la majorité des camionneurs. Ce trajet se compose d'un enchaînement par la rue Dalhousie et le boulevard Champlain. Le plan de

²⁰ Idem

²¹ Idem.

²² Ministère des transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : pour une région en mouvement*, Avril 2000, 100p.

²³ Ministère des transports du Québec, Op cit., carte 8, p.45

²⁴ Ministère des transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de Québec : État de la situation et perspectives à l'horizon 2011*, document de travail, janvier 1996, p. 117.

²⁵ Idem.

transport de la région de Québec confirme l'axe routier nécessaire à la circulation lourde générée par les activités du secteur de l'Estuaire afin de ne pas nuire à celles-ci.

Rappelons que l'APQ a contribué avec la firme Daishowa et la Ville de Québec pour réduire le nombre de camions lourds en transit dans le quartier du Vieux-Port. Dorénavant, l'APQ offre à la compagnie Daishowa une aire de remisage des remorques au secteur de Beauport et un droit de passage sur la Montée des 50 pour atteindre l'usine. Ces interventions favorisent l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa pour atteindre l'usine de Daishowa et offre une alternative viable en vue d'une diminution du nombre de camions en transit dans le Vieux-Port.

L'Anse au Foulon

L'Anse au Foulon n'est accessible que par un seul axe routier, en l'occurrence, le boulevard Champlain. Toutefois, cet unique axe routier offre un bon accès hormis un certain achalandage en période de pointe sur semaine ou lors d'événements majeurs. L'accès au réseau autoroutier régional se fait aisément par le boulevard Champlain en direction ouest.

Les orientations du plan de transport encadrent bien les divers composantes du projet de requalification du boulevard Champlain en confirmant la volonté de maintenir des accès routiers efficaces aux divers secteurs portuaires de la région de Québec.

Beauport

Le secteur de Beauport dispose d'une desserte routière fonctionnelle grâce à son accès direct à l'autoroute Dufferin – Montmorency et au boulevard Henri-Bourassa. D'ailleurs, ces deux axes sont considérés comme des axes de transit intermunicipale pour le camionnage dans le plan de transport.

En plus de rendre le secteur portuaire de Beauport facilement accessible au transport lourd, le boulevard Henri-Bourassa permet l'accès à l'autoroute de la Capitale. Ce boulevard est également utilisé par la ville de Québec pour accéder à son dépôt à neiges usées de même que par les utilisateurs de la plage de la baie de Beauport et les travailleurs de la station d'épuration de la CUQ.

L'augmentation du nombre de mouvements de camions observée au cours des dernières années et celle anticipée avec les projets connus pour le secteur de Beauport confirme l'importance d'un réseau routier efficace et dont le rôle doit bien transparaître dans les documents de planification.

1.3.3.2 Réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire régional et le port de Québec sont fortement liés l'un à l'autre. En 1994, le nombre total de wagons à circuler dans l'agglomération de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent était de 23 344, de ce nombre, 9 397 avaient pour origine ou destination le port de Québec, ce qui constitue plus de 40 % du trafic total²⁶. Les données de 1998 (tableau 1.4) témoignent d'une augmentation de 37 % du nombre de mouvements de wagons entre 1994 et 1998, uniquement chez les usagers du port de Québec.

Actuellement, les compagnies Canadien National (CN) et Chemin de fer Québec – Gatineau (CFQG) desservent l'ensemble des trois sites portuaires. Jusqu'en 1996, une entente d'interconnexion spécifique à la région de Québec faisait en sorte que chaque compagnie pouvait utiliser les voies de l'autre moyennant une tarification avantageuse. Or depuis quatre

²⁶ Idem.

Tableau 1.4
Mouvements de wagons par secteur au port de Québec, 1998

Mouvements de wagons	
Secteur	Mouvements
Anse au Foulon	2,709
Estuaire	6,933
Beauport	3,252
TOTAL	12,894

Source: Riel, Louis. *Rapport annuel des mouvements de wagons de chemin de fer pour l'année 1998, Secteurs de l'Estuaire, de l'Anse au Foulon et de Beauport*, 1999, p. 22.

ans, cette entente est échue et le principe de l'interconnexion est fortement limité. Cette situation est d'autant plus inquiétante que les compagnies ferroviaires préconisent une rationalisation de leur réseau et que des pressions s'exercent pour la transformation des corridors ferroviaires en couloirs récréo-touristiques.

Une des orientations du plan de transport de la région de Québec, vise à « maintenir des accès terrestres efficaces, efficaces et sécuritaires au port de Québec (voies routières et ferroviaires), tout en minimisant leur impact sur la fonction résidentielle et en diminuant les risques qu'ils présentent pour l'environnement»²⁷.

L'Estuaire

L'accès au secteur de l'Estuaire par train passe par la cour de Limoilou et le pont Sainte-Anne, lequel est utilisé par le CN pour traverser la rivière Saint-Charles. L'APQ est propriétaire des voies situées sur la jetée nord du secteur de l'Estuaire. Ce réseau interne permet d'accéder aux quais 25 à 31.

L'achalandage ferroviaire du secteur est dû majoritairement à la présence de la compagnie Bunge du Canada, qui exporte les céréales provenant de l'ouest canadien. Le gros de l'achalandage se fait l'hiver lorsque la navigation fluviale est interrompue suite à la fermeture de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal.

L'Anse au Foulon

L'Anse au Foulon est le seul des trois secteurs qui est desservi directement par les deux compagnies de chemin de fer soit, Canadien National (CN) et le Chemin de fer Québec – Gatineau (CFQG). Ainsi, la fin de l'entente d'interconnexion n'affecte pas ce secteur car la desserte ferroviaire par les deux entreprises majeures constitue un avantage comparatif pour celui-ci.

La compagnie CN accède au secteur via la cour de triage de Sainte-Foy et l'antenne Champlain. La compagnie CFQG, quant à elle, y accède par le tunnel sous le promontoire de la haute ville. Toutefois, le tunnel n'est pas parfaitement adapté au transport moderne, en autres, le gerbage, et une section exige des réparations significatives. Quant au réseau intraportuaire, il appartient en grande majorité à l'APQ.

Le démantèlement de l'emprise de la voie ferrée du CN, soit l'antenne Champlain, est parfois identifié afin de faire place à un couloir récréo-touristique qui unirait la haute terrasse à la bordure du fleuve Saint-Laurent ou pour favoriser le développement immobilier sur le littoral. Toutefois, le tronçon retenu par le MTQ, dans son plan de transport, pour la mise en place de la piste cyclable n'emprunte pas l'emprise de l'antenne Champlain²⁸.

La très grande majorité des documents, qui préconisent le démantèlement des voies ferrées, évacuent toute réflexion globale à l'égard de la desserte ferroviaire dans la région de Québec.

²⁷ Ministère des Transports, Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Pour une région en mouvement, avril 2000, p. 24

²⁸ Ministère des Transports, op cit, Carte 7 : La route verte, p.17

Pour le secteur portuaire de l'Anse au Foulon, la réflexion doit inclure les paramètres d'interconnexion, les limitations opérationnelles et l'état physique du tunnel ferroviaire de CFQG.

Beauport

Pour accéder au secteur de Beauport, les wagons doivent nécessairement transiter par la cour de triage principale de Limoilou près du CEGEP et sa cour adjacente le long de l'autoroute Dufferin – Montmorency. Les chemins de fer rejoignent ensuite le secteur portuaire de Beauport et les principaux terminaux en présence (Falconbridge, IMTT-Québec, Canterm et le terminal de vrac solides)²⁹. Les accès ferroviaires de ce secteur sont la propriété du Canadien National (CN). Les voies ferrées sur le site appartiennent en faible partie à l'Administration portuaire de Québec, surtout au CN et aussi aux clients de l'APQ. Aucun passage à niveau n'est présent sur le réseau routier public, réduisant ainsi les éventuels engorgements sur le réseau routier. Avec l'entente entre Daishowa, la Ville de Québec et l'APQ afin de réduire le nombre de camions dans le secteur du Vieux-Port, le nombre de mouvements journaliers de camions sur la Montée des 50 s'est sensiblement accru.

Bien qu'il soit facile d'accéder au site de Beauport par chemin de fer, lorsqu'il s'agit de déplacements internes, des conflits peuvent survenir entre les utilisateurs des voies. Cette situation sera de plus en plus présente dans l'éventualité d'un développement des activités portuaires à ce secteur. D'ailleurs, en raison des projets connus, une proposition consiste à boucler la voie principale, dans le but de faciliter la circulation constante des convois malgré l'addition de galeries de chargement de wagons et de camions et la présence de voies privées de remisage des wagons. Il sera aussi important de prévoir la localisation judicieuse des voies de fractionnement des convois

1.3.4 Intégration urbaine

Le port est à l'origine de la fondation de la ville de Québec et il s'est développé en symbiose avec l'urbanisation de cette dernière. Aujourd'hui, le port est au cœur de la ville de Québec et la cohabitation harmonieuse des fonctions urbaines et portuaires est une préoccupation constante des intervenants municipaux et portuaires. Les enjeux relatifs à l'intégration urbaine constituent donc un aspect incontournable dans la réalisation du plan d'utilisation des sols.

1.3.4.1 Réglementation

D'entrée de jeu, il importe de rappeler que l'APQ jouit d'une immunité fédérale qui la soustrait à diverses réglementations tant municipales que provinciales. Ainsi, les règlements d'urbanisme s'avèrent inopérants sur une propriété fédérale, ce qui lui a valu de nombreuses critiques dans le passé. Les politiques fédérales exigent toutefois que l'APQ agisse en bon citoyen corporatif et prenne en considération ces règlements municipaux.

Au-delà de l'immunité, la principale embûche pour les gestionnaires municipaux et provinciaux concerne la tenure foncière pratiquée par l'APQ, qui rend problématique l'application des normes et l'émission des permis ou certificats. En effet, les propriétés du port ne sont pas constituées de lots distincts pour chaque usager, ni de rues cadastrées. Ainsi, selon l'interprétation faite par certaines Villes lors d'une demande de permis, le simple fait que la construction visée n'est pas située sur un lot distinct en bordure d'une rue cadastrée entraîne une irrecevabilité de la requête. Bien que pareilles dispositions municipales soient pertinentes

²⁹ Ministère des transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de Québec : État de la situation et perspectives à l'horizon 2011*, document de travail, janvier 1996, p. 91.

en milieu urbain traditionnel, son inadaptation à la réalité portuaire engendre, bien souvent, des incompréhensions de part et d'autre.

On dénote également une difficulté en ce qui a trait aux procédures d'études de dossiers pratiquées respectivement par l'APQ et les municipalités. L'APQ est régie par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE). Une analyse de chaque projet soumis est réalisée à son étape préliminaire et comprend la prise en compte des éléments du milieu humain et l'intégration urbaine en plus des éléments naturels. À l'opposé, les procédures municipales exigent les plans finaux en vue d'une analyse de conformité officielle via l'émission d'un permis. Autrement dit, lorsque les usagers de l'APQ se présentent aux municipalités avec une étude préliminaire du projet selon la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, celles-ci hésitent à se prononcer officiellement sur l'acceptabilité du projet n'ayant pas tous les documents officiels. Les municipalités émettent des avis de conformité à l'égard de leur réglementation alors que l'APQ recherche un avis d'acceptabilité, malgré parfois des éléments de dérogation reconnus par les deux parties comme étant mineurs.

Viennent ensuite les nouvelles approches urbanistiques des municipalités : les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) soumis aux comités consultatifs d'urbanisme (CCU). Ces nouvelles approches pratiquées par les villes sont intéressantes de par leur appréciation qualitative des projets mais impliquent souvent des délais plus longs que ceux de l'APQ.

La même situation se présente pour les usagers privés qui doivent obtenir un certificat d'autorisation pertinent auprès du ministère de l'Environnement du Québec. Pour qu'un pareil certificat soit émis, les municipalités doivent indiquer si le projet est conforme à leurs règlements et si elles acceptent le projet. Une seule réponse négative à l'une ou l'autre de ces questions fait en sorte que le certificat ne peut être émis par le ministère. Ainsi, l'absence de lot distinct ou le contenu réglementaire parfois inapproprié entraîne inévitablement un blocage dans l'émission d'un certificat d'autorisation.

Finalement, une des dernières constatations, tout aussi importante, est la faible adéquation parfois observée entre les règlements municipaux et la réalité portuaire (hauteur des bâtiments, absence de prise en compte des techniques de manutention, normes d'implantation, etc.). De plus, des différences parfois notables sont observées dans les normes de deux municipalités adjacentes dans un même secteur portuaire (Beauport [villes de Beauport et de Québec] et Anse au Foulon [villes de Québec et de Sillery]). Afin d'éliminer les conflits inutiles, il serait souhaitable que les municipalités revoient périodiquement leur réglementation d'urbanisme pour les zones portuaires afin de faire les adaptations pertinentes, selon leur jugement, face aux nouvelles réalités portuaires.

Les processus de validation des projets qui ont cours dans les municipalités diffèrent donc beaucoup de ceux qui sont pratiqués par l'APQ. Il y aurait sûrement lieu d'établir un dialogue et des mesures particulières entre les municipalités et l'APQ. Un dialogue soutenu, une réglementation et des processus mieux adaptés viendraient limiter les recours à l'immunité du port et les municipalités seraient assurées d'un plus grand respect de leurs préoccupations.

1.3.4.2 Planification

La ville de Québec doit son existence à ses caractéristiques portuaires. En effet, c'est grâce aux qualités de ce havre naturel (à l'embouchure de la rivière Saint-Charles) que les premiers arrivants ont décidé d'y installer un port. Avec le temps, la ville prit de l'importance et le port se développa en symbiose avec celle-ci. Lieux d'échange et de commerce, les ports au cœur du milieu urbain sont, à l'époque, essentiels à l'activité économique de la ville et à l'approvisionnement de ses habitants.

L'évolution moderne des ports a fait en sorte que le temps de transbordement a été constamment réduit, créant une impression de « vide ». « Il faut en effet peu de bateaux modernes pour assurer un trafic élevé. Cette productivité se retourne contre lui car sa discrétion laisse croire qu'il ne se passe rien sur le fleuve. »³⁰ Par conséquent, les gens ont l'impression que le port est inactif et qu'il n'a pas besoin de ses espaces, ce qui crée une certaine convoitise pour les fonds de terrains en bordure de l'eau, qui jouissent aussi d'un potentiel résidentiel ou récréatif élevé. « Cette concurrence, avivée par l'impression de vide que donne le fonctionnement d'un port moderne a suscité des revendications de « reconquête », d'urbanisation des espaces portuaires avec tous les risques de banalisation et de perte économique qu'une telle perspective comporte . »³¹

« La proximité de l'eau représente en effet une condition essentielle pour les nombreuses activités maritimes et, en même temps, constitue un fort attrait pour les activités urbaines. »³² Plusieurs villes portuaires, dans l'optique d'un développement durable, tentent aujourd'hui de préserver les infrastructures portuaires des assauts urbains, c'est le cas à Dunkerque, Anvers et Rotterdam³³. « Pour l'économie et la vie portuaire comme pour l'économie et la vie urbaine, la préservation du port traditionnel dans la reconquête urbaine est une exigence incontournable d'un développement qui se voudrait durable. Cette préservation est fondamentale car le port traditionnel représente la ressource primaire dont la destruction peut avoir de funestes effets. »³⁴ À titre d'exemple, le port de Londres jugea excédentaires plus de 2 000 hectares du domaine portuaire qui furent réaffectés à un développement urbain. Or, une reprise des échanges maritimes fait en sorte qu'on se questionne aujourd'hui sur l'obligation de réinvestir afin de développer une nouvelle capacité de manutention portuaire³⁵. Ainsi, une saine gestion portuaire implique de faire des choix judicieux relativement à l'abandon des sites à potentiel portuaire, considérant leur rareté, leur convoitise et les coûts élevés pour recréer des postes à quai efficaces et des antennes de transports terrestres.

Cette revue de la littérature étrangère témoigne que la situation vécue à Québec n'est pas unique. Les pressions urbaines à l'endroit du port de Québec ont trait surtout à l'appropriation par le public des berges du Saint-Laurent à des fins de loisir. Plusieurs projets de cette nature engendrent actuellement des pressions sur les propriétés de l'APQ. Ainsi, un projet sommaire³⁶ lance l'idée d'agrandir le parc de la Baie de Beauport à même la réserve foncière actuelle du secteur portuaire et les divers documents produits par la Ville de Québec préconisent l'aménagement d'un parc sur la réserve foncière du bassin Brown. Ajoutons l'hypothèse du démantèlement des voies ferrées de l'antenne Champlain. Le cumul de ces revendications sectorielles élimine toute possibilité de croissance du port et affecte la viabilité de ses opérations actuelles et futures.

Face à ce cul-de-sac créé par des visions fragmentées, le recours à la planification régionale se démarque dans la revue de la littérature spécialisée comme le moyen privilégié pour établir un arbitrage judicieux entre des impératifs ludiques et économiques.

³⁰ Guilhaudin, Patrick. *Le port fluvial de la deuxième agglomération française, Lyon*, in « Villes portuaires, places d'affaires », Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes & Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997.

³¹ Guillermin, Bruno. *Un projet commun pour l'interface ville-port à Marseille*, in « Villes portuaires, places d'affaires », Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes & Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997.

³² Brutomesso, Bruno. *Territoire de ville, territoire de port : gérer les complémentarités*, extrait de Villes & Ports, No. 18, octobre 1996, p. 2.

³³ *Idem.*

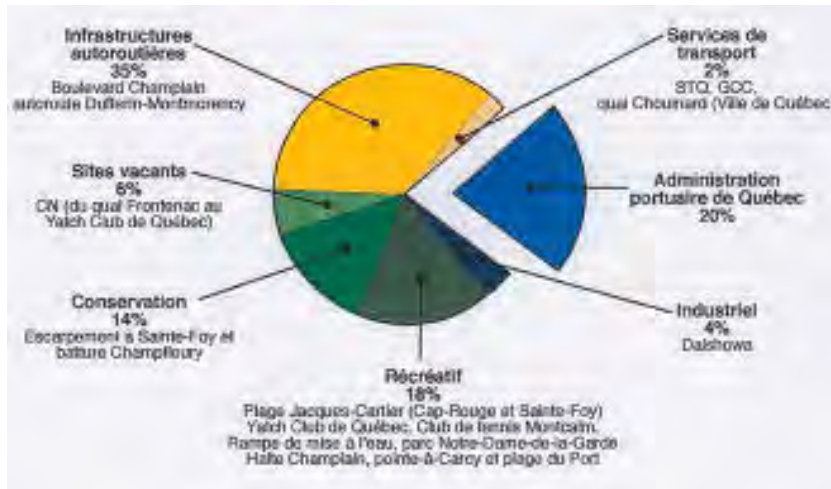
³⁴ *Idem.*

³⁵ Charlier, Jacques. « Redéveloppement urbain ou portuaire des vieux bassins? Les exemples contrastés de Londres et d'Anvers », in *Rencontres du Havre, le port et la ville*, novembre 1992, p. 46.

³⁶ Comité des villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine de Québec, Parc de la Baie de Beauport, *Une porte ouverte sur le fleuve, Sommaire exécutif*, novembre 1998, 19 p.

Afin de définir un plus juste portrait du partage actuel du littoral sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent dans la zone plus urbanisée de l'agglomération de Québec, certains chiffres sont présentés. L'APQ est souvent ciblée en premier lieu comme étant le principal dévoreur de littoral sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Dans les faits, elle ne représente qu'environ

Graphique 1.3
Partage du littoral sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency



20 % de l'occupation des berges entre la rivière Cap-Rouge et les chutes Montmorency (voir graphique 1.3). Les infrastructures autoroutières (boulevard Champlain et l'autoroute Dufferin – Montmorency) occupent la part la plus importante (35 %) de ce littoral. Quant à l'utilisation récréative des rives, c'est plus de 18 % qui y sont actuellement consacrés alors que 14 % des berges sont vouées à une forme de conservation en attente d'une mise en valeur (batture Champfleury et escarpement rocheux à Sainte-Foy).

Dans cette mise en contexte, il est opportun de rappeler que l'APQ a fait plusieurs efforts pour l'utilisation de ses propriétés à

des fins récréatives (le tennis Montcalm, le Yacht Club de Québec, le parc Notre-Dame-de-la-Garde, la halte Champlain, la Pointe-à-Carcy, la marina du bassin Louise, et les plages de Beauport et Jacques-Cartier). Ainsi, 88 % des espaces verts de la zone étudiée sur la rive nord ont un lien direct avec l'APQ (voir graphique 1.4).

Graphique 1.4
Partenariat dans l'aménagement des espaces récréatifs sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent*



* Entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency

En 1984, certains intervenants aux audiences de la Commission environnementale sur l'extension du port soulignaient « l'absence d'un schéma d'aménagement qui permettrait une discussion élargie de l'importance de l'accès aux rives du fleuve dans la région »³⁷. À la fin de l'an 2000, cette réflexion globale et élargie sur le partage du littoral est à peine amorcée. Par contre, de nombreux organismes élaborent isolément des propositions d'aménagement ponctuelle du littoral dans une vision partielle de celui-ci.

En absence d'une planification régionale, globale et concertée, il faut reconnaître que « ...les investissements portuaires et la nécessité de les inscrire dans des schémas d'aménagement, sont nettement moins « électoralistes » que d'autres infrastructures terrestres beaucoup plus « concrètes » »³⁸. Sans cette planification globale et concertée, un juste arbitrage entre des usages ludiques et économiques sur un littoral fortement convoité devient impossible.

³⁷ Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, op cit, p. 29

³⁸ Charlier, Jacques. *Redéveloppement urbain ou portuaire des vieux bassins? Les exemples contrastés de Londres et d'Anvers*, dans « Rencontres du Havre, le port et la ville », novembre 1992, p. 46.

1.3.5 Aspects environnementaux

Il n'est pas du ressort d'un plan d'utilisation des sols de faire un bilan environnemental détaillé de la zone portuaire et, en ce sens, le présent document ne constitue pas le bilan environnemental du port de Québec. Toutefois, les facteurs environnementaux doivent être pris en compte lors de l'élaboration des orientations et de la proposition d'aménagement. Ainsi, les aspects relatifs à la qualité de l'air, au bruit, aux sols et sédiments, à la qualité de l'eau, aux matières dangereuses et au paysage seront abordés.

Pour tous les aspects environnementaux, il importe de préciser que chaque projet réalisé au port de Québec est soumis à une évaluation environnementale (voir la politique à la section 6.4 du présent document). Toutes les normes en vigueur s'appliquent afin qu'aucune émission à la source ne constitue un impact négatif lors de l'exploitation de l'usage projetée. De plus, les évaluations prévoient des procédures lors de situations exceptionnelles d'exploitation. Les quelques plaintes observées découlent d'une mauvaise évaluation des situations exceptionnelles ou d'erreurs, de la part de l'opérateur du site, dans la mise en place des procédures prévues. Dans un tel cas, le personnel de l'APQ intervient afin de s'assurer que les correctifs soient apportés et que la situation ne se répète pas.

1.3.5.1 Qualité de l'air

Les répercussions récurrentes des activités portuaires en dehors de ses secteurs semblent inexistantes en ce qui a trait à la qualité de l'air.

Plusieurs mesures ont été prises par l'APQ depuis quelques années dans le but de réduire les émissions de poussières lors de la manutention de marchandises, surtout des vrac solides. Bien que le secteur de l'Anse au Foulon soit situé à proximité d'une zone urbanisée, les impacts négatifs sur la qualité de l'air sont, aujourd'hui, à peu près nuls. Dans le secteur de l'Estuaire, les équipements pour le chargement et le déchargement de céréales ont été améliorés afin de réduire, avec succès, les émissions de poussières. Le secteur de Beauport, bien qu'il ne soit pas une source de contamination de l'air identifiée comme tel par les municipalités limitrophes, peut parfois présenter des problèmes à l'intérieur de ses limites. Plusieurs types de vrac solides manutentionnés (« clinker » et bauxite) sont propices, lors de conditions climatiques défavorables, à des émanations de poussières dont les victimes sont strictement les usagers voisins. Toutefois, il est prévu que les usagers, qui manipulent ces produits à risque, mettent en place des mesures pour contrôler les rejets. Ainsi, lorsque les vents sont trop forts, la manutention est arrêtée. Cette décision relève de la responsabilité de l'utilisateur qui exerce l'activité. Il faut reconnaître qu'un arrêt temporaire des opérations signifie des coûts supplémentaires. Ce dilemme oblige parfois le personnel de l'APQ à intervenir lorsque les sites des usagers voisins sont victimes des opérations abusives lors de conditions climatiques défavorables. Ainsi, les efforts de sensibilisation de certains usagers sont encore nécessaires afin que les critères environnementaux s'inscrivent dans leurs décisions d'opération.

1.3.5.2 Bruit

Comme dans le cas de la qualité de l'air, les désagréments dus au bruit sont peu nombreux dans le milieu urbain environnant sur la base des documents consultés et des communications avec les services des plaintes des municipalités visées. La pollution sonore produite par les activités portuaires n'a donc aucun impact récurrent sur le milieu urbain³⁹. D'ailleurs, les plans directeurs des quartiers Vieux-Québec – Basse-Ville – Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste et Vieux Limoilou ne font nulle mention de désagrément du à la pollution par le bruit reliée au port⁴⁰. Il en est de même des plans d'urbanisme des villes de Beauport et Sillery.

Les rares récriminations de la part des résidents se produisent surtout de façon sporadique ou occasionnelle. Des mesures sont alors prises pour que les inconvénients sonores cessent immédiatement. Le processus d'évaluation environnemental mis en place par l'APQ évite l'intrusion d'une source non conforme de bruit récurrent. Les dépassements occasionnels découlent d'une erreur de jugement d'un usager lors d'une situation non usuelle.

La circulation des véhicules moteurs est souvent évoquée comme la source principale de pollution sonore. Comme les activités portuaires engendrent un nombre considérable de mouvements de transport routier, il est possible qu'elles soient partiellement responsables de l'importance du trafic dans les quartiers adjacents au port.

Les mouvements de trains constituent un impact indirect des activités portuaires qui a une incidence sur la pollution par le bruit et font parfois l'objet de récriminations des résidents à proximité des sites portuaires.

1.3.5.3 Sols et sédiments

À l'égard de la contamination des sols, aucune étude ne couvre l'ensemble des trois secteurs portuaires, toutefois le cumul des diverses études ponctuelles réalisées indique que la contamination est faible et plutôt localisée à des points très précis. Les éléments suivants doivent être soulignés :

- les critères utilisés par l'APQ s'harmonisent avec ceux retenus par le ministère de l'Environnement du Québec ;
- les usagers actuels du port doivent restaurer leur site à leur départ en fonction de l'imputabilité des dommages qui sont attribuables à leurs activités;
- les nouveaux usagers sont soumis à la politique d'évaluation environnementale qui aborde les aspects de contamination des sols et des sédiments;
- les contaminants présents sur le site d'un usager ne doivent pas migrer, en surface ou par voies souterraines, vers un site voisin ou hors des propriétés de l'APQ. Dans une telle situation, l'usager fautif doit pratiquer les travaux de restauration des sites voisins, éliminer tout risque d'une future migration des contaminants présents sur son site et le restaurer au besoin.

En ce qui a trait à la caractérisation des sédiments, une importante étude a été réalisée par la firme Procéan en 1990 et faisait état du degré de contamination des sédiments dans le port de

³⁹ Informations obtenues auprès M. Louis Riel, de l'APQ.

⁴⁰ Plans directeurs des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Vieux Limoilou, Vieux-Québec/Basse-Ville – Cap-Blanc. Sections 7, 1 et 4,3.

Québec, plus précisément, dans le secteur portuaire de l'Estuaire⁴¹. En 1993, une autre étude fut réalisée par Environnement Canada dans le même secteur⁴². Comme il s'agit du plus ancien secteur portuaire, il fait l'objet d'activités industrielles depuis plus d'un siècle et est encore l'objet de rejets d'égouts de la ville de Québec en période de fortes pluies. Les principales sources de contaminants de ce secteur sont la papetière Daishowa et la rivière Saint-Charles elle-même. Entre les quais 29, 30, 47 (quai privé de Daishowa) et 50, le volume de sédiments contaminés est qualifié d'énorme par Environnement Canada (plus de 2 000 000 m³)⁴³. Dans l'ensemble de cette zone, on a révélé des anomalies pour plusieurs contaminants organiques (écorces, fibre de bois) et inorganiques (solides, plomb, huiles et graisses, BPC, cyanures, etc.). Globalement, les sédiments de l'estuaire de la rivière Saint-Charles sont de mauvaise qualité⁴⁴.

Ce qui vient atténuer les effets de la contamination des sédiments de la zone portuaire de l'Estuaire, est qu'ils sont actuellement scellés par une couche excédentaire de sédiments de meilleure qualité et que, tant qu'ils ne sont pas manipulés, leur impact sera minime. Pour cette raison, le statu quo fut préconisé par les experts à l'égard de ces sédiments.

Une alternative au statu quo fut aussi proposée par Environnement Canada, soit « d'intégrer le projet de restauration de l'estuaire de la rivière Saint-Charles à son projet d'extension portuaire à Beauport »⁴⁵. L'exercice consisterait, dans l'éventualité de la réalisation du projet d'extension, à confiner les sédiments fortement contaminés dans les caissons de béton des quais. Les sédiments peu contaminés seraient également utilisés dans le cadre de l'éventuel projet d'extension portuaire. Ils seraient confinés dans la partie inférieure d'un aire de remblayage circonscrit par les caissons de quai et une digue. Ces sédiments peu contaminés seraient enveloppés dans une membrane géotextile. Finalement, le sable, non contaminé, serait récupéré pour la création de la nouvelle plage. Il serait ainsi possible de décontaminer l'estuaire de la rivière Saint-Charles à des coûts moindres, tout en créant du matériel de remblai pour le projet d'extension de l'APQ.

Pour ce qui est du bassin Louise extérieur, selon Environnement Canada, les sédiments de surface sont non contaminés et forment une couche qui confine les matériaux contaminés présents en profondeur. Le statu quo est aussi prôné par Environnement Canada pour ce site.

Le bassin Louise intérieur a un volume plus important de sédiments contaminés que le bassin extérieur. L'isolement créé par l'écluse amène Environnement Canada à privilégier aussi le statu quo pour ce site⁴⁶.

En ce qui concerne les autres sites (Anse au Foulon et Beauport, hormis l'estuaire de la rivière Saint-Charles), les sédiments sont de bonne qualité puisqu'ils ne font pas l'objet de rejets industriels comme le secteur de l'estuaire de la rivière Saint-Charles.

⁴¹ Procéan. *Caractérisation de la qualité des sédiments du port de Québec*, soumis à la direction de Conservation et Protection Environnement Canada, juin 1990, 132 p.

⁴² Environnement Canada. *La contamination des sédiments de la zone portuaire de Québec. État de la situation et solutions envisagées*, Plan d'action Saint-Laurent, Canada, 16 p.

⁴³ *Ibid.* p. 13.

⁴⁴ Procéan. *Op. cit.* p. 18.

⁴⁵ Environnement Canada. *Op. cit.* p. 15.

⁴⁶ *Idem.* p. 11.

1.3.5.4 Qualité de l'eau

Pour une même année, selon la méthodologie retenue par l'organisme, les résultats des diverses études sur la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent varient beaucoup.

Ainsi, en 1998, une étude⁴⁷ sur la qualité bactériologique de l'eau du fleuve Saint-Laurent pour la pratique d'activités de baignade dans la région de Québec fut effectuée par la Direction de la santé publique de Québec (DSPQ)⁴⁸. Selon elle, parmi les sites ayant un potentiel à l'égard de la baignade près de chacun des secteurs portuaires, le bassin Louise est celui où la qualité de l'eau est la meilleure à l'égard du seul paramètre des coliformes fécaux. Cette situation serait attribuable à la présence de moules zébrées à l'intérieur du bassin. Dans 91,8 % des analyses, la qualité de l'eau du bassin intérieur était de qualité « bonne » ou « excellente ».

Toujours en 1998, pour ce qui est de la Baie de Beauport, dans 92,9 % des analyses effectuées par le ministère de l'Environnement du Québec à des moments préétablis, le taux de coliformes fécaux (cf.) était supérieur à 200 parties par 100 ml d'eau, soit au-delà de la limite tolérable pour la baignade.

La même année, le service de l'environnement de la CUQ a effectué des prélèvements et des analyses de l'eau à la plage de Beauport par temps sec, soit 36 heures après une pluie⁴⁹. Les résultats indiquent que l'eau à la plage de Beauport était propice à la baignade pour 89 % des échantillons⁵⁰.

Ces écarts importants dans les résultats seraient dus, principalement, à la sélection des jours de prélèvement par rapport à une période de pluie. Les débordements des égouts unitaires de la ville de Québec et de quelques autres villes semblent avoir un impact significatif sur la qualité de l'eau dans les heures qui suivent une précipitation.

Pour ce qui est de la plage du Foulon, selon le DSPQ, la qualité de l'eau semble supérieure à l'est du Yacht club de Québec qu'à l'ouest, avec des résultats dépassant, respectivement, 200 parties par 100 ml d'eau dans 29,7 % et 54 % des cas respectivement.

Le rapport de la CUQ, pour l'année 1998, reconnaît que, «de façon générale, la qualité des eaux riveraines s'est nettement détériorée en 1998»⁵¹

1.3.5.5 Matières dangereuses

Le port de Québec est un site transitaire à l'égard de matières jugées dangereuses. Les administrations portuaires ont toujours demandé à leurs usagers de respecter les normes édictées par les gouvernements du Québec et du Canada pour la manutention, l'entreposage et le transport de ces matières. De plus, lorsque ces produits quittent les sites portuaires par voies terrestres, il est de la responsabilité de l'utilisateur de retenir un transporteur qui dispose des permis nécessaires en fonction des caractéristiques des produits transportés. Toutes ces mesures visent à réduire l'occurrence d'éventuels incidents impliquant des matières dangereuses.

⁴⁷ Gauvin, Denis et al. Évaluation de la qualité bactériologique des eaux du fleuve Saint-Laurent à certains sites potentiels de baignade dans la région de Québec, Direction de la santé publique de Québec, 1999, 20 p.

⁴⁸ Les prélèvements effectués par la DSPQ ont été moins nombreux que la norme recommandée par le MEF. Bien que moins précises, les données recueillies demeurent valides quant à l'évaluation de la qualité bactériologique.

⁴⁹ Communauté urbaine de Québec, Rapport, Programme de surveillance de la qualité des eaux des plages, 1998, Service de l'environnement, Division de l'assainissement des eaux, p.4

⁵⁰ Ibid, p.3

⁵¹ Idem

Actuellement, les matières dangereuses manutentionnées au port de Québec se concentrent principalement au secteur de Beauport sur les sites de IMTT-Québec et Canterm. Ainsi, les corridors de transports terrestres utilisés sont les voies ferrées du CN, le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute Dufferin – Montmorency. Dans tous les cas, ces produits ne circulent pas sur des réseaux de desserte locale mais uniquement sur des axes de niveau supérieur de la hiérarchie routière.

Aux autres secteurs portuaires, des matières jugées dangereuses peuvent être présentes en faible quantité. Dans ces cas, les normes québécoises et canadiennes s'appliquent aussi intégralement pour les usagers qui manipulent, entreposent ou transportent ces matières toujours dans le but de réduire l'occurrence d'incidents déplorables.

Ainsi, une panoplie de mesures de prévention sont appliquées par les usagers, les organismes municipaux et provinciaux et nationaux de prévention. D'abord, l'utilisateur doit s'assurer que la conception de ses installations de manutention et d'entreposage soit conforme aux normes gouvernementales en vigueur. De plus, les usagers qui manipulent ces produits disposent de programme de formation de leur personnel afin de prévenir tout incident qui pourrait occasionner un risque humain ou environnemental.

Malgré l'emphase accordée aux mesures de prévention, les mesures d'urgence ont aussi leur importance afin de minimiser les conséquences d'un incident éventuel impliquant une matière dangereuse.

Pour les produits pétroliers, les entreprises manipulant ces produits disposent de plans d'urgence en conformité avec les exigences de la Garde côtière canadienne pour la prévention face aux déversements accidentels. Rappelons que la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC) dispose d'une importante base logistique au secteur de l'Estuaire afin de répondre à tout déversement sur le fleuve Saint-Laurent.

De plus, le port a un plan d'urgence pour être en mesure de limiter les impacts sur la sécurité publique, la santé et l'environnement lors d'un éventuel incident de diverse nature ou ampleur, tant terrestre qu'aquatique.

L'APQ et ses partenaires raffinent périodiquement leurs plans d'urgence afin de faire face à diverses situations. Ainsi, l'APQ, en collaboration avec les intervenants régionaux, désire établir divers scénarios alternatifs d'évacuation des travailleurs et d'accès pour les véhicules d'urgence au secteur de Beauport qui est accessible uniquement par le boulevard Henri-Bourassa et une voie de service entre l'usine Daishowa et le site portuaire.

1.3.5.6 Paysage

L'analyse des paysages portuaires s'inscrit principalement dans l'optique de l'insertion dans leur milieu urbain. En ce sens, le traitement de l'interface, entre les secteurs portuaires et les activités adjacentes, occupera une place importante dans cette analyse visuelle. Le traitement paysager, à l'intérieur des sites portuaires actifs, est souvent très limité, pour ne pas dire absent, en raison de la nature, de l'intensité et de la mouvance des activités pratiquées. Ainsi, au fil des ans, l'APQ a concentré ses interventions sur le traitement paysager des zones d'interface avec les autres fonctions urbaines environnantes.

Évidemment, en raison de la topographie particulière de la région de Québec, certains points d'observation éloignés présentent des percées visuelles ou des panoramas qui comprennent, en tout ou en partie, l'intérieur des sites portuaires au-delà des zones d'interface. Parfois, certains équipements ou installations imposants excèdent visuellement les aménagements de la zone d'interface. Ces éléments particuliers du paysage portuaire seront aussi pris en compte dans l'analyse visuelle.

L'Estuaire

Le secteur de l'Estuaire est fortement intégré dans un milieu urbain dense. Ainsi, les efforts d'aménagement ont été les plus grands, particulièrement sur le pourtour du bassin Louise intérieur et à la Pointe-à-Carcy.

Les installations d'entreposage de céréales exploitées par la compagnie Bunge du Canada sont devenues avec les années un point de repère incontournable du secteur. De plus, l'immensité des silos constitue un écran visuel qui évite une vue panoramique sur les installations de vracs solides du secteur de Beauport. Étant devenue une image intégrante de la ville de Québec, la Commission de la capitale nationale du Québec souhaiterait une mise en valeur de cette infrastructure imposante dans le cadre du projet *Québec, Ville Lumières*.

En fait la promenade du bassin Louise et la marina constituent une zone tampon entre les fonctions résidentielles ou touristiques et les activités portuaires. L'ensemble des composantes du bassin Louise intérieur constitue aussi un attrait visuel pour les visiteurs du Vieux-Québec/Basse-Ville. Grâce à ses nombreuses places publiques, ce secteur est devenu un lieu de détente fort apprécié par la population régionale ou les visiteurs.

Le bassin Louise extérieur est aussi un plan d'eau qui suscite l'intérêt visuel des visiteurs de la Pointe-à-Carcy. Plusieurs éléments composent l'attrait et le dynamisme de ce plan d'eau, soit la présence de nombreuses entreprises de croisières fluviales aux quais 14 et 19, la vitrine portuaire qu'offre le mouvement des remorqueurs et des bateaux de pilotes, les activités nautiques et le môle avec ses écluses et son pont-levis. Les activités perçues de cet endroit constituent bien souvent la seule image que les nombreux visiteurs conserveront des opérations portuaires.

Les grandes aires de stationnement temporaire situées à la tête du bassin Louise et en bordure de la rue Saint-André souffrent d'une absence de plantation et offrent un paysage de faible qualité dans cet environnement récréotouristique. Des plantations et aménagement de bandes de verdure sont prévues à court et moyen termes pour corriger ces lacunes.

La concrétisation du projet de terminal pour croisières à la Pointe-à-Carcy impliquera aussi un rafraîchissement et une bonification des aménagements paysagers de ce lieu public.

Dans son ensemble, les propriétés de l'APQ au secteur Estuaire s'intègrent avantageusement dans le milieu historique et touristique du Vieux-Québec/Basse-Ville. Toutefois des améliorations sont encore nécessaires surtout à l'égard de l'aménagement paysager des aires de stationnement et du rafraîchissement du dallage et des structures de certaines sections de la promenade dans le pourtour du bassin Louise intérieur.

L'Anse au Foulon

Toute la portion du site portuaire qui est adjacente au quartier Cap-Blanc a fait l'objet d'une plantation soutenue depuis de nombreuses années. L'objectif de cette plantation n'est pas de créer un écran opaque mais de filtrer le paysage afin d'atténuer les effets monotones générés par les grands terre-pleins tout en permettant de percevoir le dynamisme des activités portuaires.

Un affichage publicitaire est présent depuis quelques années sur le site, en bordure du boulevard Champlain. Bien que ces structures soient conformes à la réglementation de la Ville de Québec, une analyse particulière sera apportée afin d'assurer une sélection judicieuse des emplacements dans le but de ne pas atténuer les efforts consacrés depuis plusieurs années dans l'amélioration du paysage.

À l'ouest de la rue du Général-Tremblay, l'actuel aménagement paysager discontinu résulte de contraintes variées qui seront aplanies lors des discussions avec la CUQ dans le cadre du projet d'aménagement de la piste cyclable. Le dossier de requalification du boulevard Champlain, piloté par la CCNQ, permettra aussi de coordonner les interventions de tous pour assurer un aménagement paysager cohérent sur ce tronçon.

De plus, certains aménagements paysagers sont incomplets. Il s'agit notamment de l'intersection du boulevard Champlain et de la Côte Gilmour. Ce secteur fera l'objet d'une intervention suite à une coordination avec la CUQ, la CCNQ et la Ville de Sillery, promoteurs de divers projets dans le secteur.

Les installations portuaires ne sont pas visibles par les nombreux touristes ou citoyens qui fréquentent le belvédère du Parc des champs de bataille ou le Bois-de-Coulonge durant la saison estivale en raison du dense couvert forestier. La prédominance d'arbres caducs laisse présumer une perception partielle des installations portuaires en hiver. Toutefois, cette perception visuelle demeurera très filtrée par les branches des nombreux arbres. De plus, les installations portuaires ne représenteront qu'une fraction d'un large panorama dont le fleuve Saint-Laurent constitue toujours l'élément le plus attractif.

En haut de la falaise, il y a aussi une zone résidentielle de haut de gamme (Jardins Mérici). La vue sur le fleuve Saint-Laurent pour les résidents localisés aux étages inférieurs des divers bâtiments du complexe est occultée par un dense couvert arborescent ou dans certains cas par d'autres immeubles du complexe. En période hivernale, quelques percées diffuses peuvent s'observer, mais le site portuaire est alors peu perceptible à travers les branches et le fleuve Saint-Laurent constitue toujours l'élément dominant du panorama. Pour quelques unités des étages supérieurs des tours les plus élevées, les installations portuaires sont perceptibles à un plan intermédiaire en raison d'une vue en plongée. Rappelons que l'intérêt visuel du panorama global offert à ces résidents est le fleuve Saint-Laurent qui est perceptible sur une longue distance vers l'est et l'ouest alors que le site portuaire ne constitue qu'une fraction de tout le panorama offert à ces observateurs. Dans ce contexte, le site portuaire ne constitue pas un élément attractif au premier coup d'œil en raison de la force exercée par le fleuve Saint-Laurent dans la composition du panorama global. Une attention particulière sera apportée face à la qualité esthétique des constructions futures et l'entretien des propriétés de ce secteur, plus particulièrement dans la partie ouest de la zone portuaire. Cette disposition vise aussi à améliorer le paysage offert aux automobilistes et aux futurs cyclistes.

Toujours en raison de la topographie particulière de la région de Québec, le secteur portuaire de l'Anse au Foulon est perceptible de certains endroits éloignés à Sillery, notamment la côte de l'Église ou sur la rive sud. Toutefois, à cette distance, les éléments qui composent le site portuaire sont très peu perceptibles à l'égard de leur couleur, leur volume ou leur forme.

Beauport

Le secteur de Beauport dispose de trois caractéristiques à l'égard de son analyse visuelle. D'une part, la présence de nombreux écrans visuels créés par des bâtiments ou des aménagements imposants (silos à céréales Bunge, usine Daishowa, buttes du dépôt de neiges usées, autoroute Montmorency). Ainsi, pour la presque totalité des résidents localisés à environ un kilomètre du site (quartier Limoilou et Haute-ville), les vues sur le secteur portuaire sont très rares. Lorsqu'elles existent, il s'agit de percées ponctuelles et fragmentées.

D'autre part, les automobilistes qui empruntent le boulevard Henri-Bourassa adjacent au secteur portuaire, le paysage est dominé par des infrastructures d'entreposage de vrac liquide, les installations de la station d'épuration des eaux ou les bâtiments de l'aire de services portuaires. Ces structures créent un écran qui dissimule les activités de vracs solides à ciel ouvert qui s'exercent près de la ligne de quais.

Finalement, la topographie particulière d'une partie de la ville de Beauport et la présence du fleuve Saint-Laurent contribue à l'accessibilité visuelle du secteur portuaire à partir de points d'observation très éloignés à Beauport et sur la rive sud à Lévis.

L'intérieur de la zone portuaire, dont l'accès se limite aux usagers, ne peut faire l'objet d'un traitement paysager compte tenu des activités de manutention qui y ont cours et de la mouvance des aires d'entreposage. Ainsi, depuis le début de l'exploitation de ce secteur, le traitement paysager retenu se concentre prioritairement sur l'interface entre les espaces accessibles à la population et l'aire active. Ainsi, la bordure du boulevard Henri-Bourassa a fait l'objet de plantation de part et d'autre de son emprise jusqu'au-delà de la rue Ressac et la présence de citernes bien entretenues crée un écran visuel pour les observateurs mobiles circulant sur le boulevard Henri-Bourassa. Toutefois, des structures plus éloignées ressortent au delà de cet écran en raison de leur hauteur imposante (l'élévateur du silo Raglan, certaines grues). L'intégration harmonieuse de ces structures qui excèdent l'écran formé par les citernes fait l'objet d'un élément abordé lors des évaluations environnementales des nouveaux projets.

En raison de la mise en valeur de la plage, il importe d'en analyser le paysage pour les usagers de cet espace récréatif. La question d'intégration de la plage et des activités portuaires excède la simple analyse de la situation actuelle car l'occupation future des terrains adjacents à la plage est encore inconnue. En raison de l'impossibilité de connaître exactement les usages qui cohabiteront, l'évaluation environnementale des nouveaux projets constitue la formule privilégiée pour assurer l'intégration visuelle des nouvelles structures dans le paysage. Le caractère unique et distinctif des imposantes grues et structures constitue une composante du paysage dont la mise en valeur pourrait s'avérer enrichissante.

Les caractéristiques de ces paysages observés à différents points d'observation dans certaines parties élevées de Beauport ou sur la rive sud de Québec sont similaires. Le site portuaire constitue l'arrière-plan du paysage, donc les formes et les couleurs sont confuses. Les installations portuaires ne sont qu'une fraction d'un panorama large souvent dominé par le fleuve Saint-Laurent ou le Cap-Diamant à titre de point d'intérêt. À cette distance, il est difficile de distinguer les écarts de dimension entre les composantes de la zone portuaire.

À l'égard des incidences du projet d'extension sur le paysage, cet aspect n'est pas repris par le plan d'utilisation des sols car il fut largement traité par l'étude d'impact sur l'environnement et a fait l'objet d'un débat lors des audiences publiques, d'une décision et de recommandations de la part de la Commission environnementale. L'APQ respectera ses engagements et les recommandations retenues par la Commission lors de l'éventuelle réalisation de ce projet.

1.3.6 Les retombées économiques du port de Québec dans sa région

Une étude effectuée en 1998 confirme « que les activités maritimes et portuaires constituent un volet très important de l'activité économique québécoise »⁵². Ces activités reposent sur des industries très diversifiées et dont la grande variété rend d'autant plus difficile l'analyse des retombées économiques globales. Néanmoins, cette étude conclut que les retombées économiques qui sont générées par l'ensemble des activités des secteurs maritimes et portuaires au Québec s'élèvent, en 1997, à 3,1 milliards de dollars, retombées directes et indirectes confondues. Par ailleurs, ce type d'activité engendre 26 500 emplois directs, et indirects à l'échelle du Québec.

Selon une étude réalisée en 1995⁵³, les retombées économiques directes, indirectes et induites de l'industrie maritime dans la région de Québec et de Chaudière-Appalaches sont évaluées à plus de 350 millions de dollars pour l'année 1994. Cette activité générerait près de 6 500 emplois directs, indirects et induits dans notre région.

⁵² Ministère des Transports du Québec, *Impact économique des activités maritimes et portuaires au Québec*, document synthèse, novembre 1998, p. 5.

⁵³ Fréchette, Pierre; Lemelin, André; Béchar, Isabelle et Leblanc, Gérald, *L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*, Université Laval, septembre 1995, p. 32.



Administration portuaire de Québec
Québec Port Authority

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

LÉGENDE



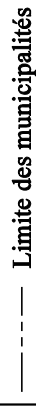
Propriétés aménagées



Propriétés en eau profonde



Projet de transfert de propriétés



Limite des municipalités

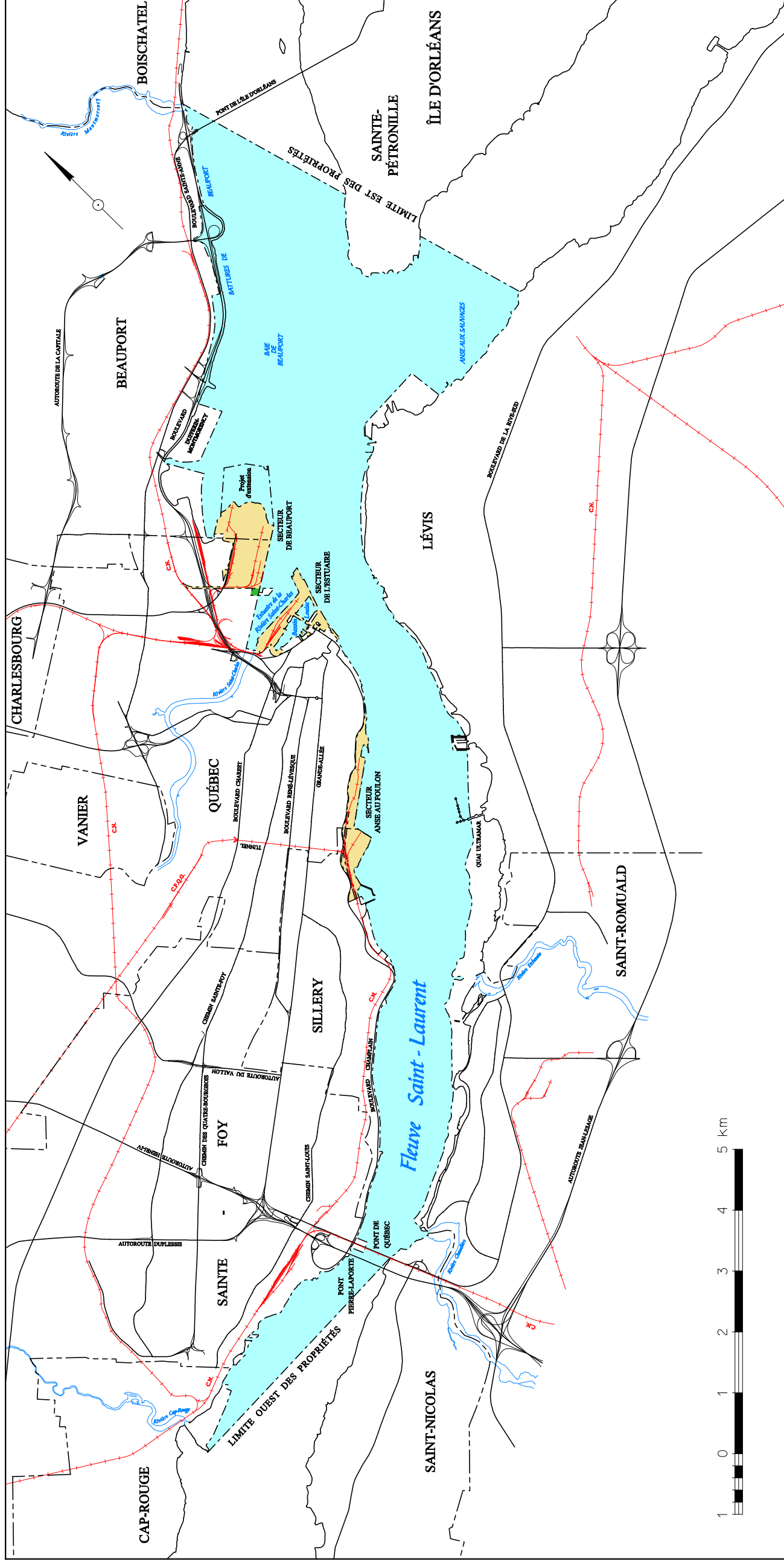
NOTE: Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 75 000

Sources : Carte topographique - 1 : 20 000
Ministère des ressources naturelles
Cartographie du Port de Québec

CARTE 1.1 : PROPRIÉTÉS

FÉVRIER 2001



PLAN D'UTILISATION
 DES SOLS

LÉGENDE

- Convoyeur aérien
- Limite des aires de stationnement
- Postes à quai fermés l'hiver
- Propriétés aménagées
- Propriétés privées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



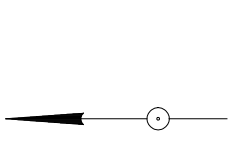
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
 Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 1.2 : CARACTÉRISTIQUES
 ET ÉTAT DES INFRASTRUCTURES

SECTEUR ESTUAIRE

FÉVRIER 2001



HANGAR No: 29
 TYPE D'ENTRÉESAGE : Vne solide
 SUPERFICIE : 11 395 m²
 ÂGE : 82 ans
 CONDITION : Mauvaise

POSTE À QUAÏ: 24
 LONGUEUR : 167,5 m
 PROFONDEUR : 10,0 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très pauvre
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 0 ans

HANGAR No: 27
 TYPE D'ENTRÉESAGE : Marchandise générale
 SUPERFICIE : 11 366 m²
 ÂGE : 14 ans
 CONDITION : Excellente

POSTE À QUAÏ: 27
 LONGUEUR : 292,2 m
 PROFONDEUR : 12,2 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très bonne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 35 ans

POSTE À QUAÏ: 28
 LONGUEUR : 277,8 m
 PROFONDEUR : 11,9 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 10 ans

POSTE À QUAÏ: 29
 LONGUEUR : 304,8 m
 PROFONDEUR : 11,3 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 10 ans

POSTE À QUAÏ: 4
 LONGUEUR : 246,0 m
 PROFONDEUR : 3,4 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 5 à 10 ans

POSTE À QUAÏ: 30
 LONGUEUR : 224,0 m
 PROFONDEUR : 10,0 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 10 ans

POSTE À QUAÏ: 31
 LONGUEUR : 224,0 m
 PROFONDEUR : 8,0 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 10 ans

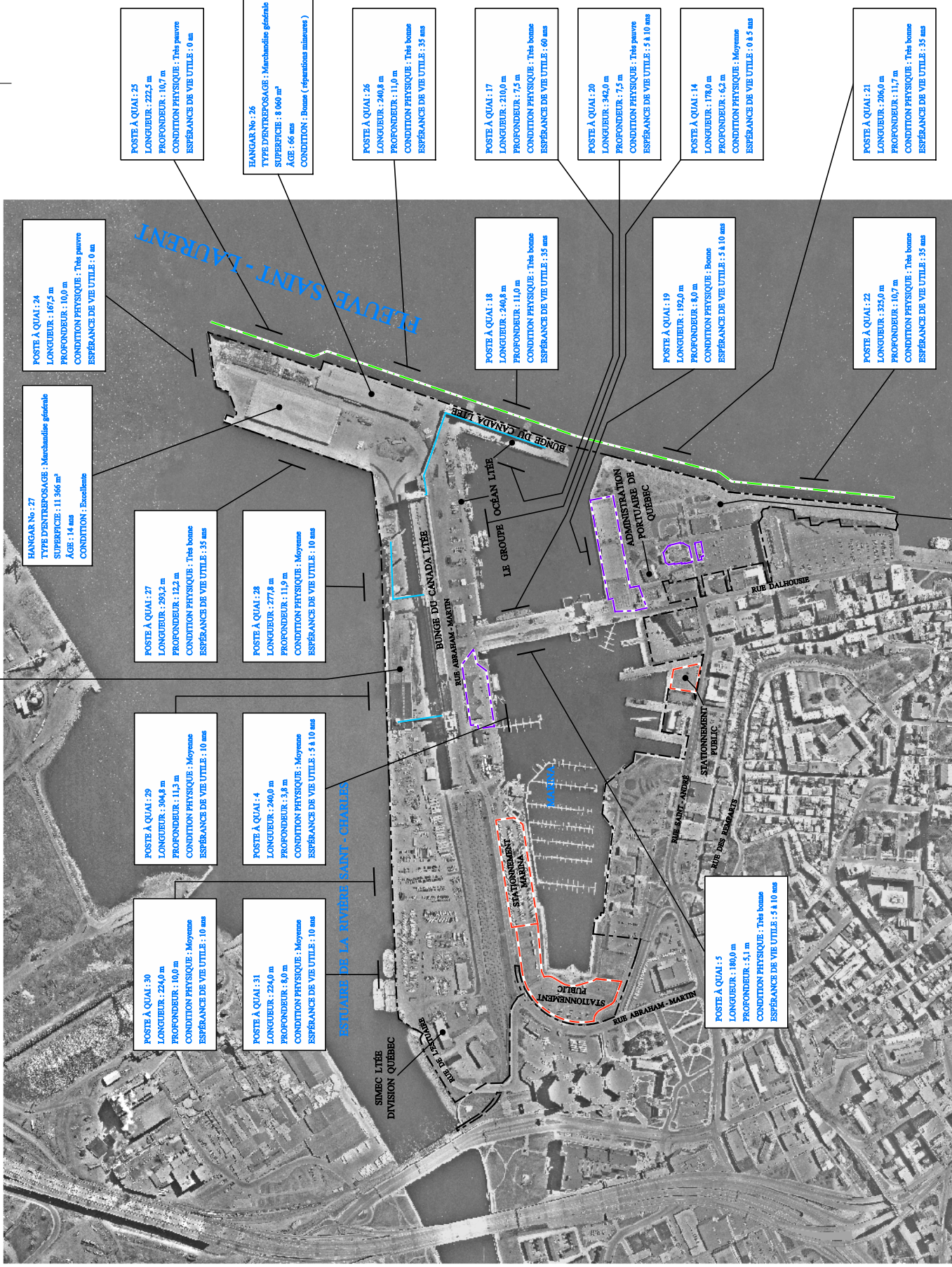
POSTE À QUAÏ: 26
 LONGUEUR : 240,8 m
 PROFONDEUR : 11,0 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très bonne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 35 ans

POSTE À QUAÏ: 17
 LONGUEUR : 210,0 m
 PROFONDEUR : 7,5 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très bonne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 60 ans

POSTE À QUAÏ: 20
 LONGUEUR : 342,0 m
 PROFONDEUR : 7,5 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très pauvre
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 5 à 10 ans

POSTE À QUAÏ: 14
 LONGUEUR : 178,0 m
 PROFONDEUR : 6,2 m
 CONDITION PHYSIQUE : Moyenne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 0 à 5 ans

POSTE À QUAÏ: 21
 LONGUEUR : 206,0 m
 PROFONDEUR : 11,7 m
 CONDITION PHYSIQUE : Très bonne
 ESPÉRANCE DE VIE UTILE : 35 ans



POINTE-A-CARCY ET TERMINAL DE CROISIÈRES

PLAN D'UTILISATION
 DES SOLS

LÉGENDE

- Convoyeur aérien
- Limite de location d'espace récréatif public
- Limite des municipalités
- Projet connu
- Propriétés aménagées
- Propriétés privées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



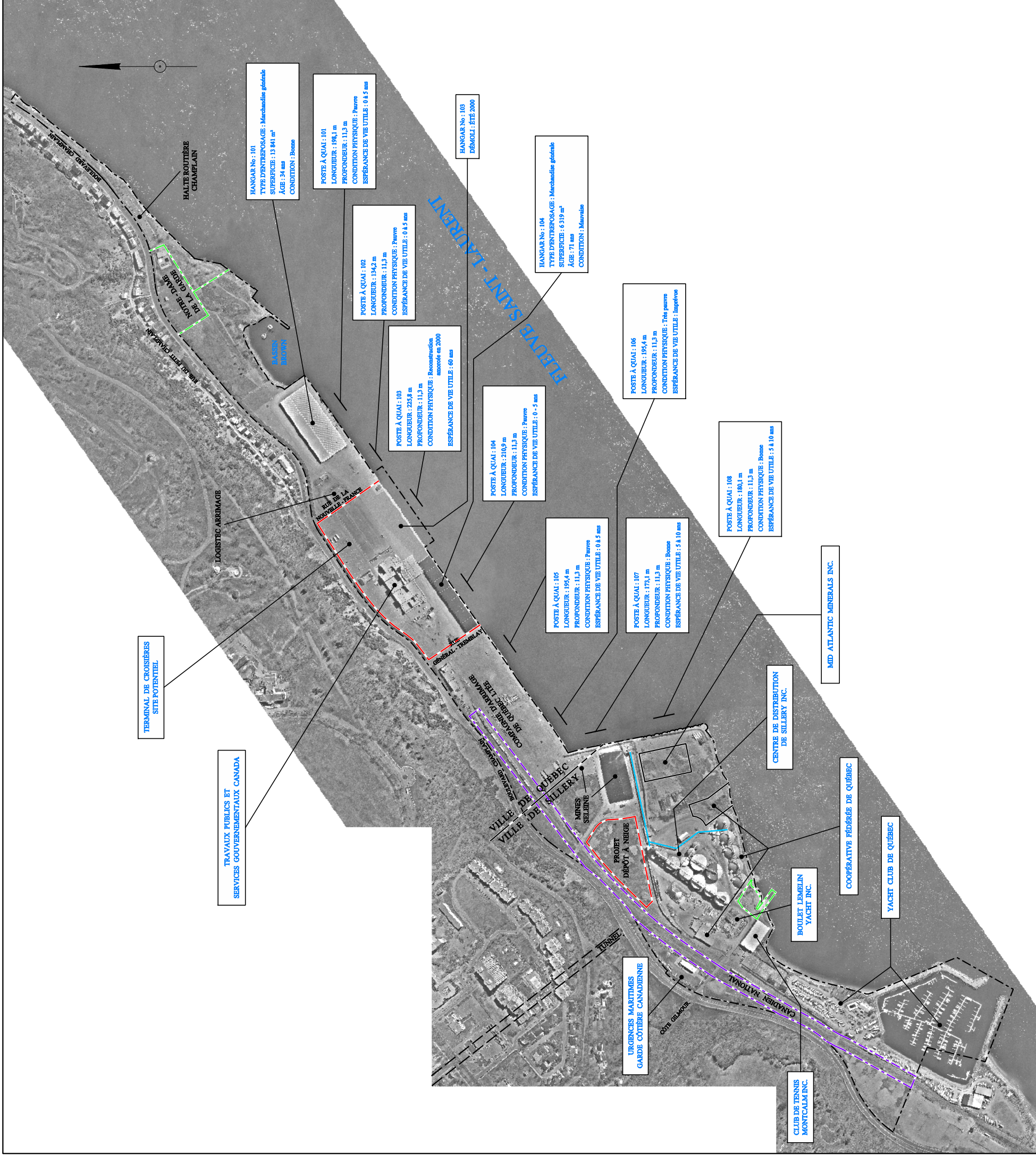
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
 Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 1.3 : CARACTÉRISTIQUES
 ET ÉTAT DES INFRASTRUCTURES









SECTEUR ANSE AU FOULON

FÉVRIER 2001



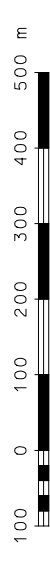
PLAN D'UTILISATION
DES SOLS

LÉGENDE

-  Convoyeur aérien
-  Limite de location d'espace récréatif public
-  Limite des municipalités
-  Pipeline aérien
-  Pipeline souterrain
-  Projet connu
-  Périmètre d'extension portuaire
-  Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



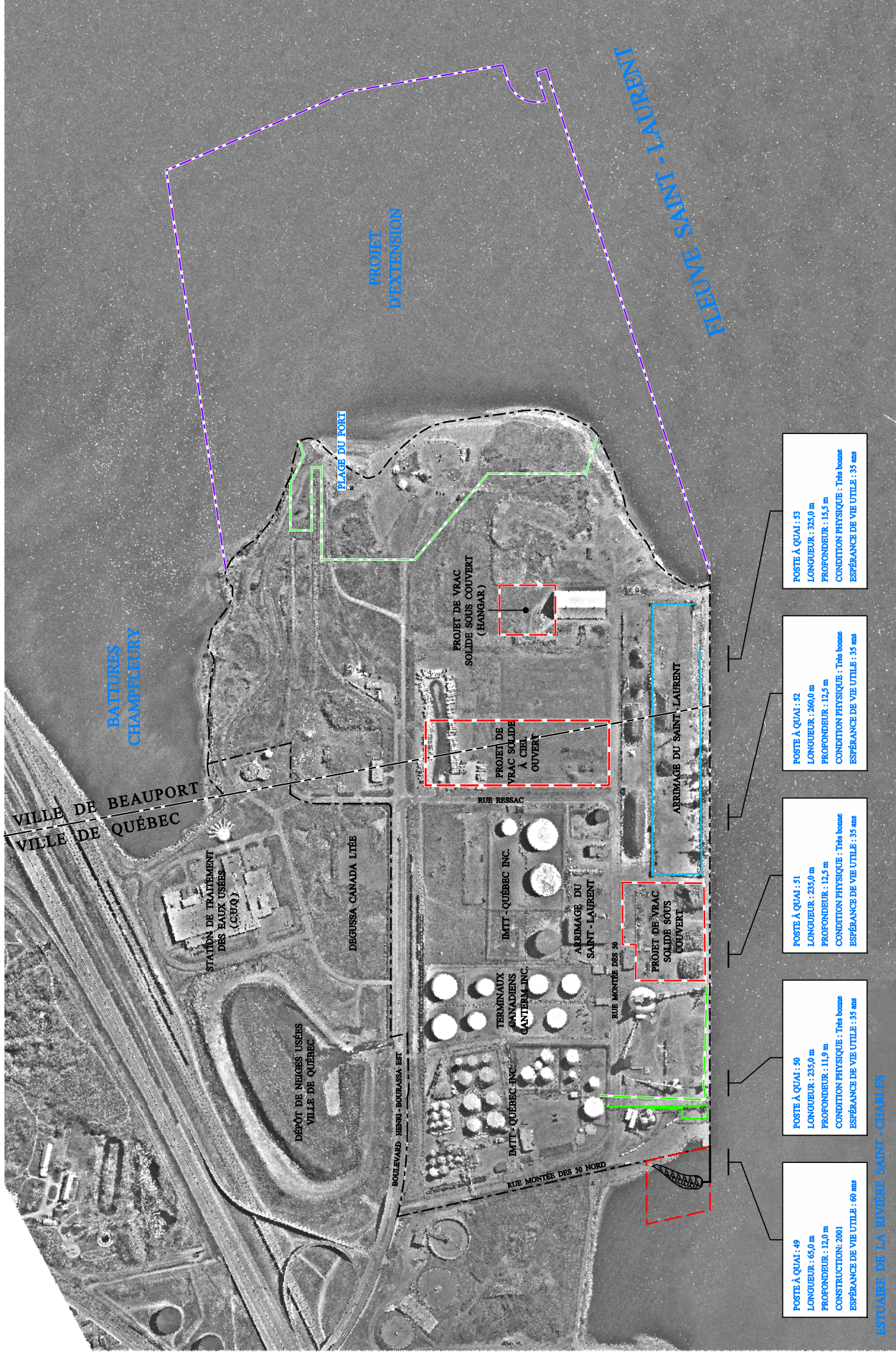
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

**CARTE 1.4 : CARACTÉRISTIQUES
ET ÉTAT DES INFRASTRUCTURES**

SECTEUR BEAUPORT

FÉVRIER 2001



Chapitre 2

ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Suite à la mise en contexte établit au chapitre précédent, il importe maintenant d'identifier les enjeux d'aménagement avec lesquels le plan d'utilisation des sols devra composer. Certains de ces enjeux s'appliquent à l'ensemble des trois secteurs portuaires de l'APQ alors que d'autres sont spécifiques à un secteur portuaire.

2.1 ENJEUX PAR SECTEUR PORTUAIRE

2.1.1 L'Estuaire

Les élévateurs à céréales occupent, physiquement mais aussi stratégiquement, une place dominante pour le secteur de l'Estuaire. Depuis quelques années, la majorité du volume des céréales commercialisées par la Commission canadienne du Blé se dirige vers des pays bordant l'océan Pacifique, donc les ports de la côte ouest canadienne sont favorisés pour les exportations de céréales. Il ne s'agit pas d'une première période de baisse d'activité pour l'ensemble des élévateurs sur le fleuve Saint-Laurent. En effet, ce marché se caractérise par des cycles de fréquence et d'amplitude variables. À cet égard, l'APQ est dépendante des ententes commerciales de la Commission canadienne du blé.

Dans ce creux de vague des activités d'exportation, le marché des grains domestiques devient stratégique pour assurer la pérennité de cette imposante infrastructure. Ce marché domestique dessert les entreprises régionales du secteur agricole. De ce fait, ce segment d'activité s'appuie sur une accessibilité routière efficace.

Le camionnage lourd dans le secteur du Vieux-Port / Basse-Ville est souvent perçu comme un inconvénient en raison du partage du réseau avec le trafic généré par les activités touristiques ou de détente et le mouvement pendulaire des travailleurs. Le ministère des Transports du Québec et la CUQ ont attribué au croissant formé par les artères Champlain, Dalhousie, Saint-André, Saint-Paul et Charest, le statut d'artère de niveau supérieur dans la hiérarchie routière régionale. Des exigences de fluidité de la circulation sont liées à ce statut. De plus, des gestionnaires de la circulation reconnaissent que le trafic généré par les activités portuaires est captif du corridor Dalhousie et Champlain en raison de sa destination. Périodiquement, divers intervenants planifient, notamment sur le boulevard Champlain et les rues Dalhousie et Saint-André, des aménagements de chaussée ou des politiques de contrôle de la circulation lourde qui peuvent venir en contradiction ou pour le moins gruger graduellement la fluidité généralement accordée à une voie ayant un statut supérieur dans la hiérarchie routière. Le maintien d'une fluidité pour la circulation lourde constitue un enjeu majeur pour l'avenir du secteur portuaire de l'Estuaire. Les notions de fluidité ou d'efficacité du réseau routier lorsqu'il est question du passage de camions lourds ne sont pas spécifiquement associées à une limitation de vitesse permise mais davantage à des notions tel que les limitations des droits d'usage, la préservation d'une géométrie adaptée aux caractéristiques de ces véhicules ou une synchronisation adaptée des feux de circulation.

Considérant que ce secteur portuaire possède deux hangars en bonne condition et que les marchandises transitant dans une telle infrastructure se destinent ou proviennent d'entreprises de la région, la problématique d'une accessibilité fluide pour les camions lourds au secteur de l'Estuaire est d'autant plus un enjeu majeur. En ce sens, la sensibilisation, la concertation et la vigilance sont nécessaires.

Un autre enjeu majeur pour le secteur de l'Estuaire était l'état de vétusté de certains postes à quai. Heureusement, les postes à quai dédiés aux élévateurs à céréales, principale source d'activité du secteur, sont dans un bon (postes 28 et 29) ou excellent état (poste 18). Il en est de même pour les hangars 26 et 27 qui disposent d'excellents quais. Les postes à quai 14 et 17 étaient dans un piteux état, mais ils ont subi, à l'été 1999, une réfection importante. Toutefois, la pointe de la jetée nord, soient les quais 24 et 25, montre des signes inquiétants de vétusté. L'ancien hangar 25, très détérioré, fut démoli récemment et actuellement aucune activité de transbordement n'est autorisée à ces deux postes à quai.

Le contexte actuel dans le marché des croisières, avec la mise en chantier de navires encore plus imposants, est marqué par la recherche de nouveaux produits touristiques de grande valeur en vue du redéploiement imminent d'une cinquantaine de navires de croisière. Une étape importante fut franchie à l'été 2000 avec la conclusion des travaux de l'évaluation environnementale et de la Commission de consultation publique. En conformité avec les recommandations énoncées, l'APQ enclenche divers processus afin de doter la Pointe-à-Carcy d'un terminal pour passagers. Le plan d'utilisation des sols prévoit donc des usages potentiels pour ces nouvelles propriétés.

Finalement, un dernier enjeu est lié au complément ou au rafraîchissement des infrastructures de l'espace récréo-touristique dans le pourtour du bassin Louise intérieur. Les aménagements de cette zone datent déjà de plus de 15 ans et ont besoin d'une réfection. De plus, l'aménagement paysager des aires de stationnement est actuellement incomplet considérant les activités récréo-touristique qui s'exercent à proximité. La concrétisation du projet de terminal de croisière à la Pointe-à-Carcy se compose d'interventions visant la bonification des aménagements paysagers du site. L'aménagement d'aires récréatives, bien qu'il ne s'agisse pas de la mission première de l'APQ, constitue une implication de celle-ci dans sa communauté tout en créant une zone de transition entre la zone portuaire et les autres activités du quartier.

2.1.2 Anse au Foulon

La vétusté de certains postes à quai et d'un des deux hangars est une problématique majeure du secteur de l'Anse au Foulon. Cette situation découle de nombreuses décisions antérieures d'organismes supérieurs qui ont pénalisé l'APQ de l'aveu même de la Société canadienne des ports.

Le chapitre précédent démontre les grandes qualités techniques de ce secteur face aux autres ports sur le fleuve Saint-Laurent. Ces avantages comparatifs reposent sur une profondeur d'eau adaptée au marché des marchandises générales non conteneurisées et une excellente desserte terrestre grâce à la présence de deux entreprises ferroviaires à rayonnement nord-américains et l'accès facile aux axes autoroutiers majeurs. Le seul point faible est la dimension réduite et l'état physique du tunnel de la compagnie ferroviaire CFGQ.

Pour accroître son volume d'activité, plusieurs avenues sont possibles ; soit retrouver les volumes perdus de marchandises générales suite au dernier conflit de travail, amener de nouveaux volumes ou recevoir de nouvelles fonctions portuaires. Plusieurs éléments sont imbriqués pour atteindre cet objectif. L'APQ peut intervenir sur certains éléments par contre d'autres sont hors de son contrôle.

La productivité des opérations d'arrimage est une variable importante dans le domaine de la marchandise générale non conteneurisée car cette manutention est intensive en main-d'œuvre. Selon les intervenants, la productivité s'accroîtra au port de Québec progressivement grâce à certaines clauses de la nouvelle convention collective entre les débardeurs et les arrimeurs. Celle-ci prévoit un renouvellement de la main-d'œuvre et un programme de formation afin d'atteindre l'objectif de productivité accrue.

Le volume perdu au fil des ans fut récupéré par différents ports le long du fleuve Saint-Laurent. Dans la perspective d'un retour de certains volumes de marchandises générales à Québec, un élément majeur est toutefois hors de contrôle de l'APQ. Cet inconnu est la position du Gouvernement du Québec dans le dossier de la cession des ports régionaux amorcé par le Gouvernement canadien. Les décisions à venir peuvent signifier la fermeture à brève échéance de nombreux petits ports régionaux et le retour d'un certain volume d'activité vers le port de Québec. Le volume de trafic observé à l'Anse au Foulon en 1999 est encourageant à cet égard. L'arrivée récente de pâte de bois provenant par trains de l'Alberta confirme les qualités du secteur de l'Anse au Foulon comme plate-forme intermodale. En ce sens, l'arrivée de nouveaux produits constitue un objectif réaliste pour le secteur de l'Anse au Foulon.

Parmi les nouvelles fonctions portuaires envisagées pour l'Anse au Foulon, il y a une phase ultérieure d'un terminal de passagers pour les activités de croisière en relève, au moment opportun, à celui de la Pointe-à-Carcy pour les croisières en destination et en port d'attache. La sélection du site de la gare maritime Champlain pour cette phase ultérieure n'est pas arrêtée. L'APQ entend suivre la recommandation de la Commission de consultation publique et procéder à une analyse comparative de divers scénarios afin de déterminer le site préférentiel.

À l'égard de la planification du territoire, les dessertes ferroviaires et routières sont primordiales pour l'avenir de l'Anse au Foulon car elles constituent ses avantages comparatifs. Les usagers en place actuellement utilisent les réseaux ferroviaires, en complément de la navigation, pour leur approvisionnement ou leur expédition. Pour le groupage ou le dégroupage des cargaisons, en raison du caractère régional des activités, les réseaux routiers et ferroviaires sont fortement sollicités. Donc l'avantage de la présence des deux entreprises ferroviaires d'envergure nord-américaine et la fluidité des mouvements de véhicules lourds sur le boulevard Champlain sont des variables essentielles. Les enjeux liés à l'intermodalité des transports sont traités de façon spécifique à la section 2.2.1.1 du présent chapitre.

Considérant la rareté des sites à potentiel portuaire, les difficultés et les coûts liés à la construction de nouvelles installations portuaires et à la mutation profonde que subit actuellement le système portuaire canadien, il serait irresponsable d'amputer prématurément le secteur portuaire de l'Anse au Foulon de certaines de ses propriétés. La revue de la littérature témoigne de cas où des installations portuaires furent jugées trop rapidement obsolètes et des conséquences de ces choix prématurés.⁵⁴

2.1.3 Beauport

Le secteur de Beauport est parfaitement adapté aux tendances modernes du transport maritime de produits en vrac. Il s'agit donc du secteur le plus porteur d'avenir du port de Québec.

En raison des nombreux projets présentement à l'étude, le secteur de Beauport pourrait connaître une croissance significative à l'égard de l'occupation de ses espaces. Cette perspective soulève trois enjeux majeurs. Le premier vise justement l'organisation de l'espace et la redéfinition de la desserte interne à l'égard des transports terrestres (routier et ferroviaire). Le deuxième enjeu est lié à l'intensification des activités de transports terrestres sur les corridors ferroviaires et routiers. Le troisième enjeu est complexe et vise la légitimité du projet actuel face à l'autorisation d'extension accordée en 1985 suite à la Commission environnementale fédérale.

L'ajout de nouveaux volumes de marchandises diverses avec différents types d'entreposage exige une réflexion sur la répartition de ces usages à l'intérieur du secteur portuaire, sur les branchements nécessaires à des infrastructures existantes de manutention, sur les incidences

⁵⁴ Guillermin, Bruno, Op.Cit.; Brutomesso, Bruno, Op Cit.; Malézieux, Jacques, Op Cit.; Charlier, Jacques, Op Cit.

à l'égard des taux d'occupation des postes à quai, sur les rendements des chaînes de manutention et sur la compatibilité avec les usagers voisins. L'ajout de ces nouveaux projets s'accompagne de besoins accrus face à la desserte ferroviaire. Il faudra donc prévoir un complément du réseau existant afin de desservir les nouvelles galeries de chargement ou de déchargement tout en s'assurant de la fluidité constante des convois sur le site et de la présence suffisante des voies de fractionnement des convois pour les divers usagers. Le réseau routier sera aussi affecté par l'implantation des nouvelles installations de chargement des wagons ou des camions et la mise en place d'éventuelles infrastructures de manutention (convoyeurs). Il faudra donc réorganiser le réseau routier en fonction des usages actuels et futurs.

L'intensification des activités de transbordement au poste à quai 51, suite à la concrétisation des projets connus, accentue la problématique liée à un taux d'occupation accru du poste à quai par les navires ainsi que celle liée à la cohabitation de deux types de manutention (vracs liquides et solides). Dans ce contexte, afin de soulager les postes à quai 50 et 51, la construction d'un nouveau poste à quai (quai 49), dans l'axe de la ligne de quai, est projetée pour accroître la capacité d'accostage de navires de vracs liquides.

Le second enjeu est lié aux transports intermodaux et est davantage traité à la section 2.2.1.1 présentée ci-après.

Le dernier enjeu majeur du secteur de Beauport est lié à l'extension de la zone portuaire de Beauport selon l'autorisation accordée en 1985 suite à la Commission environnementale fédérale. Ce dossier est complexe. D'une part, la légitimité de l'autorisation accordée est remise en cause par divers groupes du fait qu'elle date déjà de 15 ans. D'autre part, l'autorisation de 1985 constitue, pour certains intervenants, une contrainte qui freine l'opportunité de mettre en valeur, de façon permanente la plage actuelle de Beauport. Sur ce point, il importe de souligner que même si l'autorisation de 1985 est éventuellement déclarée caduque, l'APQ peut choisir, en raison de son importance stratégique, de soumettre un projet révisé à un nouveau processus d'évaluation environnementale à un moment qu'elle jugera opportun.

L'autorisation environnementale fut modelée afin de prendre en compte les délais inévitables dans la réalisation d'un tel projet. Ainsi, l'autorisation environnementale prévoit la constitution d'un Comité de surveillance qui verra à porter le jugement de l'heure, à l'intérieur de l'intégrité du rapport, lors de la concrétisation du projet. Les questions précédentes seront donc soumises aux membres de ce comité. Fondamentalement, le délai dans la réalisation de l'extension du port est perçu comme une embûche à une mise en valeur permanente de la plage. Pour mieux saisir la nature et l'ampleur de cet enjeu et ultimement de définir une piste de solution consensuelle, il importe d'isoler la problématique liée au calendrier de réalisation des deux composantes (zone portuaire et zone récréative) et la problématique liée aux aspects environnementaux (la légitimité de l'autorisation et conformité des modifications du projet révisé).

Calendrier des projets

La concrétisation de tous les projets portuaires actuellement à l'étude signifierait une diminution considérable des espaces libres au secteur de Beauport et relancerait sérieusement les perspectives de réalisation du projet d'extension préconisé par l'APQ. Toutefois, il est encore impossible de fixer une date pour la réalisation d'une première phase d'extension car, avant de procéder à ces investissements majeurs, des scénarios d'accroissement de la productivité des installations existantes sont priorisés pour répondre à la manutention de volumes additionnels. En parallèle depuis 1985, la vision d'un projet récréo-touristique sur le site de Beauport est aussi demeurée à l'étape de l'esquisse⁵⁵.

⁵⁵ Comité des villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine de Québec, op cit.

Comme le notait la Commission en 1984, certains intervenants « soulignaient surtout l'absence d'un schéma d'aménagement qui permettrait une discussion élargie de l'importance de l'accès aux rives du fleuve dans la région »⁵⁶ Aujourd'hui encore, cet exercice de planification globale pour un partage judicieux du littoral ne s'est pas concrétisé. Un tel exercice permettrait de développer une vision concertant du fleuve Saint-Laurent, avec ses rives nord et sud et ses affluents, comme un grand « espace bleu ». Cet exercice pourrait prendre en compte plusieurs éléments dont la qualité actuelle de l'eau pour la baignade ou la pratique de sports nautiques, tous les autres espaces riverains disponibles et tous les autres projets connus. Dans ce contexte de planification globale et régionale, il serait pertinent d'évaluer l'écart entre les calendriers de réalisation des volets portuaires et récréatifs. Cette évaluation des calendriers pourrait amenuiser et même anéantir cette perception d'opposition entre les deux volets (extension portuaire et plage permanente).

Légitimité de l'autorisation environnementale et analyse du projet révisé

D'abord, à l'égard de la légitimité de l'autorisation environnementale, il importe de souligner que les commissaires, dans leur rapport, précisent que « l'échéancier de construction dépendra des besoins de clients éventuels et il est probable que les travaux s'échelonnent sur plusieurs années »⁵⁷. Les délais de concrétisation du projet constituaient donc une variable connue et assimilée par la Commission et les ministres impliqués dans la décision. De ce fait, deux éléments de cette décision encadrent le long délai prévu dans la réalisation du projet.

Ainsi, sachant ces délais et l'incertitude sur les usages futurs, l'autorisation accordée ne vise que la création de la péninsule et des postes à quai. Ainsi, il fut convenu que chaque usage futur sera soumis, avant sa réalisation, à son propre processus d'évaluation environnemental.

Ensuite, un Comité de surveillance est prévu afin de prendre en compte les ajustements nécessaires au fil des ans dans le respect de l'intégrité du rapport. Les membres du Comité de surveillance auront donc à faire le point sur la légitimité de l'autorisation et devront juger du respect des principes de l'autorisation environnementale à l'égard d'un projet révisé que l'APQ entend déposer afin de bonifier le projet initial notamment en augmentant les espaces verts.

Le secteur de Beauport, en raison de ses promesses d'avenir, exige une prise en compte sérieuse de ses enjeux.

2.2 ENJEUX GLOBAUX

2.2.1 Planification régionale et municipale

Deux éléments liés aux activités portuaires sont particulièrement touchés par la planification régionale et municipale. Ces deux éléments sont les *réseaux de transport terrestre* et le *partage des fonctions sur le littoral du fleuve Saint-Laurent*.

La planification du territoire étant une fonction d'arbitrage entre des problématiques d'aménagement et de développement et des visions locales et régionales, il est essentiel selon les règles de l'art qu'une vision globale, concertée et argumentée encadre et, de ce fait, précède toute intervention ponctuelle. Notre lecture du contexte conclue à une absence de documents exposant une vision régionale consensuelle sur certains éléments structurant de l'aménagement du territoire. L'absence d'une vision globale et concertée engendre la multiplication de débats stériles sur de nombreux projets ponctuels.

⁵⁶ Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, op cit, p. 29

⁵⁷ Idem, p.3

2.2.1.1 Intermodalité des transports

Les spécialistes internationaux des domaines maritimes et portuaires définissent le port moderne comme un nœud intermodal dont toutes les ramifications doivent être tissées très serrées et dont chacune doit être d'une efficacité optimale. L'intermodalité avec les transports terrestres, tant ferroviaire que routier, est une composante essentielle pour un port. Mais le port partage ces réseaux de transport avec d'autres intervenants. Cette situation exige l'établissement de consensus régionaux face à ces éléments structurants pour l'aménagement du territoire et le développement régional.

Transport ferroviaire

Durant la dernière décennie, le transport ferroviaire a fait l'objet de nombreuses mutations. Les deux grandes entreprises nationales de chemins de fer ont abandonné ou vendu à de petites entreprises des circuits non rentables pour elles. Le terme « rationalisation » fait déjà partie du vocabulaire des compagnies ferroviaires. Le terme « interconnexion » s'est introduit récemment et semble porteur d'avenir pour le transport ferroviaire. L'effervescente mutation observée dans ce domaine n'a pas encore atteint une nouvelle stabilité.

Malheureusement, l'avenir du système ferroviaire dans la région de Québec a peu fait l'objet de réflexion et encore moins d'un débat dans une vision globale. Une sensibilisation est toutefois en cours. Dans ce contexte, l'APQ croit qu'il est prématuré de véhiculer des projets d'aménagement récréatif, touristique ou résidentiel qui préconisent le démantèlement de certaines voies ferrées en absence d'une vision concertée du réseau ferroviaire. Cette problématique excède les simples inquiétudes de l'APQ et devrait rejoindre les attentes des grandes entreprises et des agents de développement impliqués dans la mise en valeur des zones industrielles de la région.

Actuellement, le port de Québec génère environ 40 % de tous les mouvements de wagons observés dans la région. Ainsi, toute croissance significative des activités portuaires serait perceptible le long des réseaux existants. Présentement, le schéma d'aménagement de la CUQ et les plans d'urbanisme identifient les corridors ferroviaires sans aborder l'aspect de l'intensité de leur utilisation. Considérant l'immutabilité de ces corridors et l'énorme complexité d'en créer de nouveaux, il serait opportun selon l'APQ que les outils de planification du territoire confirment le droit à l'utilisation optimale des corridors existants.

Ainsi, à l'égard du système ferroviaire, l'APQ souhaiterait :

- que la région se dote d'une vision globale, concertée et argumentée face à l'avenir de la desserte ferroviaire pour le transport des biens et des personnes sur l'ensemble de son territoire ;
- que des ententes d'interconnexion viable et la sélection de couloirs privilégiés soient des conditions essentielles et préalables avant la promotion de toute intervention d'aménagement qui aurait comme objectif de préconiser le démantèlement d'un corridor ferroviaire ;
- que la sélection des couloirs ferroviaires retenus dans le cadre d'une rationalisation prenne en compte leur performance face aux techniques de transport moderne (ex. : 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) ;
- que le droit à une utilisation optimale des couloirs ferroviaires soit abordé dans les schéma d'aménagement et les plans d'urbanisme.

Dans ce dossier, l'APQ confirme son entière disponibilité pour travailler avec les planificateurs régionaux, les entreprises industrielles de la région de Québec, les agents de développement voués à la mise en valeur des parcs industriels de la région, le MTQ et les compagnies

ferroviaires pour définir une vision globale, concertée et argumentée à l'égard du réseau ferroviaire dans la région de Québec. Il importe de préciser que l'APQ ne s'oppose pas à une rationalisation des voies ferrées et à l'implantation de pistes cyclables ou polyvalentes sur d'anciens couloirs ferroviaires dans la mesure où ces choix s'inscrivent dans une vision globale qui prend en compte un transport ferroviaire efficace des biens.

Transport routier

Le secteur portuaire le plus vulnérable est celui de l'Estuaire en raison de sa localisation au cœur d'un quartier à fort achalandage récréatif et touristique. Paradoxe ultime, l'activité portuaire, qui fut à l'origine de ce quartier historique, en est aujourd'hui le négligé. Périodiquement, divers projets sont véhiculés afin de limiter ou contrôler les mouvements de véhicules lourds dans ce secteur. Le croissant formé par le boulevard Champlain, les rues Dalhousie et Saint-André et le boulevard Charest est souvent visé par ces études. La concrétisation de certains projets sur ce croissant peut générer des incidences parfois importantes sur les activités exercées dans les secteurs portuaires de l'Anse au Foulon et l'Estuaire.

Pour le secteur portuaire de Beauport, le statut du boulevard Henri-Bourassa est aussi un enjeu important considérant que cette voie de circulation permet aux véhicules lourds de relier l'autoroute de la Capitale au secteur portuaire. Le statut du boulevard Henri-Bourassa est aussi une pièce majeure d'un réseau hiérarchisé de la région car il relie deux autoroutes (La Capitale et Dufferin-Montmorency). Avec les perspectives d'une croissance au secteur de Beauport, la confirmation du statut du boulevard Henri-Bourassa est une pièce importante d'une vision globale du réseau de transport routier de la région.

Heureusement, le plan de transport du MTQ⁵⁸ pour la région de la capitale nationale confirme le rôle de desserte de niveau supérieur pour le camionnage sur les artères nommées précédemment. La sensibilisation préconisée par l'APQ vise un traitement coordonné lors de la préparation à venir du schéma d'aménagement révisé et des plans d'urbanisme.

2.2.1.2 Partage du littoral

Le littoral est une ressource limitée qui est fortement convoitée par plusieurs fonctions. Dans la région de Québec, des pressions s'exercent sur les rares sites riverains libres et visent leur reconversion à des fins publiques. Entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, les infrastructures routières occupent 35 % du littoral et créent une barrière physique qui ne permet pas ou peu d'aménagement récréatif en rive. Le projet de requalification du boulevard Champlain explore certains scénarios afin de corriger cette situation. L'effet induit par ces infrastructures routières qui empêchent l'accès au littoral est d'accroître davantage les pressions sur les quelques sites riverains vacants notamment les réserves portuaires.

Depuis les dernières années, le contexte a changé. Ainsi, le démantèlement de réservoirs pétroliers sur une propriété du CN en bordure du boulevard Champlain a considérablement modifié l'offre d'espace libre en rive. La Ville de Sillery a rapidement identifié ce site comme un parc riverain. L'étude de requalification du boulevard Champlain analyse aussi divers scénarios qui offrent plus ou moins d'espace public aménagé en rive.

⁵⁸ Ministère des transports du Québec, Plan de transport de l'agglomération de Québec, Le transport multimodale, Document de travail, janvier 1996 et Politique relative à la Capitale nationale, Les transports au cœur du dynamisme de la capitale nationale, Plan d'action du ministère des transports, 1999.

Toutefois, les plans d'urbanisme des villes de Québec et de Beauport ne reconnaissent pas les réserves foncières du port de Québec. Ainsi, le projet d'extension à Beauport ne serait pas possible si l'APQ était soumise aux règlements d'urbanisme locaux, tout comme la mise en valeur de la réserve foncière du bassin Brown à l'Anse au Foulon. En plus, les Villes de Québec et de Beauport et la CUQ véhiculent un projet récréatif qui amputerait les quelques terrains encore libres au secteur de Beauport. Le cumul de ces visions locales élimine toute perspective de croissance du port de Québec et mine sa viabilité et sa pérennité à moyen et long terme. L'absence d'une vision globale à moyen ou long terme des réseaux ferroviaires et routiers amplifie l'imprécision. L'APQ n'est pas le seul organisme à souhaité une planification régionale et globale du littoral. Comme il fut énoncé précédemment, certains intervenants ont souligné, lors des audiences de la Commission environnementale de 1984, leur regret face à l'absence d'un schéma d'aménagement qui permettrait une discussion élargie sur le partage du littoral.

En absence d'une planification globale du littoral, les messages sont confus. La grande majorité des projets à vocation récréo-touristique lancés sur la place publique sont embryonnaires. Le contenu du plan d'aménagement de l'un contredit le sondage de l'autre. Finalement, une étude du Département de la santé publique de Québec à l'égard de la qualité de l'eau pour la baignade ajoute à la confusion.

Au fil des ans, les diverses administrations portuaires furent sensibles aux aspirations de la population désirant accéder au fleuve Saint-Laurent. Ainsi, le port fut impliqué dans la réalisation de 89 % des espaces publics en rive entre les rivières Cap-Rouge et Montmorency. Mais, en contrepartie, la sensibilisation des partenaires régionaux aux besoins et aux perspectives d'avenir du port s'amorce à peine.

Dans ce contexte, un arbitrage respectueux des objectifs économiques et sociaux sur le littoral et une planification des réseaux de transports terrestres seraient nécessaires. À l'égard du partage du littoral, les expériences étrangères soulignent les conditions de réussite suivantes : « tout d'abord la consultation des citoyens apparaît comme un passage obligatoire ; ensuite, le nécessaire partenariat public-privé s'organise autour d'un projet global de développement assurant une interrelation entre les différents types d'activités économiques, sociales, récréatives. Celui-ci suppose la recherche de nouveaux outils d'urbanisme... »⁵⁹

2.2.2 Dialogue avec les villes et les planificateurs régionaux

L'immunité de l'APQ face à la réglementation d'urbanisme est une épée de Damoclès qui a longtemps miné les relations entre les administrations portuaires et les Villes. Considérant les besoins des deux parties de répondre aux attentes de la population dans un environnement où les mesures de cohabitation exigent de plus en plus de raffinement, il est pertinent d'établir un *modus vivendi* afin de faciliter la résolution de problème sans recourir à l'immunité de l'APQ.

L'enjeu constitue donc d'innover afin d'établir des processus de dialogue pour traiter les problèmes ponctuels d'insertion lors de la réalisation de projets spécifiques mais aussi pour maintenir un processus de réflexion, de décision et d'action face à des problèmes plus globaux liés à l'intégration des activités portuaires dans la planification urbaine et régionale.

Pour l'implication des services d'urbanisme dans l'évaluation des projets ponctuels, le défi consiste à harmoniser les processus d'étude de cas entre l'APQ et les Villes, d'aplanir les embûches générées par la gestion foncière pratiquée par l'APQ et d'assainir les normes d'implantation et de construction en fonction de la réalité portuaire.

⁵⁹ Chantal Sayaret, « Synthèse », in Villes portuaires, acteurs de l'environnement, Quatrième conférence internationale Villes et ports, p.40

L'intégration des activités portuaires dans la planification urbaine et régionale est aussi un défi essentiel à réussir. Les conséquences sont majeures et justifient de relever ce défi. Il ne suffit qu'à penser à la problématique ferroviaire (rationalisation des voies, interconnexion, sélection des corridors performants, intensité d'utilisation, etc), à la fluidité de la circulation des véhicules lourds sur des voies de statut national et aux pressions urbaines découlant du partage du littoral.

2.2.3 Paysage et cohabitation

Bien que de façon générale, l'APQ n'ait pas à rougir du traitement paysager de l'interface entre ses secteurs portuaires et le milieu urbain environnant, il faut reconnaître, qu'en raison de sa position au cœur d'une agglomération chargée d'histoire et fortement fréquentée par des touristes, les attentes seront toujours à la hausse. Les propres projets de l'APQ, dont les deux phases des terminaux pour les passagers de croisière, forcent cette dernière à porter un regard critique sur le paysage généré par ses activités et ses infrastructures portuaires.

À cet égard, l'enjeu est de favoriser la mise en place d'un paysage typique, distinctif et de qualité esthétique. Le défi est grand car chaque secteur portuaire possède des activités différentes et des infrastructures parfois très imposantes alors que les caractéristiques du milieu d'insertion sont très variées. Ainsi, en plus du traitement paysager de l'interface des secteurs portuaires, il faudra s'attarder à des amoncellements de produits, des structures verticales (grues, élévateurs, etc.) ou horizontales (convoyeurs) et des bâtiments aux formes variées.

Étant localisés sur un littoral fortement convoité par la population, tous les secteurs portuaires cohabitent avec des activités récréatives ou touristiques. Plusieurs mesures d'insertion furent pratiquées pour assurer une intégration port/ville. Bien que des mesures de transition restent à compléter à certains endroits, la cohabitation entre les activités récréatives de la plage de Beauport et les activités portuaires restent à faire et exigera une grande part d'innovation, d'originalité et de bonne volonté.

L'APQ est bien consciente que l'insertion de ses secteurs dans leur milieu est un processus qui exige des améliorations continues et concertées. L'amélioration du dialogue avec les municipalités fait partie d'une démarche visant à convenir et mettre en place des mesures et des actions en ce sens.

Chapitre 3

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le 1^{er} mai 1999, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, la Société du port de Québec est devenue l'Administration portuaire de Québec (APQ). Ce nouveau statut, en plus de confirmer le rôle stratégique du port de Québec pour l'économie canadienne, introduit une plus grande autonomie administrative et financière ainsi que les obligations qui en découlent. Le nouveau Conseil d'administration de l'APQ, composé uniquement de personnes de la région de Québec, dispose d'une panoplie d'outils afin de s'assurer de la viabilité financière des activités portuaires et de son intégration à la vitalité économique régionale et nationale et à la dynamique urbaine. Le plan d'utilisation des sols est un des outils de gestion à la disposition du Conseil d'administration.

Dans ce contexte, le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec définit l'organisation spatiale et fonctionnelle de ses propriétés dans l'esprit des grandes orientations suivantes :

- **disposer d'espaces industrialo-portuaires, d'équipements et d'infrastructures offrant une grande flexibilité pour satisfaire aux exigences de l'exploitation portuaire actuelle et future, dans le but d'appuyer et de bonifier l'activité économique régionale et canadienne ;**
- **optimiser la gestion et la rentabilité des propriétés sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec ;**
- **préserver l'intégrité des propriétés affectées à l'exploitation portuaire ;**
- **préserver les liaisons avec des réseaux de transports terrestres, tant ferroviaire que routier, efficaces et diversifiés ;**
- **favoriser l'insertion des fonctions portuaires dans le milieu urbain environnant ;**
- **favoriser l'intégration d'espaces publics en périphérie des zones portuaires actives dans les limites de la sécurité publique et de la pérennité des activités portuaires.**

La répartition et l'organisation sur le territoire des diverses aires d'utilisation répondent à la problématique définie précédemment et s'inscrivent dans les concepts d'aménagement obéissant aux objectifs relatifs à l'opération et à la gestion portuaire, à la gestion des propriétés, la rentabilité des actifs, à la qualité de l'environnement urbain, la protection des ressources naturelles et à l'existence ou la création de conditions favorables au développement économique.

Chapitre 4

CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT

L'Administration portuaire de Québec dispose de trois secteurs actifs pour la manutention de produits variés, soit l'Estuaire, l'Anse au Foulon et Beauport. Pour leur part, les activités de croisière se concentrent actuellement au secteur de l'Estuaire et, en période de pointe, aux quais de la Reine (Garde côtière canadienne) ou très occasionnellement à l'Anse au Foulon. Au fil des ans, chacun des secteurs portuaires actifs s'est défini un créneau particulier d'activités en raison des caractéristiques distinctes de ses infrastructures maritimes, des dimensions de ses aires d'entreposage, de sa desserte en transports terrestres et de la composition de son milieu d'insertion. Dans un premier temps, il importe de présenter le concept global qui précise les vocations dominantes de chacun des trois secteurs de l'APQ. Par la suite, le concept d'aménagement spécifique à chacun des trois secteurs du port de Québec sera présenté.

4.1 CONCEPT GLOBAL

Sur la base du constat et des enjeux établis aux chapitres précédents, les caractéristiques distinctives de chaque secteur portuaire conduisent au concept global illustré à la carte 4.1 (à la fin du chapitre).

Depuis la fondation de la ville de Québec, le **secteur de l'Estuaire** s'est développé en symbiose avec l'urbanisation de cette dernière. Dans un passé plus récent, soit depuis les trois dernières décennies, ce secteur portuaire a connu de profondes mutations. Les activités de manutention de marchandises sont toujours bien vivantes sur la jetée nord des bassins Louise. Toutefois, certaines installations portuaires, qui dominaient le paysage de la Pointe-à-Carcy à la fin des années 60, furent jugées obsolètes et ce secteur a fait l'objet d'un profond réaménagement. Aujourd'hui, elles font place à un espace dominé par les activités récréo-touristiques et les édifices à bureaux où seuls les navires de croisière témoignent encore du passé portuaire et maritime du lieu.

Les activités de manutention de marchandises du secteur de l'Estuaire ont un caractère immuable en raison notamment des imposantes installations pour le transbordement des céréales qui occupent une grande portion de l'espace et utilisent trois postes à quai (quai 18, 28 et 29). D'autres hangars (postes à quai 26, 27 et 29) et terre-pleins (postes à quai 24, 25, 30 et 31) complètent les installations d'activités portuaires. Ce secteur est caractérisé par des infrastructures diversifiées desservant des hinterlands très variés. Ainsi, dans le domaine des céréales, une grande portion du tonnage manutentionné est liée à une chaîne de transport de navires à navires (lacquiers et océaniques) pour une liaison entre les greniers de l'Amérique du Nord et les pays de l'Europe ou de l'Afrique. L'autre portion des céréales est liée à un marché régional pour l'alimentation des animaux. Ce dernier volume s'ajoute au tonnage de marchandises générales desservant des entreprises de la grande région de Québec (ex. : papier-journal de Daishowa). Contrairement aux céréales à l'exportation, le marché domestique utilise une chaîne de transport impliquant des navires (océaniques ou lacquiers) et du transport terrestre (camions ou trains).

L'exercice des activités liées à l'hinterland régional est confronté à un réseau routier fortement sollicité notamment par les usagers des activités récréo-touristiques du quartier Vieux-Port / Basse-ville. Face à cette situation, le concept global accorde la priorité au secteur de l'Anse au Foulon pour les activités de manutention liées aux entreprises régionales qui exigeront du camionnage afin de ne pas aggraver indûment l'achalandage sur le réseau routier dans le quartier Vieux-Port / Basse-ville. Pour le secteur de l'Estuaire, les activités existantes desservant une clientèle régionale se poursuivront car il s'agit déjà d'une sélection préférentielle

ou immuable. Ainsi, le secteur de l'Estuaire, en plus des activités de manutention des céréales et de papier journal, constituera un site d'accueil pour les marchandises générales utilisant les trains comme desserte terrestre ou le camionnage en relève au secteur de l'Anse au Foulon lors de période de pointe à ces installations. Malgré les efforts témoignés pour ne pas envenimer indûment les problèmes de circulation dans le quartier, l'APQ réitère l'importance primordiale d'une circulation fluide pour les camions lourds qui doivent atteindre son secteur portuaire dans le cadre de toutes ses activités.

Photo. 4.1

La ville de Québec et son port



encore le centre financier de la ville de Québec.

La concentration des activités industrielles, l'apparition des grands centres de distribution, l'évolution de l'architecture navale et l'intermodalité des transports ont grandement modifiés les opérations dans les ports modernes.

Aujourd'hui, les relations entre le port et la population de sa ville sont toujours présentes mais nettement moins perceptibles pour la majorité des gens.

Depuis sa fondation, l'urbanisation de la ville de Québec et de son agglomération fut associée à l'activité portuaire. Étant un havre naturel de grande qualité, ce site fut retenu pour établir la première colonie en Nouvelle-France.

Depuis le début du XIX^e siècle, le port de Québec fut la plaque tournante commerciale qui insuffle le développement de la ville et de son agglomération. Étant un important lieu d'échange pour toutes les strates de la population, de nombreux services connexes et institutions financières s'établirent dans le secteur immédiat du port. Jusqu'à tout récemment, la rue Saint-Pierre constituait



Considérant la priorité accordée au secteur de l'Anse au Foulon pour les activités de manutention de marchandises générales desservant la grande région de Québec, les terrains de l'Estuaire seront disponibles pour accueillir des activités de services aux navires (pièces, entretien et réparations).

Pour leur part, les quais de la Pointe-à-Carcy continueront d'accueillir les navires de croisières fluviales et en escale. Les croisières fluviales se poursuivront aux postes à quai 14 et 19 alors que les navires en escale accosteront toujours prioritairement aux postes à quai 21 et 22. Occasionnellement, afin de répondre à la période de pointe de la mi-septembre à la fin d'octobre, les quais de la Reine (Garde côtière canadienne) et de l'Anse au Foulon accueilleront aussi des navires de croisière en escale.

Suite à l'examen environnemental et aux recommandations de la Commission de consultation publique sur le projet de terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, l'APQ a enclenché la réalisation du projet sur les immeubles dont la gestion lui a été confiée.

Pour les autres propriétés de l'APQ dans ce secteur, le concept global préconise la continuité des activités de loisir (marina), de détente (promenade piétonne et cycliste) et de tourisme (croisières fluviales, promeneurs). L'APQ poursuivra sa collaboration avec les promoteurs d'événements récréo-touristiques qui désirent utiliser ses installations (Transat, course hivernale de canots, Fête de la Nouvelle-France). Ces propriétés forment une zone de transition entre les activités portuaires de l'Estuaire et les résidences ou les commerces du quartier Vieux-Port / Basse-ville.

Finalement, le bassin Louise extérieur, avec la présence des remorqueurs, des navires de services, des navires d'excursion ou de croisière fluviale et avec les élévateurs à céréales en fond de scène, constitue un lieu d'animation apprécié par les promeneurs de la Pointe-à-Carcy. Le concept préconise donc une mise en valeur de cet attrait.

Le secteur de l'Anse au Foulon se démarque par son lien direct avec des entreprises de l'hinterland traditionnel de la région de Québec. La grande majorité des produits manutentionnés à ce secteur provient ou se destine à des industries ou des organismes locaux ou régionaux.

La longueur et la profondeur d'eau des postes à quai ainsi que les dimensions des aires d'entreposage sont parfaitement adaptées aux caractéristiques des navires qui transportent les cargaisons liées à ces marchés régionaux. La chaîne intermodale observée à l'Anse au Foulon se compose presque exclusivement d'un volet maritime (océanique ou fluvial) complété par un volet terrestre (camion ou train). La présence de deux importantes entreprises ferroviaires à l'échelle nord-américaine (CN et CFQG) et d'un axe de circulation majeur (boulevard Champlain) avec un bon niveau de service confirme les qualités du secteur de l'Anse au Foulon dans son rôle de port de desserte régionale en appui au développement économique de la grande région de Québec. Le concept global reconnaît et confirme cette vocation pour tous les terrains de l'Anse au Foulon disposant d'un potentiel portuaire.

La vocation de « port régional » du secteur de l'Anse au Foulon découle principalement de la présence concurrentielle des deux grandes entreprises ferroviaires et d'une desserte routière de qualité. Il est donc primordial, pour la pérennité de cette composante structurante de l'économie régionale, que ses avantages comparatifs soient préservés.

Afin de ne pas amplifier la situation du camionnage dans le secteur du Vieux-Québec / Basse-ville, l'APQ favorisera l'Anse au Foulon, au détriment de l'Estuaire, pour l'implantation des activités de manutention de marchandises générales exigeant un lien routier. Afin de ne pas constituer une contrainte au développement régional, l'APQ doit disposer d'une réserve foncière pour répondre à une demande soutenue. Le terrain du bassin Brown jouera ce rôle essentiel à la planification à long terme.

Dans une perspective de moyen terme, le plan d'utilisation des sols offre la possibilité d'implanter la phase 2 des activités de croisière à l'ancienne gare maritime Champlain afin de desservir les croisières de destination ou en port d'attache. À ce moment-ci, il ne s'agit que d'une option car la sélection du site préférentiel pour ce terminal se fera suite à une analyse comparative de différents scénarios comme le recommande la Commission de consultation publique.

De plus, l'APQ poursuivra ses efforts afin d'assurer l'intégration de ses activités portuaires dans le milieu environnant. À l'Anse au Foulon, cette intégration se fait par la présence de deux espaces récréatifs aux extrémités est (parc Notre-Dame-de-la-Garde et halte Champlain) et ouest (Tennis Montcalm, Club de Yacht de Québec et rampe de mise à l'eau) sur des propriétés de l'APQ. L'insertion de la zone active se fait par l'aménagement d'une bande de verdure en bordure du boulevard Champlain. En ce sens, l'APQ harmonisera ses interventions dans cette zone de transition avec les projets de requalification du boulevard Champlain, de piste cyclable de la Communauté urbaine de Québec et de parc riverain de la Ville de Sillery.

Finalement, les activités exercées au **secteur de Beauport** se caractérisent par des infrastructures adaptées aux tendances mondiales observées dans l'architecture navale pour le transport des vrac solides et liquides ou des conteneurs. Déjà ce secteur se démarque par l'importance des volumes manutentionnés ou par la présence d'installations imposantes de transbordement et d'entreposage. La profondeur d'eau des postes à quai à marée basse et du chenal d'accès est une variable importante dans ce segment de marché car les navires modernes sont de plus en plus imposants. Parmi les trois secteurs de l'APQ, celui de Beauport offre les meilleures caractéristiques pour accueillir les usagers générant d'imposants volumes de marchandises. Les grandes qualités techniques du site, sa localisation isolée du milieu urbain, la proximité d'axes autoroutiers et la présence d'une desserte ferroviaire efficace font du secteur de Beauport le site d'avenir de l'APQ pour la manutention de produits à grande échelle.

Toutefois, les espaces actuellement libres dans ce secteur portuaire peuvent rapidement devenir rares suite à l'annonce de certains projets et si tous les projets à l'étude se réalisent. De ce fait, l'autorisation environnementale fédérale de 1985 permettant l'extension du secteur de Beauport se retrouve désormais à l'agenda. Au moment opportun, l'APQ proposera au Comité de surveillance une mise à niveau de son projet d'extension. L'APQ réitère tous ses engagements pris lors des audiences environnementales de 1984 et présentera une version modifiée du projet afin de mieux répondre aux attentes de la population à l'égard de la disponibilité d'accès public au fleuve Saint-Laurent. La mise en valeur d'une plage permanente n'est pas uniquement liée au rythme de développement des activités portuaires, mais elle est aussi conditionnelle à des investissements publics massifs afin d'améliorer encore la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent. L'agencement des calendriers de réalisation des divers projets implicites devra être discuté avec les autorités municipales et régionale.

Avec toute cette effervescence, le maintien des corridors routiers et ferroviaires actuels dans le milieu urbain et, plus encore, la reconnaissance du droit à leur utilisation optimale sont des éléments essentiels dans une perspective de développement des activités portuaires au secteur de Beauport.

De façon très schématique, le concept global confère au secteur de l'Anse au Foulon une vocation de « port régional » directement branché sur les entreprises de l'arrière-pays traditionnel de Québec. Ses caractéristiques portuaires et ses dessertes routières et ferroviaires sont parfaitement adaptées aux navires et aux exigences de confection et de distribution des cargaisons dans ce segment de marché. À l'autre extrémité, les activités engendrant des volumes importants de marchandises pour des entreprises dispersées sur un vaste arrière-pays ou les produits exigeant d'imposantes installations de manutention se concentreront au secteur de Beauport. Parmi les trois secteurs portuaires, celui-ci est le plus isolé du milieu urbain et possède des dessertes terrestres et des infrastructures portuaires adaptées à l'évolution de l'architecture navale observée dans ce créneau de marché. Le secteur de l'Estuaire conserve évidemment ses activités de manutention des céréales en raison des installations existantes et accueillera prioritairement des marchandises générales utilisant le système ferroviaire et occasionnellement le camionnage. Finalement, la partie publique du secteur de l'Estuaire alliera les activités de loisir et de détente avec les activités de croisière actuelles et futures à la Pointe-à-Carcy.

4.2 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAR SECTEUR PORTUAIRE

Les trois sections suivantes du présent rapport présentent de façon plus détaillée les concepts d'aménagement préconisés pour chacun des secteurs portuaires. Les trois cartes qui illustrent ces concepts sont regroupées à la fin du présent chapitre.

4.2.1 Secteur de l'Estuaire

Le secteur de l'Estuaire se compose, comme les deux autres secteurs de l'APQ, d'une zone dominée par les activités portuaires de manutention de produits variés et, d'une deuxième, où s'observent des activités de croisières fluviales et océaniques et des aménagements de loisir et de détente pour la population. La présentation du concept distingue donc ces deux grandes zones qui caractérisent les propriétés du secteur de l'Estuaire.

Les activités portuaires se concentrent surtout sur la jetée nord des bassins Louise hormis les activités des navires de croisière qui côtoient des activités publiques à la Pointe-à-Carcy.

4.2.1.1 Zone portuaire

Le concept d'aménagement pour le secteur de l'Estuaire (voir carte 4.2) confirme l'utilisation portuaire actuellement observée sur le site. Ce choix se justifie notamment par la présence d'un actif unique à Québec (silos à céréales liés à l'exportation et gérés par Bunge du Canada) et dont les installations sont très performantes. Deux hangars et deux terre-pleins efficaces et neuf postes à quai, dont trois sont liés à l'exploitation des élévateurs à céréales, complètent les installations portuaires du secteur de l'Estuaire. Ce dernier dispose d'un réseau de transport ferroviaire éprouvé qui prend la relève de la navigation fluviale durant la période hivernale, notamment pour l'approvisionnement en céréales.

Les objectifs pour la zone portuaire du secteur de l'Estuaire sont :

- **assurer un environnement propice à l'exploitation viable des élévateurs à céréales qui sont immuables à cause de l'ampleur des installations et de grand intérêt en raison de leur modernisme ;**
- **confirmer l'importance d'une accessibilité fluide pour tous les modes de transport terrestre ;**
- **privilégier des activités de manutention de marchandises générales qui n'amplifieront pas indûment les problèmes de circulation sur le réseau routier du secteur ;**
- **préconiser de nouveaux usages afin d'assurer une rentabilité pour toutes les installations en place ;**
- **créer un centre de services portuaires et maritimes pour répondre aux besoins des usagers ;**
- **intégrer les installations et les activités portuaires dans le paysage et la vie urbaine.**

La stature imposante des installations de manutention de céréales confère à cet équipement et à cette activité un statut d'immuabilité. Il est impensable de transférer cette activité sur un autre site portuaire. Il importe donc de préserver pour cette activité importante un environnement propice à son exploitation optimale considérant la grande compétitivité de ces installations

grâce à toutes les interventions de modernisation pratiquées depuis plusieurs années. Le volume de céréales manutentionnées annuellement subit des cycles en fonction des politiques de la Commission canadienne du blé. Ainsi, en certaines périodes de plus faible activité, le marché des grains domestiques pour les producteurs agricoles de la région prend une grande importance. Ce volume, relativement stable au fil des ans, fait l'objet d'un transport routier. Pour ces camionneurs, considérant leur destination, le corridor Dalhousie / Champlain est un axe privilégié alors que les trajets alternatifs viables sont absents. Afin d'assurer la pérennité de cette activité, il est essentiel de préserver une accessibilité fluide à ce trajet obligé pour les véhicules lourds. Il importe pour l'APQ de sensibiliser les planificateurs régionaux à cette réalité.

Les terre-pleins 30 et 31 et le hangar 27 offrent de bonnes facilités d'exploitation pour la manutention de marchandises générales alors que le hangar 26 est limité par la fermeture de son poste à quai durant la période hivernale à cause du mouvement des glaces. Ce segment de marché étant dominé par une chaîne de transport «navire / camion ou train», il importe de prendre en compte que le secteur du Vieux-Québec / Basse-ville offre une desserte routière difficile. Notons que le hangar 29 est notamment pénalisé par la présence de nombreuses colonnes qui limitent son utilisation maximale pour la manutention de marchandises générales.

Le concept mis de l'avant reconnaît la priorité de maintenir la fluidité de l'accès routier Dalhousie / Champlain qui est essentiel pour le camionnage lié aux activités portuaires, mais il vise aussi à minimiser les répercussions additionnelles sur le niveau de service de ces axes routiers. Le trafic lourd actuel doit être préservé car il ne dispose pas d'un trajet alternatif viable (grains domestiques de Bunge) ou constitue déjà un trajet préférentiel (produits de Daishowa). Ainsi, les aires d'entreposage à ciel ouvert ou sous hangar du secteur de l'Estuaire seront offertes prioritairement pour les activités liées à une chaîne de transport «navire / transport ferroviaire». Pour leur part, les activités liées à une chaîne «navire / transport routier» seront affectées prioritairement au secteur de l'Anse au Foulon alors que le secteur de l'Estuaire prendra la relève lors d'une période de pointe. Cette approche est mise de l'avant par l'APQ depuis déjà plusieurs années. Toutefois, il importe de noter qu'en absence d'une entente avantageuse d'interconnexion entre toutes les entreprises ferroviaires, l'attrait du secteur de l'Anse au Foulon, grâce à la présence des deux compagnies majeures, demeure dominant pour la chaîne de transport « navire / transport ferroviaire » en comparaison au secteur de l'Estuaire qui n'est desservi que par une seule entreprise ferroviaire. Pour cette raison, les effets d'une telle politique ont peu d'incidences pour des raisons commerciales.

Les produits de la papetière Daishowa continueront à transiter par le hangar 27 à l'Estuaire car ce choix constitue un trajet de moindre impact en évitant aux camions de traverser tout le quartier du Vieux-Port pour rejoindre le secteur de l'Anse au Foulon. Pour leur part, les camions transportant des grains domestiques provenant de Bunge ne dispose pas de trajet alternatif viable considérant leur destination.

Les silos à céréales forment un écran visuel et sonore qui isolent du milieu urbain environnant les activités exercées aux postes à quai 24 à 29. Toutefois les postes à quai et les terre-pleins 17, 18, 20, 30 et 31 sont visuellement perceptibles, à divers degrés d'intensité. Ainsi, les choix d'affectation pour ces sites et les modes d'exploitation pratiqués sur ceux-ci prendront en considération ces facteurs d'insertion dans le milieu.

Afin de rentabiliser les infrastructures existantes, les postes à quai et les terre-pleins 24, 25 et 30, prioritairement, et 31, occasionnellement, seront voués à des activités de services portuaires ou maritimes (atelier et entrepôt de SIMEC, atelier de la Société des traversiers du Québec, entretien et réparation de navires, etc.). Dans le cas des postes à quai 30 et 31, en raison de la proximité du bassin Louise intérieur et de leur inclusion dans les panoramas engendrés à partir de la rue des Remparts, des dispositions particulières s'assureront que les activités portuaires exercées ne dégraderont pas indûment le paysage.



Photo 4.2 : Zone de transition ouest

Ajout de plantation au fil des ans près des bâtiments existants. À certains endroits, la présence des voies ferrées empêche la plantation près de la rue (voir la photo du bas)



L'Édifice de l'Estuaire (l'atelier et le garage de l'APQ) et d'autres bâtiments d'entreposage et d'administration (SIMEC, Société des traversiers du Québec, CESAM) forment une zone de transition à l'extrémité ouest du secteur portuaire qui est alors adjacente à la piste cyclable longeant la rivière Saint-Charles. Depuis cette cohabitation, l'APQ a réalisé divers aménagements paysagers sur cette propriété et s'assure d'un entretien soigné de ces immeubles. Au fil des ans, l'APQ prévoit compléter les aménagements paysagers dans cette zone limitrophe, notamment près des bâtiments de la SIMEC et des ateliers de la Société des traversiers du Québec.

L'ensemble du Bassin Louise extérieur forme, avec les postes à quai 18 (tours de déchargement des céréales), 19 (croisières d'excursion), 14, 17 et 20 (remorqueurs et navires de services), un lieu d'animation qui est une vitrine sur une gamme d'activités exercées au port de Québec. Les promeneurs de la Pointe-à-Carcy manifestent un intérêt pour l'expression de cette vitalité portuaire. La faible profondeur d'eau des postes à quai, l'absence de terre-plein de dimension acceptable et l'exiguïté du bassin extérieur limitent très sévèrement les activités de manutention portuaire sur ces quais. Le concept prévoit donc que ces postes à quai constitueront une zone de transition entre les activités de manutention portuaire et l'espace public de la Pointe-à-Carcy. À ce titre, le bassin Louise extérieur offre une bonne image de la diversité des activités portuaires mais exige, en contrepartie, un souci constant pour la qualité visuelle et sonore des activités qui y sont effectuées. Bien que les services portuaires et maritimes y soient favorisés en raison des caractéristiques des installations portuaires et de l'attrait qu'ils suscitent auprès de la population, les activités lourdes d'entretien ou de réparation de navires ou de fabrication de pièces seront toutefois dirigées préférentiellement vers les postes à quais 24, 25, 30 et occasionnellement au 31.

L'APQ prévoit, en collaboration avec divers partenaires, l'implantation de panneaux éducatifs dans les pourtours des bassins Louise afin d'expliquer l'histoire maritime de Québec et la nature des activités portuaires actuelles et passées.

Avec les années, les élévateurs à céréales sont devenus pour la population et les visiteurs un point de repère associé à l'image de la ville de Québec. Il n'est donc pas surprenant de constater que la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) a identifié cette infrastructure, avec notamment le pont-levis et les grues, dans son projet d'illuminer les principaux points de repère de l'agglomération de Québec. L'APQ travaillera avec la CCNQ afin de faire avancer ce dossier.

Photo 4.3 : Zone d'animation et d'enseignement

Le bassin Louise extérieur, avec ses remorqueurs, ses navires de services, ses yachts et ses navires de croisière fluviale, constitue un lieu d'animation apprécié par les promeneurs de la Pointe-à-Carcy. L'APQ souhaite créer progressivement un lieu d'enseignement sur les activités portuaires grâce à la pose de panneaux d'interprétation.



4.2.1.2 Zone publique

Les autres propriétés et activités de l'APQ au secteur de l'Estuaire sont souvent associées au quartier du Vieux-Port. Ces propriétés jouent deux rôles ; d'abord une implication directe pour offrir des espaces récréatifs et de détente pour la population et la gestion d'activité de croisières.

Les objectifs du concept (voir carte 4.2) pour la zone publique du secteur de l'Estuaire sont :

- **de maintenir un accès public agréable et sécuritaire près des activités portuaires, sans y pénétrer, et près du fleuve Saint-Laurent ;**
- **d'assurer une transition harmonieuse entre les activités urbaines du quartier et la manutention de produits du secteur de l'Estuaire ;**
- **d'offrir, en harmonie avec les attentes des visiteurs de la Pointe-à-Carcy, des services pour les activités de croisière fluviale et d'escale ;**
- **d'implanter un terminal de passagers selon les recommandations de la Commission de consultation publique ;**
- **de créer, sur ses propriétés, un juste partage d'activités ludiques et lucratives afin d'assurer l'autonomie financière de ce secteur .**

Le choix des usages sur ces propriétés du secteur de l'Estuaire vise un juste partage d'activités lucratives et ludiques afin d'assurer l'autonomie financière de ce secteur. Ainsi, l'entretien des promenades, du môle, de l'écluse et du pont-levis et l'exploitation de ces derniers sont aujourd'hui assurés grâce aux revenus générés par l'exploitation de deux aires de stationnement (à la tête du bassin Louise intérieur et près de la rue Saint-André). Le concept préconise donc le maintien de cet équilibre actuellement obtenu.

Ce concept permet l'accessibilité publique aux promenades qui ceinturent en totalité le bassin Louise intérieur. Bien que l'exploitation de l'écluse et de son pont-levis soit très onéreuse, ces équipements sont essentiels afin de maintenir la présence de l'eau dans le bassin intérieur lors des marées basses (essentielle pour la marina) et font partie de l'histoire portuaire de Québec. Pour leurs parts, les activités de la Marina du Port de Québec, dans le bassin Louise intérieur, répondent à une obligation d'autofinancement par ses utilisateurs.

Photo 4.4 : Bassin Louise intérieur

Activités de détente et de loisir qui servent de zone de transition pour les activités portuaires du secteur de l'Estuaire



Par le fait même, le concept d'aménagement confirme l'utilisation actuelle des aires de stationnement sur les sites libres à la tête du bassin Louise et en bordure de la rue Saint-André. À l'égard d'un changement éventuel d'usage, en sus des aires de stationnement, le concept préconise un choix de développement immobilier qui s'harmonisera avec les activités portuaires et le milieu urbain adjacent. Ainsi, les activités sur le terrain à la tête du bassin Louise intérieur, tout près du secteur de l'Estuaire, ne devront pas entraîner un flux important et continu de clientèle. En ce sens, des usages comme un hôtel ou des bureaux pour des usages administratifs ou des services professionnels sont retenus. L'autre aire de stationnement, localisée en bordure de la rue Saint-André, est beaucoup plus petite et pourrait accueillir une plus grande gamme d'usage. Ainsi, dans le cadre d'une mutation d'usage, les projets de commerces ou de services personnels ou professionnels seraient possibles en plus des services administratifs ou professionnels. Toutefois, l'intégration des nouveaux bâtiments dans la trame urbaine devra faire l'objet d'une attention particulière considérant les caractéristiques du milieu d'insertion. La concrétisation du terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy amènera l'utilisation sporadique des terre-pleins des quais 20 et 30 pour le stationnement des autocars et des camions en attente afin de ne pas engorger le site du terminal.

**Photo 4.5**

Activités de croisière

Québec constitue l'escale la plus appréciée par les passagers des navires de croisière qui empruntent le fleuve Saint-Laurent. De ce fait, des lignes maritimes de plus en plus prestigieuses viennent à Québec. De plus, l'APQ désire obtenir des navires de croisière ayant Québec comme port de destination ou d'attache.

Les activités de croisière fluviale et les escales des navires de croisière océanique sont actuellement présentes dans la partie publique du secteur de l'Estuaire. Le concept prévoit le maintien des excursions fluviales aux postes à quai 14 et 19 et des navires de croisière en escale aux postes à quai 21 et 22.

Avant les ententes du début de l'année 2001, l'APQ disposait uniquement d'un droit d'exploitation pour les activités d'amarrage et les activités connexes liées aux navires de croisières aux quais 19, 21 et 22. Après avoir évalué les volets financiers, environnementaux et commerciaux, l'APQ entend aménager un terminal pour des navires de croisière à la Pointe-à-Carcy. Le transfert de la gestion des propriétés de la Pointe-à-Carcy fait en sorte que désormais l'APQ assume la

responsabilité de l'exploitation des postes à quai 19, 21 et 22, du Hangar du Grand Marché, du stationnement du Vieux-Port, de l'Agora et des aménagements paysagers et piétonniers.

4.2.2 Secteur de l'Anse au Foulon

La pierre angulaire du concept d'aménagement pour le secteur de l'Anse au Foulon (voir carte 4.3) est la préservation de la zone portuaire actuelle car il s'agit d'un secteur très bien adapté aux navires de taille moyenne et dispose d'une desserte terrestre compétitive. Ces caractéristiques confèrent à ce secteur portuaire une vocation de «port régional» fortement associé au développement économique de l'arrière-pays traditionnel de l'agglomération de Québec. La zone portuaire est ceinturée d'espaces publics à l'est avec le parc Notre-Dame-de-la-Garde et la halte Champlain, au nord par le quartier Cap-Blanc et le parc des Champs-de-batailles et à l'ouest par le Club de tennis Montcalm, le Yacht Club de Québec, la rampe de mise à l'eau et le futur espace vert de la Ville de Sillery.

4.2.2.1 Zone portuaire

En regard des activités portuaires, les objectifs visent :

- **à favoriser les activités de manutention de marchandises générales et de petite quantité de vracs solides liées à une chaîne de transport «navire / transport terrestre» desservant un arrière-pays régional grâce à l'excellente desserte terrestre ;**
- **à redévelopper la partie ouest du secteur portuaire suite au démantèlement des réservoirs d'hydrocarbure ;**
- **à disposer d'espace pour répondre à de nouvelles approches dans le transport maritime ou la manutention des cargaisons ;**
- **à poursuivre les efforts pour assurer l'insertion des activités portuaires dans le milieu environnant ;**
- **à préserver la qualité de la desserte terrestre.**

Considérant l'avantage comparatif du secteur de l'Anse au Foulon face à celui de l'Estuaire pour les dessertes routière et ferroviaire, le concept global donne donc priorité à ce secteur portuaire dans le segment des marchandises générales et des vracs solides de petit volume. De plus, considérant la sélection éventuelle du site de la gare maritime Champlain pour la réalisation d'un terminal de croisière⁶⁰ de destination ou de port d'attache et une étude faisabilité pour un projet de type Ro-Ro⁶¹ pour une desserte côtière, le concept d'aménagement de ce secteur doit offrir une bonne flexibilité pour s'adapter aux divers changements possibles.

Suite au démantèlement des réservoirs d'hydrocarbures, une réaffectation de la partie ouest du secteur portuaire de l'Anse au Foulon est en cours. Ainsi, au cours des dernières années, des centres de distribution d'engrais et de céréales pour les agriculteurs de l'Est du Québec et un site d'approvisionnement en calcaire et dolomie pour l'usine AFG sont venus remplacer les réservoirs d'hydrocarbures. Une utilisation polyvalente du convoyeur du Centre de distribution de Sillery aura permis l'occupation d'espaces éloignés des postes à quai. Le potentiel des

⁶⁰ Suite à une analyse multicritère de différents sites potentiels selon les recommandations de la Commission de consultation publique sur le projet de terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy.

⁶¹ 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.

espaces libres de cette partie de la zone portuaire est donc confirmé pour répondre aux besoins des entreprises régionales.

L'arrière de cette aire de manutention de vracs solides est perceptible visuellement en raison notamment du viaduc qui enjambe la voie ferrée du CFQG où les automobilistes ont une vue en plongée vers le secteur portuaire. La géométrie de la chaussée et la présence de l'emprise du CN limitent les possibilités d'aménagement paysager d'une zone de transition. L'insertion des activités portuaires dans le milieu passera donc, pour cette partie du secteur de l'Anse au Foulon, par un souci accru pour l'architecture des bâtiments projetés et l'aspect esthétique des diverses composantes des projets. Le volet « éclairage et jeux de lumières » peut constituer une approche intéressante considérant la présence de structures verticales filiformes liées au mode de manutention des produits.



Photo 4.6 : Activités portuaires à l'Anse au Foulon

L'Anse au Foulon dessert de nombreuses entreprises régionales grâce à son excellent réseau de transport terrestre.



La zone portuaire se complète à son extrémité ouest par une aire de transition qui borde la rue Gilmour. Cette fonction transitoire, entre les usages portuaires et récréatifs, est déjà établie depuis quelques années. Les activités de services connexes se doivent d'être favorisées dans cette aire qui se caractérise par la présence dominante de bâtiments.

Les terre-pleins des postes à quai 105 et 106 constituent les aires les mieux adaptées pour la manutention de marchandises générales à ciel ouvert. Le terre-plein du poste à quai 102 est de petite dimension et constitue davantage une zone d'accueil pour les périodes de pointe. Dans l'éventualité d'une croissance des activités de marchandises générales à ciel ouvert, considérant le choix de ne pas diriger les camions vers les terre-pleins de l'Estuaire, la réserve foncière du bassin Brown devient essentielle.

Le concept retenu offre une option d'aménagement en vue d'accueillir éventuellement une composante des activités de navires de croisière en complément aux installations projetées à la Pointe-à-Carcy et privilégiant les croisières de destination ou en port d'attache. Cette option ne signifie pas une confirmation du site de la gare maritime Champlain pour cette seconde phase mais constitue une flexibilité du plan d'utilisation des sols. La sélection du site préférentiel pour l'implantation d'éventuelles installations en relève à la Pointe-à-Carcy se fera suite à une étude comparative comme le recommande la Commission de consultation publique qui s'est penchée sur le sujet.

Le terrain du bassin Brown est identifié dans divers documents produits par des tiers, comme un espace vert. Le présent plan d'utilisation des sols de l'APQ, pour l'horizon 2001-2006, confirme toutefois ce site dans son rôle de réserve foncière pour des fins portuaires. L'argumentaire de ce choix repose principalement sur les points suivants :

- les volumes de marchandises générales au secteur de l'Anse au Foulon fluctuent au fil des ans en fonction de la destination des exportations, des cycles économiques, des coûts de transport maritime, etc.; et les

installations portuaires doivent être disponibles pour répondre à un retour massif vers des marchés outre-mer;

- de nouveaux marchés ou activités sont aussi possibles pour accroître le volume de marchandises générales;
- les sites portuaires doivent aussi être prêts pour recevoir de nouvelles technologies de manutention des marchandises (ex : Ro-Ro);
- les réserves foncières sont essentielles pour la planification portuaire au même titre que les périmètres d'urbanisation pour les municipalités ;
- en absence de cette réserve foncière, toute intensification des activités de manutention de marchandises générales devrait se faire au secteur de l'Estuaire ; ceci aurait des incidences sur la circulation de véhicules lourds dans le secteur du Vieux-Port.

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.

Finalement, à l'égard des éléments externes importants pour la viabilité des activités portuaires, l'APQ est heureuse de constater que le plan de transport de la région de Québec confirme l'importance de l'accessibilité pour les camions au secteur portuaire de l'Anse au Foulon⁶². Face au réseau ferroviaire, les représentants des villes de Québec, Beauport et Sillery, de la CUQ et de la CCNQ furent sensibilisés, lors de la confection de ce plan d'utilisation des sols, à la problématique des réseaux ferroviaires dans la région de Québec. La position de l'APQ face à cet enjeu semble être partagée par les partenaires présents. L'APQ réitère sa position à cet égard :

- 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 privilégiés soient des conditions essentielles et préalables avant la promotion de toute intervention d'aménagement qui préconiserait le démantèlement d'un corridor ferroviaire;
- que la sélection des couloirs ferroviaires retenus prenne en compte leur performance face aux techniques de transport moderne (ex. : 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).

⁶² MTQ, Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Avril 2000, 100p.

4.2.2.2 Zones publiques

Pour les zones publiques, les objectifs sont :

- **de confirmer la vocation des aires récréatives aux deux extrémités de la zone portuaire active ;**
- **de convenir avec les partenaires commerciaux et publics des aménagements à retenir dans le cadre de projets sur des propriétés limitrophes.**

Les activités existantes de récréation à l'extrémité ouest du secteur de l'Anse au Foulon (club de tennis Montcalm, Yacht Club de Québec et rampe de mise à l'eau) sont confirmées dans le concept d'aménagement. Ce choix d'affectation prend en considération l'historique de l'utilisation des lieux et l'absence de potentiel portuaire des sites. Les propriétés vacantes qui bordent les terrains du CN et la marina du Yacht club de Québec, à l'ouest de la Côte Gilmour, ne disposent plus d'un environnement propice aux activités portuaires en raison de leur grand éloignement d'un poste à quai, de leur faible superficie, de la disparition des vracs liquides dans ce secteur et des caractéristiques de leur environnement immédiat. Ce site offre actuellement peu de possibilités pour un développement entièrement autonome. Le concept d'aménagement choisit d'affecter toutes les propriétés à l'ouest de la rue Gilmour à des usages de récréation publique ou commerciale qui se préciseront selon les conditions commerciales de l'heure.

Pour le secteur de l'Anse au Foulon, le traitement de l'interface entre la zone portuaire et le milieu urbain est un élément important du concept d'aménagement. Sur une grande partie de sa zone limitrophe avec le boulevard Champlain, une bande de transition, grâce à un traitement paysager, permet de filtrer les vues sur les terrains du port sans cacher la dynamique des activités portuaires, de créer une façade intéressante et d'accentuer la définition des voies d'accès au site. L'extrémité ouest de la zone portuaire se démarque toutefois par un aménagement paysager incomplet et des espaces visuellement ouverts suite au démantèlement des réservoirs pétroliers. De plus la géométrie de la chaussée du boulevard Champlain, avec le viaduc qui enjambe la voie ferrée du CFQG, accentue l'ouverture visuelle sur le secteur. Pour cette dernière partie, le traitement architectural des futurs bâtiments et l'esthétique des composantes des projets constitueront les principaux éléments à considérer pour assurer l'insertion des activités portuaires dans le milieu. Des aménagements paysagers seront aussi réalisés dans cette partie ouest de la zone portuaire en concordance avec les projets de la piste cyclable du littoral de la CUQ, de la requalification du boulevard Champlain et du parc souhaité par la Ville de Sillery. Ces aménagements pourraient inclure quelques panneaux informatifs sur les activités portuaires actuelles et passées et la symbiose entre l'histoire du quartier Cap-Blanc et les activités maritimes.

À l'extrémité est du secteur portuaire de l'Anse au Foulon, l'APQ confirme dans son plan d'utilisation des sols les usages de parc (Notre-Dame-de-la-Garde) et d'aire de détente (halte Champlain) pratiquée sur ses propriétés suite à des ententes renouvelées périodiquement avec la Ville de Québec.

4.2.3 Secteur de Beauport

Le secteur de Beauport constitue le site d'accueil des navires de grand gabarit et il répond aux tendances des ports modernes dans ce segment de marché. Il est essentiel pour l'Administration portuaire de Québec de préserver l'intégrité de ses propriétés actuelles qui sont aptes à remplir ce mandat important.

Cette section se subdivise en deux parties afin de traiter séparément l'aménagement de l'espace actuel et le dossier de l'extension. Toutefois, trois grands principes d'aménagement guident l'aménagement de tout ce secteur.

Le premier principe d'aménagement veut qu'une bande d'une profondeur entre quatre et cinq cents mètres à partir des postes à quai soit réservée pour répondre aux exigences modernes de la manutention de produits en vrac ou de conteneurs avec des navires de plus de 150 000 tonnes de port en lourd. Cette bande vitale est donc préservée sur le site actuel et sur l'aire d'extension.

Le deuxième principe veut que l'espace résiduel au-delà de cette bande, étant trop éloignée pour la manutention, serve à accueillir des entreprises reliées au domaine portuaire ou des services connexes. Cette aire d'affectation servira aussi de zone de transition entre les activités purement portuaires, la zone récréative et l'aire de protection du milieu naturel que constitue la batture Champfleury.



Photo 4.7 : Activités portuaires à Beauport

En raison des caractéristiques de ses infrastructures, le secteur de Beauport performe dans les domaines de la manutention d'importants volumes de vracs liquides ou solides.



Le troisième principe du concept d'aménagement bonifie une composante artificielle du milieu et répond aux aspirations de la population régionale en réservant un espace pour la récréation et l'accès au fleuve Saint-Laurent. Cette aire récréative ceinture les côtés nord et est de la péninsule de manière à préserver l'environnement de la batture Champfleury et à offrir une plage publique et un lieu pour la pratique de sports nautiques légers. La présence de cette fonction aux extrémités nord et est de la péninsule s'inscrit dans les engagements de l'Administration portuaire de Québec pour favoriser une intégration d'activités publiques à ses sites portuaires. Si le projet d'extension se concrétise, l'APQ réitère son engagement pris en ce sens lors du processus d'évaluation environnementale du projet d'extension et suggère même une bonification de l'espace voué à la fonction récréative.

Évidemment, le défi de ce concept (voir carte 4.4) est d'intégrer des fonctions dont la cohabitation, à première vue, semble délicate. La réponse à ce défi passe par une bonne qualité des aménagements réalisés et par une exploitation de l'aire portuaire soucieuse de l'environnement. Ceci ne se traduit pas nécessairement par des coûts additionnels pour l'aménagement et l'exploitation des sites, mais nécessite davantage une conception judicieuse des aménagements physiques, une sélection appropriée des technologies d'exploitation et une gestion respectueuse lors des opérations quotidiennes.

4.2.3.1 Zone portuaire existante

Les objectifs recherchés pour la zone portuaire existante du secteur de Beauport sont :

- **créer un noyau interne où s'exerceront toutes les activités portuaires et qui disposera d'une grande flexibilité ;**
- **aménager une zone de transition qui ceinture la zone portuaire active ;**
- **favoriser, au sein de l'aire portuaire, la création de zones d'activités homogènes en vue d'un partage d'équipements performants ;**
- **planifier le réseau routier interne afin de répondre aux exigences de flexibilité ;**
- **planifier le complément du réseau ferroviaire en fonction des nouveaux besoins et des projets ;**
- **définir un accès distinct pour la zone récréative afin d'accroître la sécurité des usagers en fonction des modifications au réseau routier interne.**

Les activités qui s'exercent sur le site portuaire de Beauport impliquent des installations imposantes et des volumes importants. Le besoin de grandes aires d'entreposage aux dimensions flexibles s'accommode mal d'espaces découpés par divers aménagements. Le cœur de cette zone, qui est fréquenté presque exclusivement par les travailleurs, offre donc peu d'opportunité pour des aménagements paysagers. Le concept préconise donc la mise en place d'un noyau interne où s'exerceront toutes les activités portuaires et qui disposera d'une grande flexibilité. En contrepartie, la périphérie de la zone portuaire active sera aménagée en zone de transition par rapport aux usages récréatifs ou publics présents. La composition de cette ceinture de transition est variée et prend en compte les caractéristiques du milieu et des installations.

Au sein de la zone portuaire, le concept vise à confirmer les tendances observées vers la création de zones d'activités homogènes. Cette approche permet un partage judicieux d'équipements plus performants. Ainsi, par exemple, les activités de vrac liquide, en se concentrant dans le quadrilatère formé du boulevard Henri-Bourassa, des rues Ressac et Montée des 50 et de la limite de propriété de l'APQ avec la papetière Daishowa, disposeront, au fur et à mesure de la croissance des volumes, d'améliorations continues à leurs postes à quai (nouveau poste à quai 49). S'il y a une forte croissance, l'espace au nord-est du prolongement du boulevard Henri-Bourassa pourrait servir de réserve pour cet usage. La concentration de vracs solides sous couvert au poste à quai 51 permettra de disposer d'équipements de transbordement et de galeries de chargement polyvalents et plus performants pour tous les usagers d'un tel terminal. Il en est de même pour les activités de vracs solides à ciel ouvert qui ont intérêt à se concentrer à l'arrière du terminal des postes à quai 52 et 53 grâce à des convoyeurs perpendiculaires qui se grefferont au système actuel. Cette concentration des activités, avec la croissance des volumes manipulés, permet d'investir dans la productivité des équipements de transbordement et de manutention.

Les réseaux routiers et ferroviaires à l'intérieur du secteur portuaire furent établis dans les années 60 sur la base des besoins connus à cette époque. Aujourd'hui, ces réseaux doivent être revus afin de les mettre à niveau avec les exigences actuelles. Cette situation est davantage perceptible dans le domaine des vracs solides où les aires d'entreposage doivent être de plus en plus étendues pour répondre à l'évolution de l'architecture navale et des performances accrues des systèmes de transbordement et de manutention. La Montée des 50, à l'est de la rue Ressac, constitue aujourd'hui un irritant pour le prolongement du système de

manutention actuel vers l'arrière du terre-plein. Le nouveau concept du réseau (voir figure 4.1), pour cette partie de la zone portuaire, s'appuie sur le boulevard Henri-Bourassa d'où partiront des axes perpendiculaires qui descendront jusqu'aux postes à quai. Ce concept facilite l'utilisation des espaces éloignés à l'arrière des postes à quai.

De nouveaux projets annoncés ou à l'étude pour le secteur de Beauport recourent au système ferroviaire en complément du système maritime. Il devient de plus en plus judicieux de planifier le complément du réseau ferroviaire en fonction de ces nouveaux besoins et de ces projets. À ce moment-ci, une option avancée vise à constituer une boucle continue qui permettra l'écoulement fluide des convois à travers toutes les zones d'activité (voir figure 4.1). Des bretelles ou des antennes se grefferont à cette boucle afin d'accéder à diverses galeries de chargement ou de déchargement ou à des voies de fractionnement des convois.

La réorganisation du réseau routier confère au prolongement du boulevard Henri-Bourassa un rôle accru de voie collectrice pour la desserte des postes à quai à l'est de la rue Ressac. De ce fait, pour des raisons de sécurité, il est impérieux de concrétiser l'accès distinct à la zone récréative (voir figure 4.1) qui est planifié depuis plusieurs années. La faible utilisation actuelle par les véhicules lourds du prolongement du boulevard Henri-Bourassa ne justifiait pas la mise en place de cette voie d'accès distincte toutefois, la modification au réseau routier interne l'exigera dorénavant.

4.2.3.2 Extension au secteur de Beauport

Face au projet d'extension au secteur de Beauport, les objectifs sont :

- **de disposer d'une réserve d'espace propice pour accueillir des activités portuaires selon les exigences imposées par l'évolution de l'architecture navale dans les domaines des marchandises en vrac et des conteneurs ;**
- **de préciser et de mettre à jour les composantes du projet selon l'encadrement prévu par l'autorisation environnementale.**

La légitimité de l'autorisation gouvernementale de 1985, en raison de son âge, demeure un point de divergence soulevé par différents groupes. Selon l'APQ, le long délai nécessaire à la mise en place des infrastructures d'un tel projet était une variable connue à l'époque et les recommandations de la Commission environnementale et la correspondance des ministres impliqués dans cette décision préconisaient la constitution d'un comité de surveillance qui aurait à assurer la mise à jour du projet au fil des ans. En ce sens, l'APQ réitère son engagement de constituer ce Comité de surveillance⁶³ afin d'exercer le jugement de l'heure tout en conservant l'intégrité du rapport.

Lorsqu'un projet précis le justifiera, l'Administration portuaire de Québec souhaite déposer au Comité de surveillance une version révisée de son projet d'extension. Ce projet prévoira des ajustements au projet initial tout en respectant les consensus établis avec la collectivité.

Afin de faire avancer ce dossier, le présent plan d'utilisation des sols précise trois éléments du projet afin de clarifier la position de l'APQ. Le premier point vise à traiter de la superficie occupée par les divers usages sur le périmètre d'extension. Le deuxième élément aborde les phases de construction du périmètre ultime accordé par la Commission environnementale en fonction des besoins variés en espace et selon la séquence d'arrivée des futurs utilisateurs.

⁶³ Rappelons que le comité de surveillance sera formé des représentants de l'APQ, d'Environnement Canada, d'Environnement Québec, de la Ville de Beauport, de la Ville de Québec et de la Communauté urbaine de Québec.

Finalement, le troisième élément permettra de préciser les mesures que l'APQ entend prendre pour faciliter la cohabitation des usages portuaires et récréatifs.

4.2.3.2.1 Proportions des divers usages sur le périmètre d'extension

L'autorisation environnementale de 1985 prévoit un périmètre final d'extension de 42,5 hectares et l'obligation de recréer un espace vert de 4,5 hectares et une plage de 4 hectares à son extrémité. De plus, la Commission exige que la plage ne soit pas fermée durant une période supérieure à un an (en fait durant une saison estivale). Il importe de rappeler que la plage actuelle est une création artificielle grâce aux matériaux de dragage déposés lors des premières phases de mise en place du secteur de Beauport. La reconstitution d'une plage similaire suite à l'extension est donc une condition réaliste.

Comme l'avaient judicieusement prévu les commissaires et les ministres impliqués dans ce dossier au milieu des années 80, des ajustements s'avèrent aujourd'hui nécessaires en raison de la période nécessaire à la concrétisation d'un projet d'une telle envergure. Ces modifications portent sur deux éléments du projet, soit la configuration de la ligne de quai et la superficie de l'aire récréative.

En effet, sur la base de son expérience actuelle, l'APQ modifierait la configuration de la ligne de quai afin d'éliminer un angle qui nuirait au déplacement des imposantes grues en bordure du quai. Ce réalignement signifierait l'ajout de 5,8 hectares à l'aire portuaire. Ainsi, celle-ci passerait de 38, comme le prévoit l'autorisation, à 43,8 hectares soit une augmentation de 15 %. Selon une firme d'experts⁶⁴, cette modification ne modifie en rien l'implantation de la péninsule face à la batture et, de ce fait, n'affecte pas les conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement et de la Commission à l'égard des incidences sur le milieu naturel.

L'autre élément que l'APQ suggèrera au comité de surveillance est l'augmentation de l'espace récréatif. L'autorisation initiale prévoit 4,5 hectares d'espace vert et 4 hectares de plage humide. Actuellement, l'APQ loue à la ville de Beauport un espace vert de 9,1 hectares à la plage actuelle. La concrétisation du projet selon l'autorisation initiale constituerait une diminution d'espace vert. L'APQ suggère d'utiliser l'espace résiduel du modèle biophysique (superficie de 55 ha) qui a servi à évaluer les impacts du projet d'extension en 1984. Ainsi, l'espace vert pourrait être porté à 12,9 hectares tout en respectant la superficie du modèle biophysique, d'où le respect des conclusions sur les impacts environnementaux. Une telle modification signifie une augmentation des espaces verts de 187 % par rapport à la surface prévue à l'autorisation de 1985 et une augmentation de 42 % par rapport à la superficie du bail actuel pour la plage.

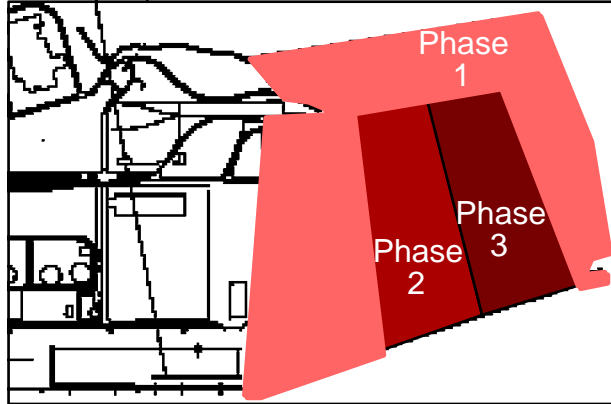
L'APQ présentera au comité de surveillance un tel projet révisé qui constitue, selon elle, «un jugement de l'heure tout en conservant l'intégrité du rapport»⁶⁵ de la Commission environnementale. Ces deux modifications seront donc soumises, lorsqu'un projet concret sera connu, au comité de surveillance du projet d'extension du port de Québec.

⁶⁴ Robert Hamelin et Associé Inc., Mise à jour de l'extension du port de Québec dans le secteur des battures de Beauport, mars 1991

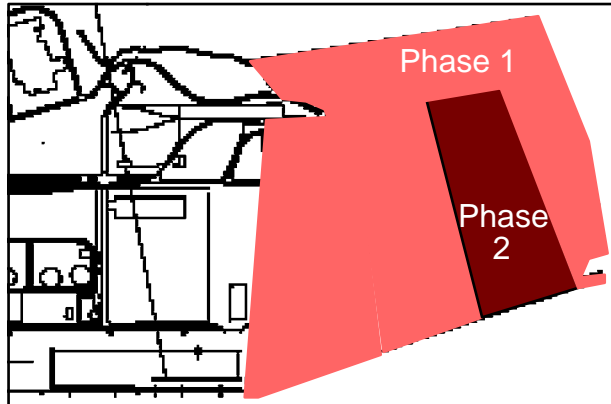
⁶⁵ Lettre de l'honorable Benoît Bouchard, op cit

Figure 4.2
Phases de construction

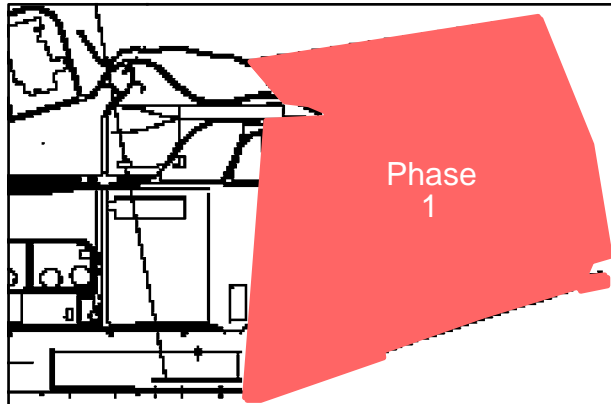
Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3



4.2.3.2 Phases de construction du périmètre ultime

Lors de l'étude du projet devant la Commission environnementale, il fut reconnu que la séquence d'arrivée des futurs usagers était une variable impossible à prévoir. De ce fait, le projet révisé comprend toujours des phases de réalisation en fonction de l'arrivée des usagers. Ces phases de construction prennent en compte les conditions imposées par la Commission à l'égard de la plage. Rappelons que celle-ci ne peut être fermée plus d'un an et que sa relocalisation devient par la suite permanente et immuable. Dans ce contexte, plusieurs scénarios sont possibles à l'égard de la séquence d'arrivée d'usagers ayant des besoins variés et le respect des conditions de la Commission et des ministres.

À fin d'illustrer cette situation, divers scénarios de phases de construction sont présentés à la figure 4.2.

Dans tous ces scénarios, les exigences de la Commission à l'égard de la plage sont respectées car celle-ci est reconstruite à son emplacement définitif dès la première phase d'extension. Dans certains cas, les scénarios prévoient un interstice vacant entre la plage et l'aire portuaire qui sera comblé ultérieurement selon le rythme d'arrivée des nouveaux usagers du port.

4.2.3.2.3 Cohabitation des activités

Le littoral est une ressource limitée qui exige son utilisation optimale où l'imagination doit prédominer afin que des enjeux économiques et ludiques puissent cohabiter. Dans ce contexte, la juxtaposition d'une plage et d'une zone portuaire, bien que jugée comme incompatible par certains, devient un défi obligé en raison de la rareté du littoral. Cette situation n'est pas unique à la région de Québec, d'autres ports en milieu urbain ont su intégrer des espaces récréatifs à proximité de leur lieu d'exploitation portuaire.



Photo 4.8 : Plage au port de Nagoya au Japon



Ce choix d'aménagement du territoire peut exiger des mesures de transition parfois imposantes mais le plus souvent raffinées afin d'assurer une harmonieuse cohabitation de ces usages. Une mauvaise planification de ces mesures de transition générera des incidences négatives récurrentes qui nuiront à l'exercice total des deux activités voisines.

En raison du contexte portuaire, il est difficile de prévoir immédiatement et définitivement les usages futurs et, de ce fait, les critères de performance auxquels la zone de transition devra répondre afin de créer une cohabitation harmonieuse et efficace entre les usages portuaires et récréatifs.

Afin de s'adapter à ce contexte imprécis et de mieux définir la composition de la zone de transition, l'approche préconisée se compose de trois volets :

- la sélection des usages portuaires limitrophes à la zone récréative ;
- les principes relatifs à la sélection des usages et des aménagements dans la zone récréative ;
- un processus de dialogue dans le cadre de la politique d'examen environnemental des nouveaux projets mise de l'avant par l'APQ.

La sélection des usages portuaires limitrophes à la zone récréative

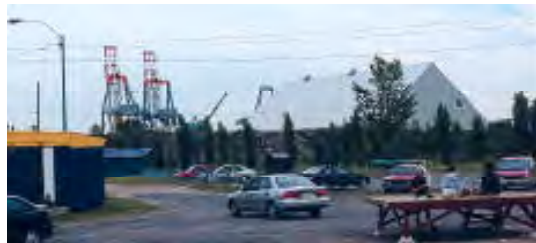
La vocation dominante de ce secteur portuaire fait en sorte que l'occupation anticipée se caractérisera par une utilisation intensive vouée à une manutention de marchandises en volume imposant dans les domaines des vracs solides ou liquides ou des conteneurs.

L'APQ a procédé à une première présélection des usages qui pourraient s'implanter à proximité de la zone récréative sur la base de critères de compatibilité. Ainsi, la manutention de vracs solides à ciel ouvert fut éliminée à l'intérieur d'une bande de cent mètres dans le pourtour de la bande récréative. Les usages portuaires retenus dans cette bande de cent mètres sont la manutention de vracs solides sous couvert, de vracs liquides, de conteneurs et les services connexes.

Dans le cas des vracs solides sous couvert, l'occupation du sol sera caractérisée par la présence de bâtiments aux dimensions parfois imposantes et aux formes variées qui peuvent être accompagnés d'élévateurs verticaux et de système de convoyeurs couverts. Les activités de manutention de vracs liquides se caractérisent évidemment par la présence de réservoirs les plus souvent cylindriques, parfois sphériques, et de pipelines aériens ou souterrains. La manutention de conteneurs générera un paysage caractérisé par des piles de boîtes métalliques et le mouvement de véhicules aux formes particulières qui servent à déposer ou récupérer les conteneurs. Finalement, les services connexes se caractériseront par des bâtiments généralement de faible dimension ou des aires d'entreposage ou de stationnement.

Photo 4.9 : Images d'activités portuaires potentielles

Activités de transbordement de conteneurs (photo ci-dessous) et de manutention et d'entreposage de vracs solides sous couvert (photos de droites).



Ces activités sont peu génératrices de poussières en raison de la nature des installations ou des caractéristiques des produits et, de plus, elles constituent des barrières physiques qui

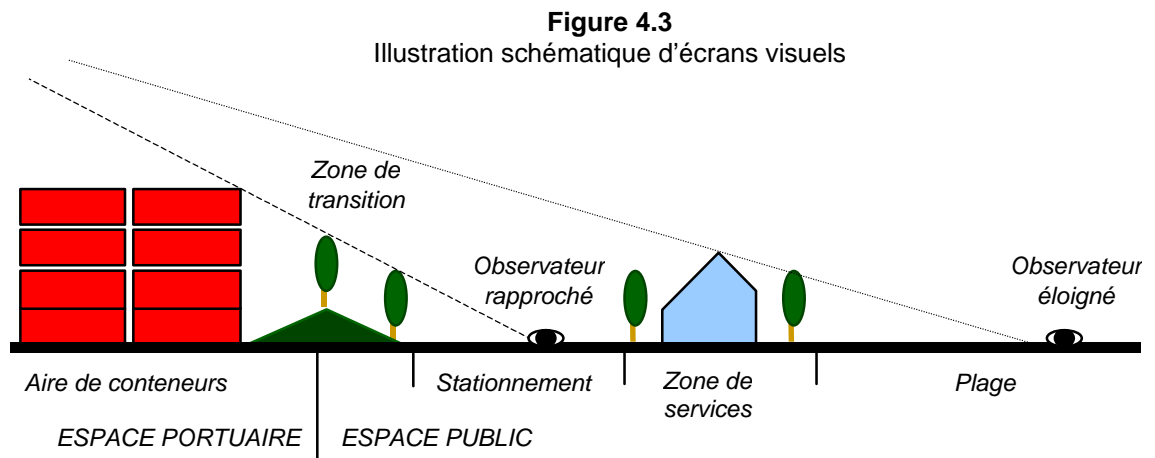
atténuent, pour les usagers de la plage, d'éventuelles émissions de poussière provenant des activités portuaires plus éloignées. Ces constructions ou ces équipements peuvent devenir des éléments visuels intéressants de par leurs dimensions imposantes, leurs formes ou leur éclairage. Pour ce faire, il est toutefois essentiel que ces structures présentent une certaine qualité architecturale afin de constituer un élément positif dans le paysage. Dans un tel cas, elles peuvent réduire l'ampleur et la nature des aménagements paysagers à prévoir pour la zone de transition.

Dans le cas de la présence d'un imposant terminal de conteneurs adjacent à la plage, l'aspect du bruit engendré par les nombreux mouvements de véhicules (camions, wagons, grues porteuses, etc.) s'ajoute à l'aspect visuel et de qualité de l'air. Le troisième volet de l'approche préconisée, celui relatif à l'examen environnemental, permettra de porter une attention particulière à cet aspect.

La sélection des usages et des aménagements dans la zone récréative

En contrepartie, le choix des aménagements sur le site de la plage a aussi une incidence sur la composition de la zone de transition entre les usages portuaires et récréatifs. Sur ce point, rappelons que l'Administration portuaire a toujours préconisé une vocation axée sur le nautisme léger (planche à voile, dériveurs, etc.) et la détente afin de ne pas complexifier indûment les enjeux de cohabitation.

La figure 4.3 illustre l'importance d'une coordination de tous les intervenants impliqués afin de mettre en place une cohabitation harmonieuse.



La coordination dans le développement des projets portuaires et récréatifs est donc un élément essentiel à la réussite de cette cohabitation dans le contexte actuel de restriction budgétaire. Suite à la mise en place de la plage permanente, le responsable de la gestion de l'espace récréatif devra, avant l'amorce de ses projets d'aménagement, préparer avec l'APQ un plan directeur d'aménagement afin que toutes les mesures de cohabitation s'arriment.

Quelques panneaux informatifs sur les activités portuaires et sur la création de la plage artificielle pourraient s'incorporer dans les composantes de l'aménagement de la zone récréative.

Processus de dialogue dans le cadre de l'examen environnemental

Malgré les précisions apportées par les volets précédents, il demeure encore des éléments flous sur la composition de la zone de transition en raison d'imprécisions sur la nature exacte des usages tant portuaires que récréatifs.











Toutefois, cette situation n'exige pas d'apporter prématurément ces précisions car divers processus consultatifs sont prévus pour encadrer les interventions au moment opportun à la lumière des composantes précises des projets.

Ainsi, le projet qui enclencherait la première phase de l'extension nécessitera la mise en place du comité de surveillance prévu par l'autorisation environnementale et, de plus, le promoteur devra soumettre les activités et les composantes de son projet au processus d'examen environnemental préconisé par l'APQ (voir section 6.4, ci-après). En parallèle, le gestionnaire de la plage, qui deviendra alors permanente, devra confectionner son plan directeur d'aménagement en collaboration avec l'APQ. Ces études et cette planification chemineront concurremment et devront s'imbriquer afin d'assurer une cohabitation réussie.

Si le complément de l'aire portuaire nécessite plus d'une phase de construction pour combler le périmètre ultime, le processus d'examen environnemental constituera la tribune privilégiée pour raffiner les mesures de cohabitation entre les usages portuaires et récréatifs lors de la planification de la phase finale.

PLAN D'UTILISATION
 DES SOLS

LÉGENDE

-  Nouvelles voies ferroviaires
-  Tronçon de la Montée des 50 abandonné
-  Axe routier majeur
-  Axe routier perpendiculaire donnant accès aux quais
-  Projet
-  1 Terminal d'alumine Alcan (Confirmé)
-  2 Terminal de coke Alcan (À confirmer)
-  3 Terminal de vrac solide sous couvert (À l'étude)
-  4 Terminal de vrac solide sous couvert (À l'étude)
-  Galerie de chargement / déchargement (Projetée)

NOTE : Les limites indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



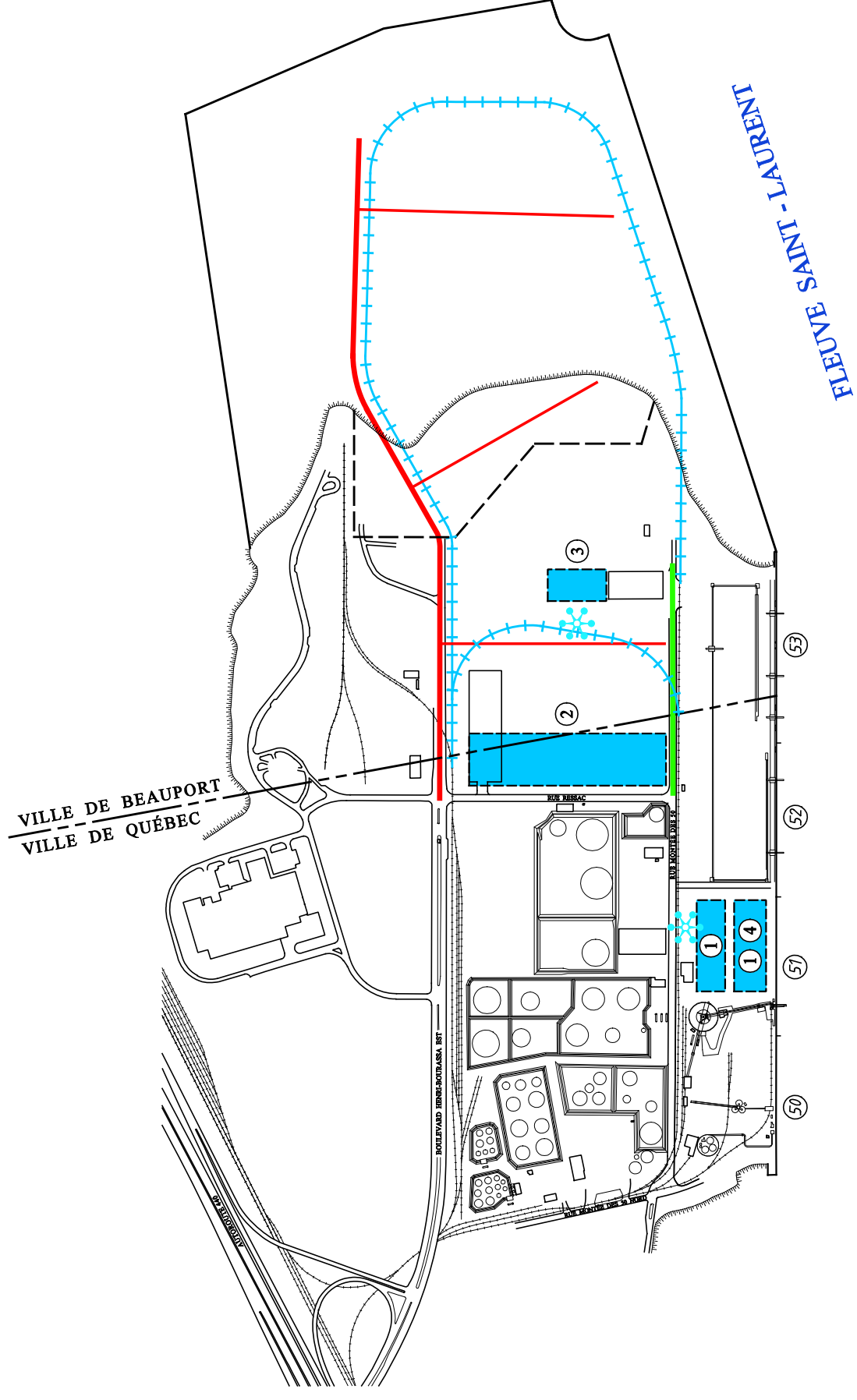
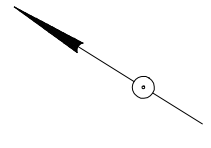
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
 Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

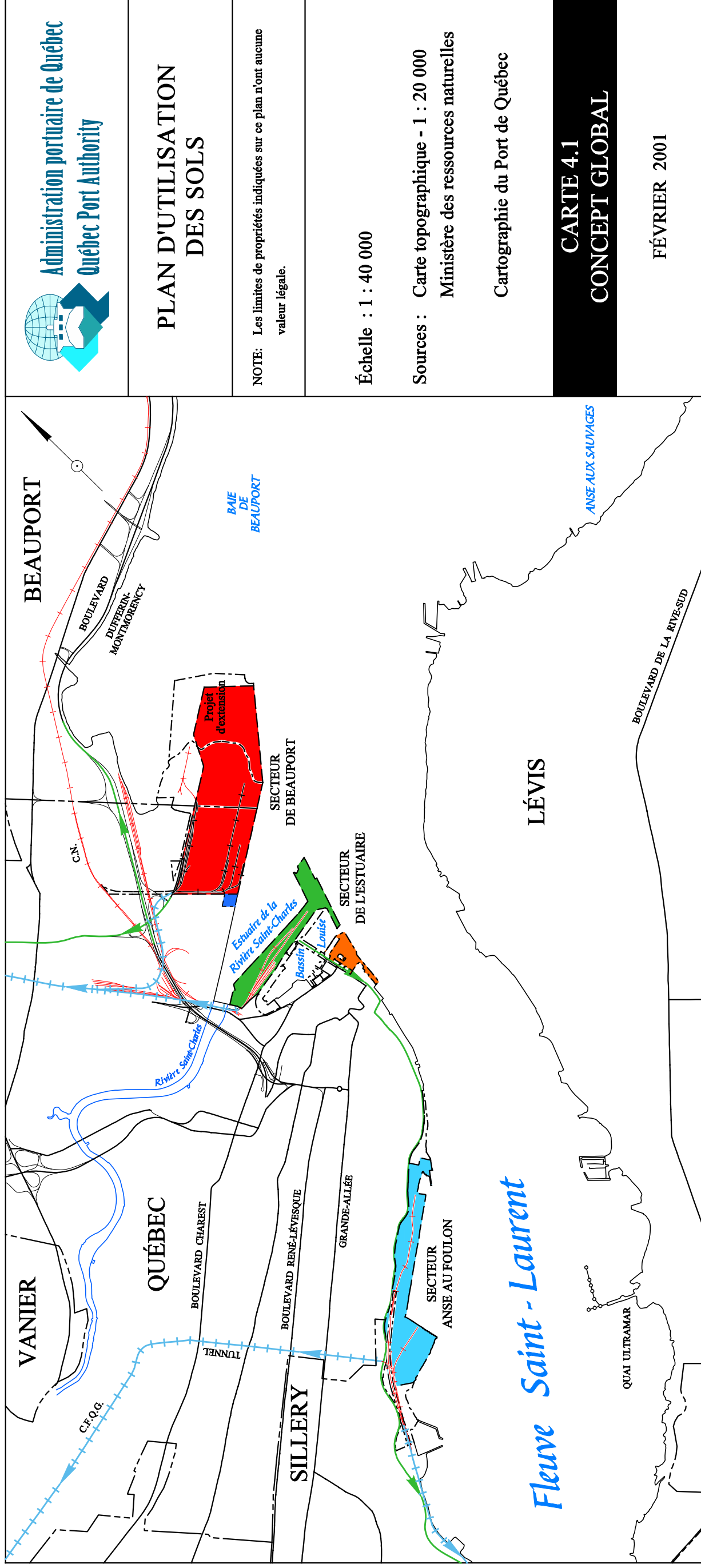
FIGURE 4.1
RÉSEAUX ROUTIER ET FERROVIAIRE

SECTEUR BEAUPORT

FÉVRIER 2001



ESTUAIRE DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES



PLAN D'UTILISATION DES SOLS

NOTE: Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle : 1 : 40 000





Sources : Carte topographique - 1 : 20 000
Ministère des ressources naturelles





Cartographie du Port de Québec

CARTE 4.1 CONCEPT GLOBAL

FÉVRIER 2001

LÉGENDE

-  Activités à hinterland régional et à petit volume
-  Activités mixtes (hinterland régional et national)
-  Activités à grand déploiement et à large hinterland
-  Limite des municipalités

-  Pointe-à-Carcy et terminal de croisières
-  Projet de quai et terre-plein 49
-  Desserte ferroviaire essentielle
-  Desserte routière essentielle



Administration portuaire de Québec
Québec Port Authority

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

LÉGENDE

- Activité portuaire
- Zone de service
- Pointe-à-Carcy et terminal de croisières
- Accès routier
- Accès ferroviaire
- Attrait portuaire
- Zone d'activité publique
- Attrait public
- Zone d'activité urbaine

NOTE : Les limites indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



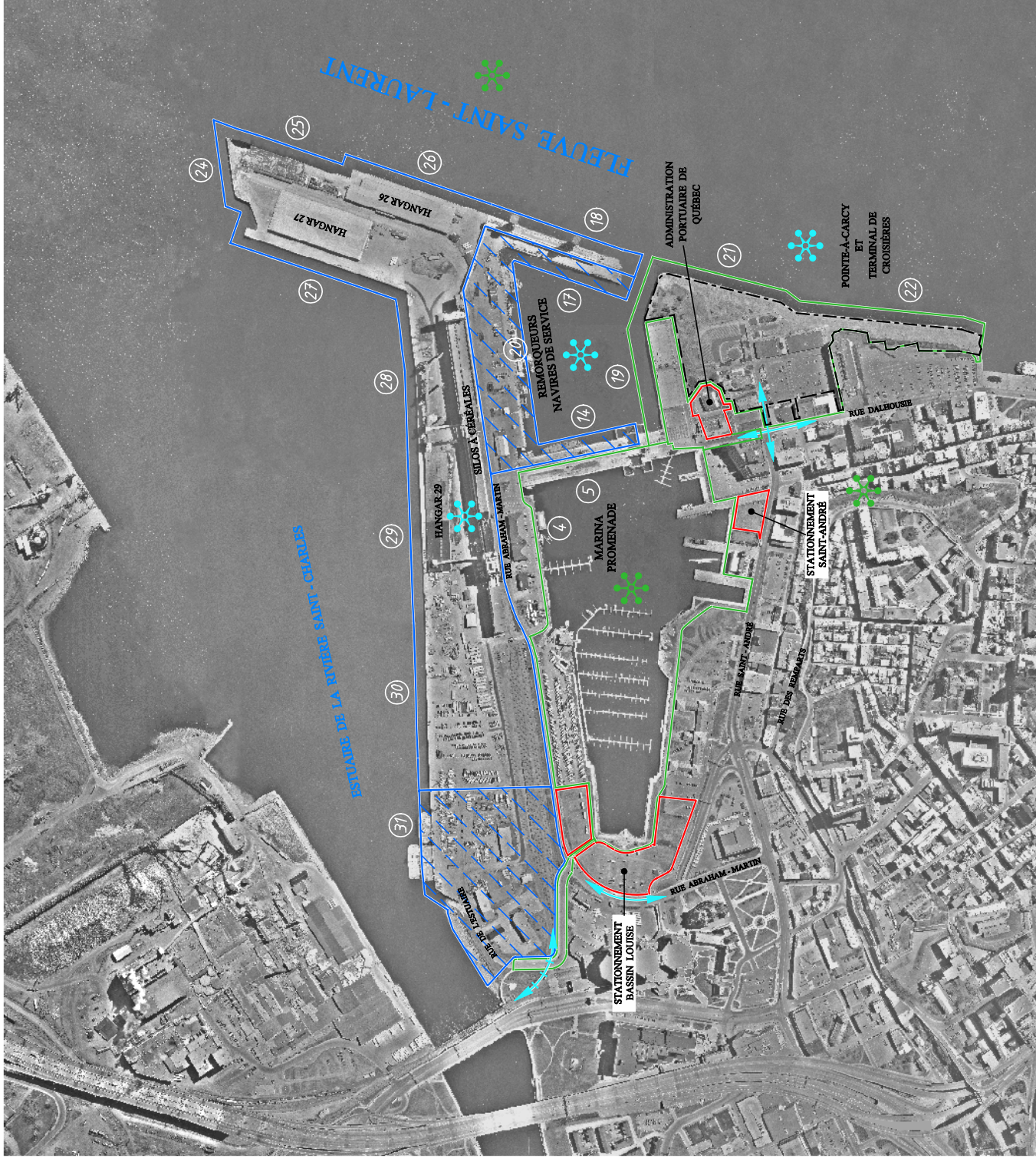
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 4.2 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEUR ESTUAIRE

FÉVRIER 2001





Administration portuaire de Québec
Québec Port Authority

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

LÉGENDE

- Activité portuaire
- Zone de service
- Accès routier
- Accès ferroviaire
- Attrait portuaire
- Zone d'activité publique
- Attrait public
- Zone d'activité urbaine

NOTE : Les limites indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



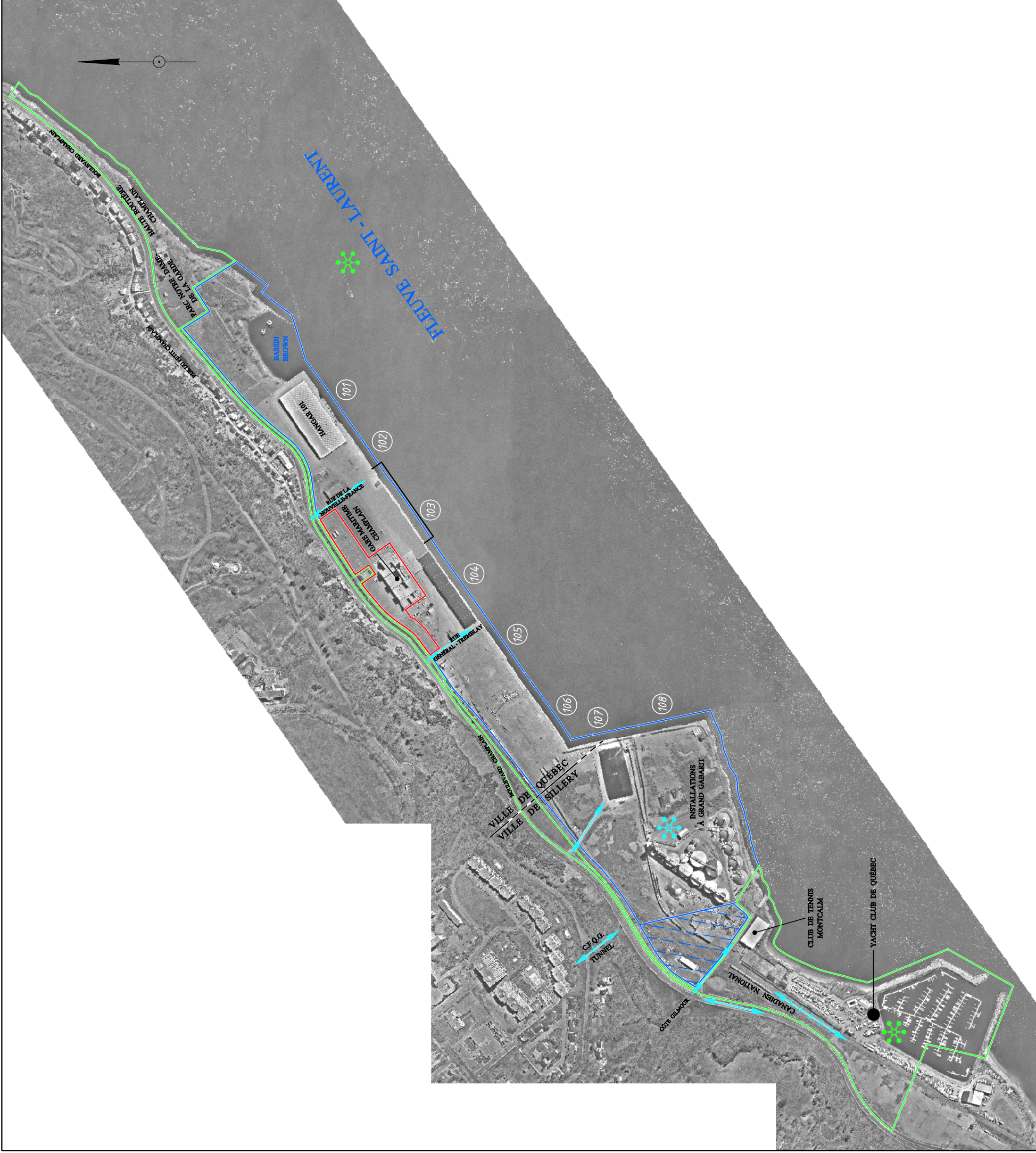
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 4.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEUR ANSE AU FOULON

FÉVRIER 2001



PLAN D'UTILISATION
DES SOLS

LÉGENDE

- Activité portuaire
- Enceinte de transition
- Attrait portuaire
- Accès routier
- Accès ferroviaire
- Option de complément au réseau ferroviaire
- Zone d'activité publique permanente
- Zone d'activité publique temporaire
- Plage humide
- Attrait public
- Chemin d'accès à la plage
- Porte d'entrée aménagée
- Empièremement
- Structure de quai projeté

NOTE : Les limites indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

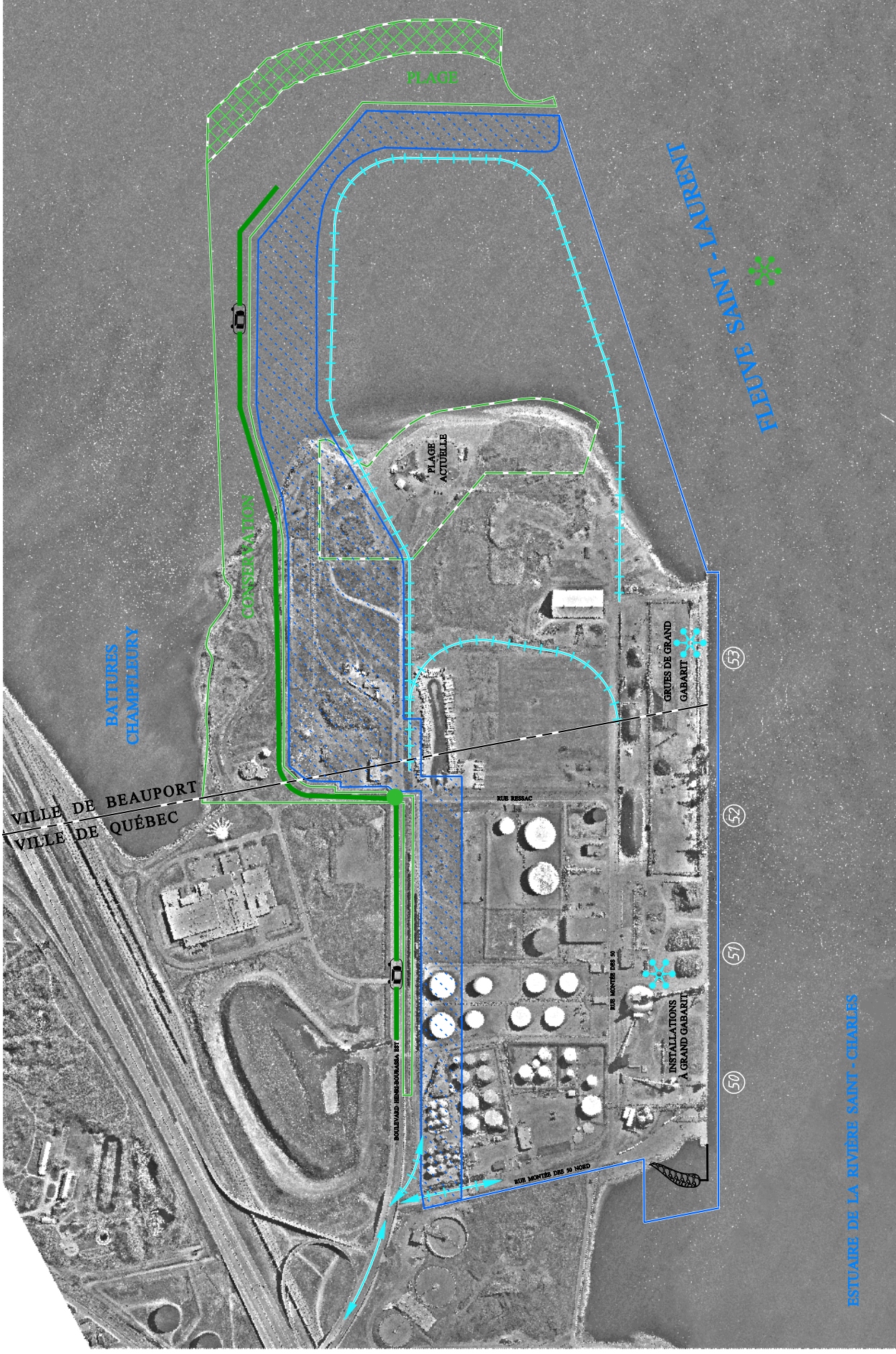
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

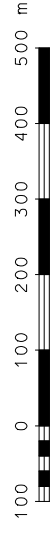
CARTE 4.4
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

SECTEUR BEAUPORT

FÉVRIER 2001



Échelle 1 : 10 000



Chapitre 5

PLAN D'UTILISATION DES SOLS

Cette section vise à préciser le contenu des concepts d'aménagement en présentant l'utilisation du sol pour toutes les parcelles des trois secteurs portuaires. Dans un premier temps, chaque catégorie d'utilisation du sol sera présentée. Par la suite, les plans d'utilisation du sol des trois secteurs portuaires seront présentés et détailleront les groupes d'usage préconisés sur chacun des terrains des trois secteurs portuaires qui sont sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec.

5.1 DESCRIPTION DES CATÉGORIES D'UTILISATION

Les cartes 5.1 à 5.3 illustrent le plan d'utilisation des sols pour les trois grands secteurs portuaires de l'APQ. Chaque secteur est découpé en diverses aires qui reçoivent chacune des informations sur leur affectation du sol. Pour chaque aire, un bloc informatif uniforme permet de visualiser rapidement toutes les données relatives à l'utilisation des sols. Le bloc informatif indique pour chaque aire :

- l'affectation dominante ;
- les affectations secondaires qui s'y rattachent ;
- les mutations d'affectation prévisibles ;
- les dispositions particulières rattachées à cet îlot.

L'affectation dominante correspond à l'utilisation qui prédomine dans l'aire où elle s'applique selon la prospective connue. Pour leurs parts, les affectations secondaires renvoient à des usages occasionnels, saisonniers ou complémentaires.

L'arrivée inattendue d'un important client ou d'un volume additionnel majeur peut exiger une modification à l'affectation dominante connue à ce moment-ci. Ainsi, la troisième case d'informations permet d'identifier les affectations qui pourraient éventuellement s'appliquer à une aire dans le cadre d'une mutation. De plus, pour le secteur de Beauport, cette case permet de distinguer les affectations liées au projet d'extension.

Finalement, les dispositions particulières s'attarderont à des considérations spécifiques liées généralement à l'intégration au milieu ambiant, à des aspects environnementaux ou de planification.

Les diverses catégories d'affectation des sols sont présentées à la figure 5.1 avec les pictogrammes qui seront utilisés par la cartographie. La liste indicative des usages décrivant chaque catégorie, groupe ou sous-groupe n'est pas exhaustive. De plus, ces grandes affectations ne peuvent avoir pour effet d'exclure des usages plus spécifiques qui constituent des usages subsidiaires et complémentaires ou des services particuliers aux usagers portuaires.

Les catégories d'affectation sont regroupées dans trois classes d'affectation, soit :

- l'affectation « portuaire » ;
- l'affectation « espace public » ;
- l'affectation « immobilière ».

AFFECTATION PORTUAIRE


















Manutentions de produits	Marchandises générales	 Marchandises générales à ciel ouvert
		 Marchandises générales sous couvert
		 Marchandises générales conteneurisées
Marchandises en vrac	 Vrac solides à ciel ouvert	
	 Vrac solides sous couvert	
Croisières	RO-RO	 Vrac liquides
		 RO-RO
		 Fluviales
		 Escales
		 En port d'attache ou de Destination
Services	S/P	 Services portuaires
		 Services maritimes
		 Services connexes
Réserve foncière		 Réserve

FIGURE 5.1

NOMENCLATURE DES AFFECTATIONS

NOTE : Cette figure fait partie intégrante de la légende des cartes 5.1 à 5.3 inclusivement

ESPACES PUBLICS	 Conservation
	 Récréation publique
	 Récréation commerciale
IMMOBILIER	 Commerces de vente au détail et services personnels
	 Administration, services professionnels et commerces à faible achalandage
	 Stationnement

Comme l'illustre la figure 5.1, la classe d'affectation « portuaire » se subdivise en groupes et parfois en sous-groupes d'affinité pour finalement arriver aux catégories d'affectation. Les deux autres classes se composent directement de catégories.

Les pages suivantes permettent, pour chaque catégorie d'affectation, de présenter une courte description afin de préciser son contenu.

5.1.1 Classe d'affectation « portuaire »

L'affectation « portuaire » regroupe la grande majorité des catégories d'affectation. Cette classe est divisée en quatre groupes qui permettent de distinguer :

- les activités de manutention de produits ;
- les activités de croisières ;
- les services ;
- les réserves foncières.

Il importe de préciser que, en raison de sa nature industrielle, l'accès à tous les sites ayant un usage portuaire est strictement réservé, pour des motifs de sécurité publique et de contrôle, aux personnes autorisées. Les sites des activités de croisière seront de libre accès public hormis les zones où s'exercent des activités de douanes, de traitement des bagages et d'avitaillement des navires.

5.1.1.1 Groupe des activités de manutention de produits

Les usages liés à la manutention de produits ont pour objet toute activité ayant trait à des opérations d'accostage, d'amarrage et d'avitaillement de navires, de transbordement, d'arrimage, d'entreposage et d'expédition de marchandises diverses. Il importe de préciser que toutes les catégories d'usages comprennent les services administratifs connexes et subsidiaires à l'usage principal (bureaux, atelier d'entretien ou de ravitaillement des véhicules ou équipements, salles de repos des débardeurs, salle pour les marins, etc.).

Ce groupe se subdivise en trois sous-groupes de marchandises qui possèdent des caractéristiques très distinctes de manutention et d'entreposage. Il s'agit des marchandises générales, des marchandises en vrac et de la manutention de type Ro-Ro.

Sous-groupe des marchandises générales

Trois catégories d'usages sont associées aux marchandises générales, il s'agit :

- des marchandises générales à ciel ouvert (produits entreposés à l'extérieur sur un terre-plein : bois d'œuvre, bloc de granit, matériel ou équipement de construction, etc.);
- des marchandises générales sous couvert (produits entreposés dans un hangar : pâte, papier, amiante, etc.);
- des marchandises générales manutentionnées dans des conteneurs.

Sous-groupe des marchandises en vrac

Les marchandises en vrac disposent aussi de trois catégories d'usages soit ;

- les vracs solides à ciel ouvert (produits entreposés à l'extérieur sur un terre-plein: minerai de fer, charbon, coke, sel de déglacage, etc.);
- les vracs solides sous couvert (produits entreposés dans des structures fermées : céréales, engrais, zinc, nickel, alumine, etc.);
- les vracs liquides (produits entreposés dans des citernes : pétrole brut, essence, huiles végétales ou minérales, brai, etc).

Sous-groupe de manutention de type Ro-Ro

La manutention de type Ro-Ro peut impliquer des marchandises générales et des vracs solides et liquides. Ce mode peut aussi être combiné avec un service pour automobiles et passagers. Un terminal de type Ro-Ro permet l'embarquement ou le débarquement de wagons et de remorques routières sur un navire disposant de rampes adaptées. Ce service peut être assimilable à un traversier-rail comme celui de Matane / Baie-Comeau / Godbout à l'exception que les tracteurs de remorque ne sont pas transportés. De plus, le terminal constitue un lieu de confection et de distribution des cargaisons.

5.1.1.2 Groupe des activités de croisières

Ce groupe d'activités se compose de trois catégories d'usages, qui se distinguent par la dimension des navires, la clientèle visée, les services aux passagers et les obligations légales, soit :

- les *croisières fluviales (F)* qui offrent des services d'excursion de quelques heures, avec ou sans restauration, sur le fleuve Saint-Laurent à partir d'un petit navire disposant d'un poste à quai réservé pour la saison ;
- les *croisières d'escale (E)* qui se caractérisent par des navires imposants qui, dans le cadre d'un itinéraire planifié de longue date, arrêtent à Québec pour une période variant de quelques heures à quelques jours ; dans le cas des escales, les passagers logent dans le navire lors de leur séjour ;
- les croisières en destination ou en port d'attache qui se distinguent des simples escales par l'embarquement au début du voyage ou le débarquement à la fin du voyage des passagers et de leurs bagages et impliquent des obligations légales à l'égard des douanes et nécessitent un *terminal (T)*.

Pour toutes ces croisières, les activités de transport des passagers et d'avitaillement sont incluses dans la description des usages à titre d'usages secondaires et subsidiaires.

5.1.1.3 Groupe des services

Ce groupe d'activités se compose de trois catégories d'usages, qui se distinguent par la nature du service offert, soit :

- les services portuaires ont pour objet un usage ou un groupe d'usages ayant trait au pilotage, au remorquage, à l'avitaillement, à l'hivernage de navires ou autres services similaires ;
- les services maritimes ont trait à l'entretien, à la réparation mineure, à la transformation ou à la récupération de matériaux sur des navires ou d'équipements portuaires ou maritimes ;
- les services connexes ont trait à des organismes ou des entreprises qui offrent des produits ou des services à une clientèle caractérisée par le monde maritime ou portuaire (ex.: atelier de l'APQ, entrepôt de la SIMEC, atelier de la Société des traversiers du Québec, Fugère et fils, location de grues, etc.).

5.1.1.4 Groupe de réserve foncière

Cette catégorie vise les parties de terrain qui ne sont pas actuellement utilisées à des fins portuaires mais qui possèdent un potentiel d'utilisation portuaire et qu'il est impossible de définir spécifiquement leur usage futur ; ces terrains sont jugés essentiels pour une saine gestion de l'offre et la demande d'espaces portuaires dans une perspective à moyen et long termes.

5.1.2 Classe « espaces publics »

L'affection « espaces publics » a pour objet un usage ou un groupe d'usages ayant trait à la conservation naturelle et aux équipements de récréation intérieure et extérieure en matière de sport, de loisir et de culture. Cette classe est divisée en trois catégories qui permettent de distinguer :

- la conservation (aménagement visant à créer une ambiance de détente et de préservation, ex. : pique-nique, marche, cyclisme, ornithologie, détente, etc.);
- la récréation publique (espace de détente, de loisir ou d'activité physique accessible à toute la population, ex. : baignade, planche à voile, voilier léger, jeux d'enfants, jeux d'eau, piscine, bâtiments de services à la clientèle, etc.);
- la récréation commerciale (ex. : marina, club de tennis, fête foraine, cirque, plateaux commerciaux de sports intérieurs ou extérieurs, etc.).

Cette classe regroupe une gamme variée d'usages publics sur le littoral qui exigent des niveaux différents d'investissement ou de coûts d'exploitation. Ces frais induisent alors une tarification appropriée. L'APQ répond à cette demande variée tout en s'assurant d'une diversité globale des usages publics sur les propriétés sous sa juridiction.

5.1.3 Classe d'immobilier

L'affectation « immobilier » a pour objet des propriétés dans la partie publique du secteur de l'Estuaire. Par cette sélection d'usages, l'APQ désire exercer un contrôle sur leur développement car ces propriétés s'insèrent dans une zone de transition qui assure la pérennité des activités portuaires du secteur de l'Estuaire. Cette classe est divisée en trois catégories qui permettent de distinguer :

- le commerce de vente au détail et les services personnels qui génèrent une grande affluence de visiteurs et qui ont trait à la vente de détail de produits de toute nature (sans entreposage extérieur), à la restauration, aux divertissements et aux services personnels d'utilité courante ;
- l'administration, les services professionnels et l'hôtellerie qui génèrent très peu de visiteurs et qui ont trait à l'administration publique ou privée et aux services professionnels privés ou à l'hébergement ;
- les aires de stationnement tarifé.

5.2 SECTEUR DE L'ESTUAIRE

Le plan d'utilisation des sols (carte 5.1) confirme le concept d'aménagement retenu pour le secteur de l'Estuaire en découpant ce territoire en aires d'affectation plus détaillée.

5.2.1 Dispositions particulières

Les terre-pleins 30 et 31 sont les plus imposants du secteur de l'Estuaire en termes de superficie et offrent de bonnes facilités d'exploitation. Toutefois, en raison de leur perceptibilité à partir du Vieux-Québec et du Vieux-Port et de leur exposition aux vents, l'analyse des projets sur ce site portera un regard attentif aux produits manutentionnés, à la durée de l'activité et à la hauteur de l'entreposage pratiqué.

Les activités exercées aux postes à quai et sur les terre-pleins 17 et 20 doivent prendre en compte que le bassin Louise extérieur constitue une vitrine sur les activités portuaires pour les nombreux visiteurs de la Pointe-à-Carcy. En ce sens, les activités de services maritimes qui impliquent des activités lourdes de fabrication ou d'entreposage à l'extérieur seront dirigées vers les postes à quai 24 ou 25.

5.2.2 Interventions

Étant au cœur du principal attrait touristique de la grande région de Québec, le secteur de l'Estuaire se prête bien à la participation au concept de *Québec Ville Lumières* préconisé par la Commission de la Capitale nationale du Québec. En ce sens, une étude d'encadrement sera initiée afin d'évaluer le potentiel et les possibilités offertes par les installations portuaires de ces secteurs. Déjà, les élévateurs à céréales et le pont-levis sont identifiés en raison de leur unicité et leur dimension comme des pièces de valeur pour un tel concept.

Avec l'implantation du terminal pour passagers de navires de croisière, la Pointe-à-Carcy deviendra une porte d'entrée prestigieuse pour la région de Québec. Le projet prévoit une bonification et un rafraîchissement des aménagements paysagers, piétonniers et cyclables du secteur.

Quelques interventions plus spécifiques sont aussi prévues :

- Corriger le nivellement du dallage et rénover certaines structures de la promenade qui ceinture le bassin Louise intérieur (interventions ponctuelles)



- Poursuivre la plantation près des bâtiments de services maritimes ou connexes à l'extrémité ouest du secteur de l'Estuaire, près de la piste cyclable



- Pour l'aire de stationnement à la tête du bassin Louise intérieur, réaliser des aménagements paysagers près de la rue Abraham-Martin, de la promenade près du bassin et de part et d'autre de la piste cyclable



- Pour l'aire de stationnement Saint-André, réaliser des aménagements paysagers en bordure de la rue et de la promenade près du bassin Louise intérieur.



5.3 SECTEUR DE L'ANSE AU FOULON

Le plan d'utilisation des sols (carte 5.2) pour le secteur de l'Anse au Foulon traduit, de manière plus précise, les grandes orientations d'aménagement et le concept retenu en spécifiant les usages autorisés par aire d'affectation.

5.3.1 Dispositions particulières

Le plan d'utilisation des sols confirme l'aire récréative actuelle composée de la halte Champlain et du parc Notre-Dame-de-la-Garde. L'APQ entend renouveler les ententes avec la Ville de Québec pour le maintien de ces usages.

L'examen environnemental qui précédera une mise en valeur éventuelle de l'aire portuaire du bassin Brown portera une attention toute particulière aux incidences du projet sur les éléments du milieu humain afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec son milieu d'insertion.

Les activités portuaires, qui s'implanteront en bordure du boulevard Champlain sur les espaces libres suite au démantèlement des réservoirs pétroliers, devront faire l'objet d'une analyse visuelle attentive. La géométrie du boulevard Champlain à cet endroit offre une percée visuelle panoramique aux automobilistes et aux futurs cyclistes. Ainsi, les éléments architecturaux ou les types d'entreposage devront être bien analysés lors de l'examen environnemental. Dans cette optique, l'éclairage des structures peut constituer un traitement intéressant pour insérer les nouveaux éléments dans le paysage. Cette partie du site portuaire est aussi perceptible à partir de certaines unités d'habitation des Jardins Mérici qui ont une vue en plongée sur le site portuaire. Ici encore, l'examen environnemental des projets devra inclure ces observateurs dans l'évaluation des incidences sur le paysage.

En raison de la proximité des habitations de Cap-Blanc et des Jardins Mérici, le volet sonore constitue un élément qui sera évidemment pris en compte lors de l'examen environnemental des nouveaux projets dans ce secteur portuaire

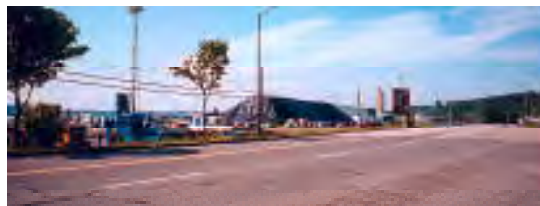
Une seconde aire récréative, à l'extrémité ouest, comprend le Club de tennis Montcalm, la marina du Yacht Club de Québec et la rampe de mise à l'eau. L'APQ prévoit renouveler les baux de ces usages selon les conditions commerciales de l'heure. Toutes les propositions d'utilisation à des fins de récréation publique ou commerciale des autres propriétés libres de ce secteur seront étudiées.

5.3.2 Interventions

Trois projets⁶⁶ sont actuellement à l'étude à la périphérie de la zone portuaire, les propositions avancées par ces projets impliqueront probablement certaines interventions de la part de l'APQ. En principe, l'APQ devrait être consulté lors de la définition des composantes de ces projets qui ont une incidence sur ses propriétés ou sur ses opérations.

Quelques interventions plus spécifiques sont aussi prévues :

- Réfection du poste à quai 103 (2000-2001)
- Compléter l'aménagement paysager en bordure du boulevard Champlain après le passage de la piste cyclable de la CUQ et les travaux de réfection du boulevard Champlain



- Aménagement paysager à la porte d'entrée de la zone portuaire (rue Gilmour) suite aux travaux pour la future piste cyclable et la requalification du boulevard Champlain

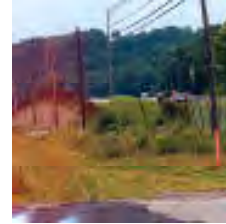


⁶⁶ La requalification du boulevard Champlain qui implique de nombreux partenaires, la piste cyclable de la Communauté urbaine de Québec et le plan directeur d'aménagement du littoral de la Ville de Sillery.

- Lors de l'examen environnemental des projets qui s'implanteront près du boulevard Champlain dans ce secteur, une attention toute particulière devra être apportée aux aspects esthétiques des composantes du projet.



- Analyser les propositions d'aménagement soumises par la CUQ pour le projet de piste cyclable en bordure des propriétés de l'Anse au Foulon notamment près du viaduc du CFQG à l'égard de la sécurité des usagers et de la facilité des opérations ferroviaires



5.4 SECTEUR DE BEAUPORT

Le plan d'utilisation des sols du secteur de Beauport est illustré à la carte 5.3. Ce plan précise l'utilisation des sols sur les propriétés existantes et intègre la vision de l'APQ suite à la concrétisation du projet d'extension.

5.4.1 Dispositions particulières

En raison de la topographie de la grande région de Québec, le site portuaire de Beauport est perceptible de nombreux endroits éloignés, notamment sur le territoire de la Ville de Beauport malgré l'absence de résidences dans un rayon d'un kilomètre. Le concept d'aménagement favorise la mise en place graduelle d'une enceinte constituée d'installations fermées (citernes ou bâtiments) qui assurera la transition avec les aires d'entreposage de produits à ciel ouvert. Malgré cette mesure générale, l'examen environnemental de chaque projet devra analyser cet aspect du paysage.

Lors de l'examen environnemental des projets, une attention sera aussi accordée aux structures en hauteur qui excèdent significativement celle des composantes de l'enceinte qui enveloppera la zone portuaire active. Il sera important de développer une cohérence dans l'agencement de ces structures grâce notamment à un jeu avec les couleurs. Cette cohérence ne signifie pas uniformité mais un assemblage intéressant.

Le contrôle des sources d'émission de poussières et de bruit est aussi un élément qui sera couvert lors d'un examen environnemental mais qui sera aussi pris en compte lors des opérations quotidiennes. Cette disposition ne s'applique pas aux usages récréatifs mais aussi au respect des autres usagers du site portuaire.

5.4.2 Interventions

À court terme la principale intervention vise la planification du réseau routier afin d'offrir plus de flexibilité pour l'extension du terminal de transbordement de vrac solides à ciel ouvert sur les terre-pleins des postes à quai 52 et 53. Le boulevard Henri-Bourassa jouera alors le rôle de voie collectrice pour le camionnage avec des voies secondaires en perpendiculaire qui joindront les postes à quai.

À moyen terme, une analyse en vue du complément de la desserte ferroviaire sera nécessaire si les différents projets à l'étude se concrétisent.

L'intervention majeure pour le secteur de Beauport demeure les discussions sur le projet d'extension avec le Comité de surveillance qui évaluera la justesse du projet révisé.

Quelques interventions plus spécifiques sont aussi prévues :

- La construction d'un quai de 65 mètres (poste à quai 49) en 2001.
 - Correctifs et ajustements pour implanter l'accès distinct à la plage sans traverser la zone portuaire active.
 - Suite à l'amorce des phases d'extension du site portuaire, aménager la porte d'entrée de la zone portuaire à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Ressac afin de bien distinguer les accès aux différents postes à quai et à la plage.
- En raison du niveau de la chaussée et de la présence des voies ferrées, pour cette section du boulevard Henri-Bourassa, la mise en place d'aménagements paysagers est difficile et peu efficace. La stratégie





PLAN D'UTILISATION
DES SOLS

NOMENCLATURE DES AFFECTATIONS
VOIR LA FIGURE 5.1

	Affectation dominante
	Affectation secondaire
	Mutation d'affectation
	Disposition particulière

--- Limite de zone

--- Propriétés privées

--- Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe L.P.A, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 5.1
AFFECTATION DU SOL

SECTEUR ESTUAIRE

FÉVRIER 2001

	S/M

(1) Remisage d'embarcations (Hiver)	



S/M	S/M	E	E
(1) Site potentiel			

S/P	S/M	S/M	S/M
(1) Souci pour l'esthétique des activités et un climat sonore acceptable			
(2) Activités légères			

F	E	E	T

--	--

S/M	E	E	T
(1) Remisage de bœrs et d'embarcations			
(2) Occasionnel et de courte durée			
(3) Site potentiel			

S/M	SAC	SAC	SAC

--	--

--	--

E	E	T

PLAN D'UTILISATION
DES SOLS

NOMENCLATURE DES AFFECTATIONS
VOIR LA FIGURE 5.1

●	Affectation dominante
●	Affectation secondaire
●	Mutation d'affectation
●	Disposition particulière

---	Propriétés privées
- - -	Limite de zone
- - -	Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



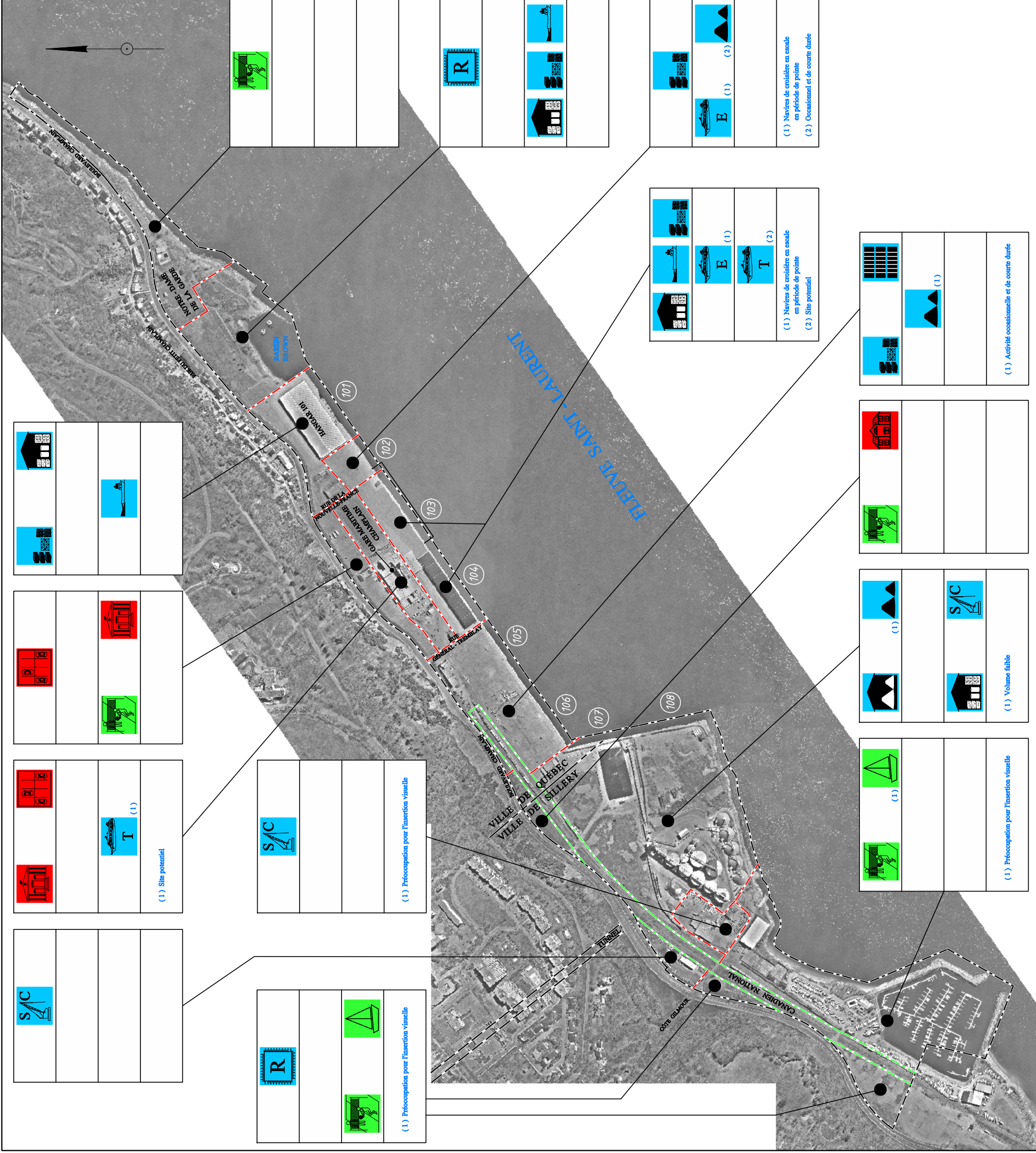
Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE 5.2
AFFECTATION DU SOL

SECTEUR ANSE AU FOULON

FÉVRIER 2001



Icons: Warehouse, Industrial building, Ship, Dock.

Icons: Warehouse, Industrial building, Ship, Dock.

Icons: Warehouse, Industrial building, Ship, Dock.

(1) Site potentiel

Icon: SAC

Icon: SAC

(1) Préoccupation pour l'insertion visuelle

Icon: R

(1) Préoccupation pour l'insertion visuelle

Icons: Warehouse, Industrial building, Ship, Dock.

(1) Navires de croisière en escale en période de pointe
(2) Site potentiel

Icons: Warehouse, Industrial building, Ship, Dock.

(1) Navires de croisière en escale en période de pointe
(2) Occasionnel et de courte durée

Icon: Warehouse

(1) Activité occasionnelle et de courte durée

Icons: Warehouse, Ship, SAC

(1) Volume faible

Icons: Warehouse, Ship

(1) Préoccupation pour l'insertion visuelle

**PLAN D'UTILISATION
DES SOLS**

**NOMENCLATURE DES AFFECTATIONS
VOIR LA FIGURE 5.1**

	Affectation dominante
	Affectation secondaire
	Mutation d'affectation
	Disposition particulière

Extension portuaire

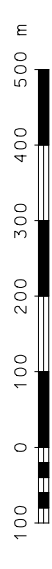
Limite de zone

Plage humide

Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

**CARTE 5.3
AFFECTATION DU SOL**

SECTEUR BEAUPORT

FÉVRIER 2001

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---



								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								(1) Plan d'aménagement consacré afin d'optimiser la collaboration
--	--	--	--	--	--	--	--	---

(1) Rebuts de matériaux

(1) Occasionnel et de courte durée

Chapitre 6

POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT

Cinq politiques de l'Administration portuaire de Québec sont associées à l'utilisation du sol sur les propriétés sous sa juridiction. Ces dernières sont présentées succinctement et abordent les points suivants :

- la modification du Plan d'utilisation des sols ;
- la gestion foncière ;
- les propriétés excédentaires ;
- l'examen environnemental des divers projets ;
- l'étude des projets avec les municipalités.

6.1 POLITIQUE DE MODIFICATION DU PLAN D'UTILISATION DES SOLS

Suite à l'adoption de son plan d'utilisation des sols, l'Administration portuaire de Québec peut modifier ce document afin de l'adapter à certains paramètres inconnus lors de son adoption initiale.

Toute modification qui affecte le fond du plan d'utilisation des sols doit être soumise aux dispositions relatives à la consultation publique⁶⁷. Dans un tel cas, soixante jours avant la date d'entrée en vigueur de la modification de fond, l'APQ est tenue de faire publier un avis dans un journal à grand tirage de la région de Québec. Cet avis donne le lieu où il est possible de se procurer un exemplaire du projet de modification et tous documents connexes nécessaires à sa compréhension complète et invite les intéressés à faire parvenir leurs observations sur le projet avant l'expiration du délai de soixante jours. De plus, cet avis invite les intéressés à assister à une réunion publique dont les date, heure et lieu y sont mentionnés. L'APQ adopte la modification à son plan d'utilisation des sols en vigueur après avoir pris connaissance des observations qui ont pu lui être présentées. Suite à l'adoption par l'APQ de la modification, un deuxième avis doit être publié afin d'indiquer le lieu où il est possible de se procurer un exemplaire du plan d'utilisation des sols en vigueur suite à cette modification.

Au-delà des obligations légales, l'APQ souhaite consulter les membres du comité consultatif restreint, à qui divers documents furent soumis lors de l'élaboration du plan d'utilisation des sols, avant de procéder à une modification ultérieure visant le fond du document. Évidemment, la réforme municipale en cours exigera une révision de la composition de ce comité consultatif restreint.

6.2 POLITIQUE DE GESTION FONCIÈRE

L'article 28(2) de la Loi maritime du Canada restreint l'exploitation d'un port aux activités portuaires et à celles qui sont nécessaires aux opérations portuaires. Cette restriction est confirmée par l'article 7 des Lettres patentes, lequel précise les activités et pouvoirs de l'administration.

En vertu de l'article 44 (2) de la loi précitée, le Ministre des Transports a confié à l'Administration portuaire de Québec la gestion d'immeubles fédéraux. Ce pouvoir est assujéti à

⁶⁷ *Loi maritime du Canada*, Chambre des Communes du Canada, 46-47 Élisabeth II, Chapitre 10, art. 48.

une délégation particulière pour la location des immeubles tel que précisé à l'article 8.1 des Lettres patentes et à une interdiction de disposition contenue à l'article 46 de la loi.

Le contexte légal étant ainsi posé, il s'ensuit que l'Administration portuaire de Québec doit appliquer une politique de gestion foncière privilégiant la location des immeubles pour des usages portuaires ou nécessaires à la vitalité portuaire. Vu la relative rareté des immeubles louables, le coût des infrastructures portuaires et la panoplie de services fournis aux locataires, le taux de location appliqué est grandement supérieur à ceux qui sont observés dans le marché foncier régional. Cette situation fait en sorte que seules les entreprises directement vouées à une exploitation portuaire peuvent justifier leur présence au port de Québec.

Du point de vue administratif, les contrats de location sont structurés de telle sorte qu'ils permettent une exploitation efficace de l'actif immobilier tout en préservant le propriétaire, c'est-à-dire Sa Majesté du Chef du Canada, d'un passif éventuel non souhaitable ou d'une obligation non désirable.

6.3 POLITIQUE À L'ÉGARD DES PROPRIÉTÉS NON PORTUAIRES

Depuis de nombreuses années, l'activité portuaire s'est concentrée dans les secteurs de l'Estuaire, de l'Anse au Foulon et de Beauport. Compte tenu de facteurs internes et externes, il semble justifié de maintenir l'activité portuaire dans ces secteurs existants.

Certaines petites propriétés excentriques par rapport aux trois grands secteurs portuaires pourraient être affectées, moyennant le respect de certaines conditions, à des utilisations autres. À cet égard, l'Administration portuaire de Québec cherche avant tout dans ses politiques d'utilisation d'immeubles non portuaires à favoriser en premier lieu un usage public tant du point de vue conservation que récréation. À titre d'exemple, nous pouvons citer les ententes concernant l'utilisation du terrain de jeux Notre-Dame-de-la-Garde, de la Halte routière Champlain, du Yacht Club de Québec, du Club de tennis Montcalm et de la Plage du Port au secteur Beauport.

Considérant la diversité des caractéristiques physiques et de la localisation de chacune de ces propriétés non portuaires, ces dossiers sont traités individuellement dans l'optique des conditions commerciales de l'heure.

6.4 POLITIQUE D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL DES DIVERS PROJETS

La *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* (LCÉE) a été adoptée par le Parlement canadien en juin 1992 et amendée en juin 1993. Quant à elle, la *Loi maritime du Canada* sanctionnée en juin 1998, créant les Administrations portuaires canadiennes (APC), assujettit les divers projets réalisés sur les propriétés gérées par les APC à la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* (LCÉE). Divers règlements d'application, notamment le *Règlement sur l'évaluation environnementale* concernant les Administrations portuaires canadiennes adoptée le 28 juillet 1999, prévoient les paramètres à l'égard de l'application de la LCÉE pour les Administrations portuaires canadiennes.

De façon générale, les buts de la LCÉE se résument comme suit :

- assurer l'examen attentif des aspects environnementaux des projets ;
- promouvoir le développement durable ;
- faire en sorte que les projets prévus sur le territoire domanial ne causent pas d'effets environnementaux négatifs importants à l'extérieur de leurs limites ;

-
- assurer la participation du public au processus d'évaluation environnementale.

La LCÉE identifie le promoteur d'un projet comme le seul responsable de l'application de la Loi. En ce sens, le promoteur assume entièrement ses décisions à l'égard du déroulement d'un examen environnemental qui doit se faire dans le respect de la Loi. La LCÉE s'applique à tous les projets définis comme tels dans la loi, et ce après vérification des listes d'inclusion et d'exclusion et selon qu'il existe ou non un élément déclencheur, mais elle offre une souplesse afin de bien s'adapter à l'ampleur et la complexité des enjeux environnementaux de ceux-ci. Ainsi, trois niveaux distincts sont prévus en fonction de la complexité des enjeux environnementaux et de la présence de consensus. Pour chacun de ces niveaux, une analyse des répercussions sur les éléments humains et naturels et l'acceptation sociale du projet doit être réalisée, toutefois l'envergure des études et l'obligation de consultation du public varie.

Pour tous les projets, il importe tout d'abord de s'assurer de l'applicabilité de la Loi et de consigner cette vérification au dossier du projet. Dans le cas où la Loi s'applique, minimalement un Examen préalable est nécessaire. À ce niveau, pour les projets non couverts par les règlements d'application sur la liste d'études approfondies, cet examen prend généralement la forme d'un avis professionnel sous forme de rapport sur toutes les incidences anticipées sur l'environnement suite à une corrélation entre les composantes du projet et les éléments du milieu. À ce niveau, aucune consultation publique ou sélective n'est requise, mais dépendant de la portée du projet, il pourrait dans certains cas s'avérer utile d'effectuer une telle consultation. Suite au rapport, si aucun enjeu environnemental n'est détecté, le processus s'arrête et le rapport d'examen environnemental doit être approuvé par l'autorité responsable. Si par contre un enjeu demeure, des mesures d'atténuation ou de mitigation appropriées doivent être apportées au projet, ceci avant approbation par l'autorité responsable.

Dans le cas où une étude approfondie serait requise, celle-ci prend alors la forme d'une évaluation environnementale plus complète. Cette phase peut comprendre un processus sélectif ou public de consultation. Suite à la réalisation de cette phase, si un consensus s'établit sur les conclusions de l'évaluation environnementale, l'autorité responsable approuve le rapport d'étude approfondie et le projet est accepté.

Par contre, si le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants qui ne peuvent être justifiés dans les circonstances ou encore si des divergences fondées sur des enjeux majeurs demeurent ou si les préoccupations du public le justifient, le ministre canadien de l'Environnement pourra exiger la mise en place d'une troisième phase, soit des audiences publiques devant une Commission qui devra trancher le débat.

Dans le cas où un examen préalable ou une étude approfondie sont réalisés, chaque autorité responsable, dont notamment les Administrations portuaires canadiennes, doit maintenir un registre public constitué des documents relatifs aux évaluations environnementales réalisées en regard des divers projets sur les propriétés gérées par les APC.

Les Administrations portuaires canadiennes sont soumises à la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* (LCÉE) et aux divers règlements d'application suivants :

- Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes, *juillet 1999* ;
- Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées, *octobre 1994* ;
- Règlement sur la liste d'inclusion, *octobre 1994* ;
- Règlement sur la liste d'étude approfondie, *octobre 1994* ;
- Règlement sur la liste d'exclusion, *octobre 1994* ;
- Règlement déterminant des autorités fédérales, *mai 1996* ;

-
- Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale, *avril 1997* ;
 - Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées, *juillet 1999* ;
 - Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie, *novembre 1999*.

L'Administration portuaire de Québec entend appliquer systématiquement les exigences de la Loi canadienne sur les évaluations environnementales (LCÉE) et des règlements d'application qui y sont rattachés.

Dans certains dossiers, selon la nature et l'ampleur des incidences d'un projet sur les composantes du milieu naturel ou humain, des mesures compensatoires sont parfois envisagées. Dans une telle situation, l'APQ favorise la collaboration avec les organismes du milieu afin de maximiser les effets positifs de cette mesure compensatoire.

6.5 POLITIQUE D'ÉTUDE DES PROJETS AVEC LES MUNICIPALITÉS

En raison de son statut de gestionnaire de propriétés de Sa Majesté du Chef du Canada, le schéma d'aménagement de la CUQ et la réglementation municipale d'urbanisme sont légalement inopérants sur le territoire de l'APQ. Toutefois, l'APQ doit prendre en compte les préoccupations locales et régionales dans ses prises de décision. En ce sens, les municipalités sont des interlocuteurs privilégiés afin d'évaluer l'acceptation sociale des divers projets à l'étude sur les propriétés de l'APQ.

Pour son volet de planification d'ensemble, la planification globale s'effectue dans le cadre de la préparation quinquennale du plan d'utilisation des sols. Bien que la Loi maritime du Canada ne prévoit qu'une simple période de consultation sur une version projet du document, l'APQ préconise une démarche qui implique des intervenants du milieu à chaque étape majeure de la préparation de ce plan d'utilisation des sols. L'APQ entend répéter cette démarche de consultation élargie lors du prochain exercice de révision de son Plan d'utilisation des sols.

Dans le cas des projets ponctuels, la présente politique s'arrime fortement avec la politique d'examen environnemental mise de l'avant par l'APQ. Considérant l'immunité de l'APQ face au schéma d'aménagement et à la réglementation d'urbanisme, la présente politique d'étude des projets conjointement avec les municipalités ne peut se résumer à une simple analyse de conformité face à cette réglementation. Bien que la réglementation constitue une référence pertinente et essentielle, il s'agit davantage et surtout d'établir un dialogue continu afin d'identifier les ajustements nécessaires et d'évaluer l'acceptation du projet.

Pour l'APQ, la prise en compte de l'acceptation sociale d'un projet est incluse dans le processus d'examen environnemental auquel sont soumis tous les projets que l'APQ ou un de ses usagers réalisent. La politique d'examen environnementale pratiquée par l'APQ est exposée à la section 6.4 du présent chapitre.

Cette démarche implique aussi deux prémisses essentielles. La première vise à réduire les conflits inutiles liés à une inadéquation des normes d'urbanisme aux réalités des activités portuaires. Une démarche conjointe de l'APQ et des Villes viserait à s'assurer que les normes d'urbanisme en vigueur sur les propriétés de l'APQ reflètent une juste conciliation entre les exigences de l'exploitation portuaire et les attentes des citoyens. La deuxième prémisses vise une harmonisation des réglementations lorsqu'un secteur portuaire chevauche deux territoires municipaux.

Chapitre 7

PROCESSUS DE CONSULTATION

À titre de mesure de consultation de la population, la *Loi maritime du Canada* prévoit une démarche d'information et de consultation suite à la diffusion d'une version projet du plan d'utilisation des sols par les Administrations portuaires canadiennes (APC). Ainsi, un avis public dans un journal à grand tirage doit indiquer les date, lieu et heure d'une soirée d'information tenue par l'APC et l'endroit où les documents sont disponibles pour leur consultation. Durant une période de soixante jours, toute personne intéressée peut exprimer son opinion sur le document disponible. Après avoir pris connaissance des commentaires formulés, l'Administration portuaire adopte la version définitive de son plan d'utilisation des sols. Un avis public dans un journal à grand tirage informe la population de l'adoption de la version définitive. Ceci constitue le cadre minimal de consultation prévu par la *Loi maritime du Canada*, mais l'Administration portuaire de Québec a décidé de faire davantage afin d'arrimer son plan d'utilisation des sols avec les objectifs de la communauté.

L'Administration portuaire de Québec a décidé d'impliquer des représentants de la communauté régionale et des usagers portuaires à différentes étapes de la confection de la version pour consultation du plan d'utilisation des sols. Ainsi, un comité consultatif restreint fut créé. Ce comité se compose des treize membres suivants :

M. Alphonse Bélanger, Compagnie d'arrimage de Québec
M. André F. Bossé, Ministère des Transports du Québec⁶⁸ (seconde rencontre)
M. Yvon Bureau, Administration portuaire de Québec
M. Conrad Desnoyers, Bunge du Canada
M. Jacques Dompierre, Ville de Beauport
M. Marc Dulude, IMTT Québec
M. Serge Filion, Commission de la capitale nationale du Québec
M. Jean Guyard, Communauté urbaine de Québec
M. Marcel Labrecque, Administration portuaire de Québec
M. Louis Potvin, Ville de Sillery⁶⁹
Mme Nathalie Prud'Homme, Ville de Québec⁷⁰
M. Patrick Robitaille, Administration portuaire de Québec
M. Alexis Ségal, Administration portuaire de Québec

Pour l'APQ, la création de ce comité consultatif restreint vise à établir un dialogue continu entre les principaux représentants du milieu durant le processus de confection du plan d'utilisation des sols. Ainsi, deux rapports d'étape furent soumis au comité consultatif restreint. Un premier rapport d'étape se composait d'une version préliminaire des chapitres 1 à 3 du présent document alors que le second rapport d'étape couvrait les chapitres 4 à 7 et le chapitre 9. Suite à diverses consultations, les documents préliminaires furent révisés pour produire le document de consultation publique en vue de l'adoption finale du plan d'utilisation des sols.

Lors de ces deux rencontres de travail, des discussions constructives auront permis d'enrichir le présent document. Il importe de préciser que ce document constitue la vision de l'Administration portuaire de Québec sur l'aménagement de ses propriétés. Cette vision est guidée par une prise en compte des préoccupations de ses partenaires et de ses obligations à l'égard de sa mission première. Le caractère consultatif du comité implique que les membres de celui-ci n'endossent pas nécessairement la totalité du contenu de ce document.

⁶⁸ Remplacé par M. Gérard Daoust, Ministère des Transport du Québec

⁶⁹ Remplacé par Mme Marie-France L'oiseau, Ville de Sillery lors de la première rencontre

⁷⁰ Remplacée par M. Jacques Faguy, Ville de Québec lors de la seconde rencontre

Suite à cet exercice, les membres ont convenu de la pertinence de maintenir ce comité afin de poursuivre l'analyse de différents dossiers en suspend.

En plus des deux réunions de travail du comité consultatif restreint, une série de rencontres avec divers intervenants du milieu aura permis de mieux saisir les enjeux et de définir des propositions d'aménagement. Ainsi, des rencontres individuelles eurent lieu avec les personnes suivantes :

M. Alphonse Bélanger, Compagnie d'arrimage de Québec
M. Marc Desrivières, Ville de Québec
M. Jacques Dompierre, Ville de Beauport
M. Marc Dulude, IMTT Québec
M. Serge Filion, Commission de la capitale nationale du Québec
M. Dominic Gariépy, Ville de Beauport
M. Jean Guyard, Communauté urbaine de Québec
M. Stéphan Hamel, Logistec, Compagnie d'arrimage
M. James Labar, Daishowa
M. Goeff Lemont, Compagnie d'arrimage du Saint-Laurent
Mme Marie-France L'Oiseau, Ville de Sillery
M. Louis Potvin, Ville de Sillery
Mme Nathalie Prud'Homme, Ville de Québec
M. Jean-Guy Saint-Onge, Bunge du Canada

Un sommaire du plan d'utilisation des sols fut présenté à l'ensemble des usagers du port de Québec lors d'une rencontre d'information et de consultation tenue le vendredi 18 février 2000 à l'Édifice de l'Estuaire.

Sur la base des commentaires reçus à toutes ces étapes de consultation, la version pour consultation de la population du plan d'utilisation des sols fut préparée et rendue public le 23 octobre 2000.

La version pour consultation du Plan d'utilisation des sols de l'APQ fut soumise à une période de 60 jours de consultation publique. Cette période de consultation publique s'est amorcé le 23 octobre 2000 suite à la parution d'avis public dans le journal *Le Soleil* du samedi 21 octobre 2000. Jusqu'au 21 décembre 2000 inclusivement, toute personne intéressée pouvait consulter le document aux bureaux de l'Administration portuaire de Québec, entre 8h30 et 16h30 du lundi au vendredi, au 150 rue Dalhousie à Québec. De plus, deux exemplaires du document furent déposés dans chacune des trois bibliothèques suivantes :

- Gabrielle Roy au 350, rue Saint-Joseph Est à Québec ;
- Étienne Parent au 3515 rue Clémenceau à Beauport ;
- Charles H. Blais au 1245, avenue du Chanoine Morel à Sillery.

Le document de consultation du plan d'utilisation des sols fut également disponible sur le site internet de l'Administration portuaire de Québec (<http://www.portquebec.ca/>). Entre le 23 octobre et le 21 décembre 2000, toute personne intéressée pouvait transmettre ses commentaires par courrier électronique (plan@portquebec.ca) ou par écrit à l'adresse suivante :

Administration portuaire de Québec
Plan d'utilisation des sols
150 rue Dalhousie
C.P. 2268, Terminus postal
Québec (Québec)
G1K 7P7

L'APQ a tenu trois rencontres d'information successivement sur le territoire des villes de Sillery, Québec et Beauport. Ces soirées auront permis de présenter le contenu du projet de plan d'utilisation des sols à la population.

Ces soirées d'information se sont déroulées selon le calendrier suivant:

- le 30 octobre 2000 à 19h00 au Montmartre, Salle Marie-Guyart, 1669 chemin Saint-Louis à Sillery ;
- le 31 octobre 2000 à 19h00 au Hangar du Grand Marché, 84 rue Dalhousie à Québec ;
- le 1 novembre 2000 à 19H00 au Ramada, Salle Beauport A-B, 321 boulevard Sainte-Anne à Beauport.

CONCLUSION

En guise de conclusion, l'arrimage sera fait entre les six orientations d'aménagement définies au départ et les éléments de la proposition d'aménagement. Pour chaque orientation, un sommaire des principales propositions, des interventions ou des volontés sera présenté.

Orientation 1:

Disposer d'espaces industrialo-portuaires, d'équipements et d'infrastructures offrant une grande flexibilité pour satisfaire aux exigences de l'exploitation portuaire actuelle et future, dans le but d'appuyer et de bonifier l'activité économique régionale et canadienne

- la définition d'un concept global qui précise les vocations dominantes de chacun des trois secteurs portuaires en fonction de leurs caractéristiques physiques et fonctionnelles particulières ;
 - au secteur de l'Anse au Foulon, la confirmation du statut de «port régional» acquis au fil des ans grâce à la présence d'une majorité d'activités desservant l'arrière-pays traditionnel de la région de Québec grâce à son excellent réseau intermodal de transport terrestre avec la présence des deux entreprises ferroviaires majeures et un axe routier fluide relié au réseau autoroutier ;
 - au secteur de Beauport, la confirmation de la vocation d'aire portuaire moderne dédiée aux navires plus imposants et aux volumes importants desservant un arrière-pays régional et national grâce à des équipements de transbordement et de manutention performants et à un réseau intermodal de transport terrestre efficace ;
 - au secteur de l'Estuaire, une vocation variée toutefois dominée par l'activité de transbordement de céréales qui est stratégique, importante et immuable, mais aussi par les activités des navires de croisières et complétée par la manutention de produits divers sélectionnés et des activités de services liés aux industries portuaires et maritimes ;
- la conservation de réserves foncières essentielles à la gestion portuaire afin de répondre, au secteur de l'Anse au Foulon, à la demande pour les activités portuaires liées à l'arrière-pays régional de Québec et, au secteur de Beauport, pour répondre à la demande dans les marchés caractérisés par des volumes importants, des installations imposantes ou des navires de grandes dimensions ;
- considérant les projets annoncés et les autres à l'étude pour le secteur de Beauport, l'autorisation de la Commission environnementale pour l'extension de l'aire portuaire constitue plus que jamais une réserve foncière essentielle pour l'APQ.

Orientation 2

Optimiser la gestion et la rentabilité des propriétés sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec

- dans les trois secteurs portuaires, circonscrire des îlots d'activités portuaires nécessitant des postes à quai et des équipements de manutention similaires afin de rentabiliser des installations modernes et très performantes ;
- au secteur de l'Estuaire, répondre à la demande croissante pour des services maritimes en localisant toutefois les activités lourdes sur des sites isolés visuellement et éloignés des lieux d'accès pour la population;
- au secteur de l'Estuaire, maintenir l'utilisation de certains espaces libres et sans potentiel portuaire à des fins de stationnement afin que leurs revenus d'exploitation permettent de couvrir en partie les coûts d'aménagement et d'entretien des sites à vocation de loisir de ce secteur ; tout en rendant ces aires de stationnement disponibles pour d'éventuels projets immobiliers compatibles avec les activités portuaires ;
- étudier les propositions pour une utilisation autre que portuaire sur les propriétés éloignées qui n'ont pas de potentiel portuaire, mais qui forment une zone de transition ;
- au secteur de Beauport, avec les projets annoncés et à l'étude, les réseaux routiers et ferroviaires internes seront revus afin d'améliorer la desserte en transport terrestre tout en maintenant une grande flexibilité pour l'exploitation des terminaux ;
- au secteur de Beauport, procéder à la construction du poste à quai 49 en appui aux activités de transbordement de vrac liquides qui sont en croissance alors que les postes à quai actuels sont fortement sollicités ;
- au secteur de l'Estuaire, poursuivre le développement des activités de croisières et voir à l'implantation du projet de terminal pour passagers à la Pointe-à-Carcy qui sera une porte d'entrée prestigieuse au cœur de l'agglomération dans le respect de critères d'insertion urbaine.

Orientation 3

Préserver l'intégrité des propriétés affectées à l'exploitation portuaire

- les concepts d'aménagement de chacun des trois secteurs portuaires prévoient des zones de transition qui permettent une meilleure insertion des activités portuaires dans le milieu environnant mais qui préservent, du fait même, les aires portuaires vitales et essentielles contre d'éventuelles pressions indues qui nuiraient à la mission confiée à l'APQ ;
- le littoral est une ressource limitée et fortement convoitée qui exige un plan directeur de mise en valeur dans une vision globale sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent dans l'agglomération de Québec ; l'APQ est prête à participer aux diverses tables de concertation dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement afin de convenir d'un juste équilibre entre les activités ludiques et économiques et de préconiser une utilisation optimale de tous les sites riverains ;

-
- au secteur de l'Estuaire, assurer la pérennité des silos de transbordement de céréales en raison de la performance de ces installations face à la concurrence sur l'axe du Saint-Laurent ;
 - au secteur de l'Anse au Foulon, préserver le bassin Brown à titre de réserve foncière en appui au développement économique des entreprises des secteurs primaires et secondaires de l'hinterland traditionnel de la région de Québec ;
 - au secteur de Beauport, en raison des projets annoncés ou à l'étude qui pourraient occuper rapidement les réserves foncières actuelles, l'APQ prévoit actualiser, avec les partenaires du Comité de surveillance prévu, l'autorisation de la Commission environnementale sur l'extension du port de Québec.

Orientation 4

Préserver les liaisons avec des réseaux de transports terrestres, tant ferroviaire que routier, efficaces et diversifiés

- dans un environnement économique de libre-échange fortement conditionné par l'intermodalité des transports, la fluidité, la capacité et la compétitivité des réseaux de transport terrestre sont des variables complémentaires importantes pour la vitalité d'un port moderne ; l'APQ réitère son intérêt et sa disponibilité pour participer aux divers exercices régionaux ou locaux de planification du territoire qui doivent porter un regard global et éclairé sur les exigences de l'intermodalité des transports ;
- au secteur de l'Estuaire, les activités portuaires, nécessitant un transport routier, font déjà l'objet d'une sélection préférentielle (pâtes et papiers de Daishowa) ou découlent d'activités immuables (céréales domestiques) ; pour ces camionneurs captifs d'un itinéraire passant par le secteur du Vieux-Port, une desserte routière efficace demeure une condition essentielle ; à l'égard du réseau ferroviaire, celui-ci est capital à titre de relève à la navigation fluviale durant la période hivernale ;
- au secteur de l'Anse au Foulon, la présence des deux entreprises ferroviaires nationales constitue un avantage pour les entreprises exportatrices de tout le Canada afin de rejoindre les marchés d'outre-mer ou pour recevoir, à moindre coût, des matières premières ou des produits finis ; de plus, avec son rôle de « port régional », ce secteur doit disposer d'un accès routier fluide pour les véhicules lourds ; dans ce contexte, l'APQ réitère sa disponibilité pour participer à la planification régionale d'éléments aussi structurant que les réseaux de transport ;
- au secteur de Beauport, les caractéristiques des installations portuaires, la dimension des navires accueillis et les volumes importants de produits impliqués bénéficient de la proximité de l'autoroute Dufferin-Montmorency, du boulevard Henri-Bourassa et de la cour de triage de Limoilou dont l'intensité d'utilisation doit prendre en compte les perspectives anticipées de croissance de volume.

Orientation 5

Favoriser l'insertion des fonctions portuaires dans le milieu urbain environnant

- grâce à la politique préconisée par l'APQ face aux examens environnementaux, tous les nouveaux projets seront soumis à une évaluation adaptée à l'ampleur de l'intervention et qui couvrira les incidences sur les milieux humain et naturel afin de cerner l'acceptation des projets ;
- au secteur de l'Estuaire, l'APQ offre divers espaces de détente accessibles à toute la population (piste cyclable, promenade piétonne, espaces verts, place publique et marina) et qui permettent aussi une transition progressive entre les activités portuaires et le milieu urbain environnant ; à l'extrémité ouest de la zone portuaire, une autre zone de transition, face à la piste cyclable longeant la rivière Saint-Charles, est composée de divers bâtiments de services avec des aménagements paysagers ; le bassin Louise extérieur constitue aussi une zone de transition avec ses activités de services portuaires et maritimes ;
- le concept global, en accordant la priorité au secteur de l'Anse au Foulon pour les marchandises générales liées à une chaîne « navire / camion », permet d'amoindrir l'accroissement des activités de camionnage vers le secteur de l'Estuaire ;
- au secteur de l'Estuaire, définir et développer des thématiques instructives sur la symbiose entre les activités portuaires et maritimes et l'urbanisation de la région de Québec et implanter progressivement une série de panneaux informatifs pour les visiteurs de la Pointe-à-Carcy et de la promenade dans le pourtour du bassin Louise ; dans le même esprit, d'autres panneaux pourraient s'ajouter pour les cyclistes qui passeront près du secteur de l'Anse au Foulon et les usagers de la plage du secteur de Beauport ;
- au secteur de l'Estuaire, réaliser des études afin d'évaluer les conditions pour l'éclairage des silos à céréales et du pont-levis à titre de points d'intérêt identifiés par la CCNQ dans le cadre de son projet de *Québec, Ville lumières* ;
- au secteur de l'Anse au Foulon, la réserve foncière du bassin Brown à l'extrémité est et les bâtiments de services connexes ou maritimes à l'extrémité ouest constituent des zones de transition qui facilitent l'insertion des fonctions portuaires dans le milieu environnant ; suite à la concrétisation du projet de piste cyclable piloté par la CUQ et les travaux liés à l'étude de requalification du boulevard Champlain, le traitement paysager de l'interface entre le site portuaire et le boulevard Champlain sera complété;
- au secteur de Beauport, une enceinte, faisant l'objet d'une attention particulière à l'égard de l'esthétisme, permettra d'isoler le cœur densément utilisé à des fins portuaires ; les structures en hauteur qui excèderont cette enceinte seront traitées visuellement afin de mettre en valeur leur unicité et, de ce fait, leur intérêt ; une voie d'accès distincte permettra d'accéder à la plage sans traverser la zone portuaire active;
- la mise en place du Comité de surveillance prévu par la Commission environnementale sur le projet d'extension du port au secteur de Beauport permettra de réitérer le consensus social et d'actualiser les composantes du projet.

Orientation 6

Favoriser l'intégration d'espace public en périphérie des zones portuaires actives dans les limites de la sécurité publique et de la pérennité des activités portuaires

- au secteur de l'Estuaire, maintenir la zone d'accès public et de loisir composée de promenades dans le pourtour du bassin Louise intérieur, de la marina et de la Pointe-à-Carcy; en ce sens, des interventions sont prévues afin de poursuivre les aménagements paysagers en effectuant des plantations près des aires de stationnement et des réparations à la promenade près du bassin Louise;
- au secteur de l'Estuaire, maintenir le libre accès du public et bonifier les aménagements paysagers à la Pointe-à-Carcy suite à la réalisation du terminal pour les passagers des croisières selon les recommandations de la Commission de consultation publique sur le projet ;
- au secteur de l'Anse au Foulon, reconduire les ententes pour une utilisation à des fins de détente et de récréation sur les propriétés de l'APQ et qui supportent les activités de la Halte Champlain, du parc Notre-Dame-de-la-Garde, du Club de tennis Montcalm, du Yacht Club de Québec et de la rampe de mise à l'eau;
- au secteur de Beauport, l'APQ entend reconduire le bail avec un organisme public responsable de la gestion de l'espace voué à la plage en conformité avec les conditions de la Commission environnementale sur le projet d'extension;
- l'APQ proposera au comité de surveillance d'augmenter la surface de la plage sèche de 4,5 hectares, selon l'autorisation, à 11,2 hectares selon une version révisée, alors que la plage humide passerait de 4 à 6 hectares;
- le plan d'utilisation des sols prévoit une sélection plus restrictive des usages portuaires sur une bande de cent mètres à proximité de la plage afin de faciliter la cohabitation des deux usages;
- en plus des discussions au sein du Comité de surveillance et dans le cadre de l'examen environnemental des projets qui s'implanteront sur l'aire d'extension, la cohabitation des usages portuaires et de la plage sera assurée par une planification concertée des aménagements prévus sur le site récréatif.

Annexe 1

INDUSTRIE MARITIME

Cette annexe vise à décrire l'environnement technologique à l'intérieur duquel intervient l'Administration portuaire de Québec. Les activités portuaires sont directement conditionnées par l'évolution de certains éléments du contexte général de l'industrie maritime. Ainsi, pour une démarche d'aménagement sérieuse, il est essentiel de connaître les grandes tendances de l'évolution de cette industrie. De cette façon, le port de Québec pourra s'adapter aux nouvelles réalités et améliorer son efficacité pour ses usagers actuels et futurs.

Ainsi seront abordés successivement :

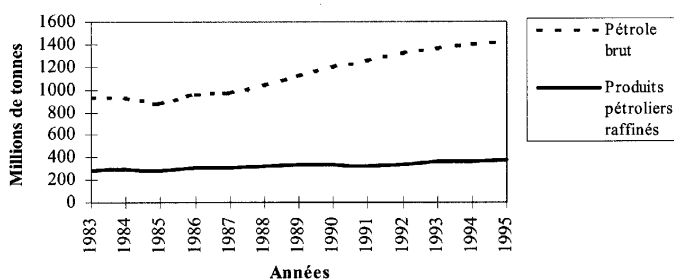
- l'importance prévisible du transport maritime dans les échanges commerciaux ;
- l'évolution des caractéristiques des navires ;
- la notion d'intermodalité des transports ;
- les besoins en espace et en équipements.

1.1 PART DES ÉCHANGES MARITIMES

Depuis quelques années, la mondialisation de l'économie et la globalisation des marchés favorisent la croissance des échanges internationaux. Le transport de marchandises outre-mer est évidemment tributaire de cette tendance. L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) prévoit une croissance économique de ses 65 pays membres⁷¹. Ainsi, la demande accrue pour les principaux produits induira vraisemblablement une croissance des trafics maritimes.

Les graphiques A-1.1 à A-1.3 montrent l'évolution des trafics selon les trois principaux types de marchandises, soit les produits pétroliers (voir le graphique A-1.1), les marchandises générales (voir graphique A-1.2) et les principaux produits transportés en vrac solide (voir graphique A-1.3).

Graphique A-1.1
Évolution du commerce maritime mondial
des principaux produits pétroliers
1983 à 1995
(en millions de tonnes)



Source : OCDE, Les transports maritimes 1995, Édition 1997, Paris

Le Canada ne fait pas exception à cette tendance mondiale. Entre 1993 et 1997, le tonnage maritime canadien s'est accru progressivement de 20 %, passant de 274,1 M de tonnes en 1993 à 329,4 M de tonnes en 1997⁷². En 1996, de toutes les marchandises internationales maintenues dans les ports canadiens, 67 % étaient destinées à l'exportation⁷³. Les principaux partenaires commerciaux du Canada dans le secteur hauturier sont le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays de l'Europe de l'ouest.

⁷¹ OCDE, *Perspectives économiques de l'OCDE*, no. : 65, juin 1999, extrait.

⁷² Transports Canada, *Freight Transport Trends & Forecast to 2010*, Avril 1998.

⁷³ Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapport annuel 1997*, Transport maritime. p. 137

Le constat général est que l'on assiste à une hausse du commerce maritime, pour les marchandises générales, les produits pétroliers et les vrac solides, à l'exception des phosphates qui sont à la baisse et des céréales et de la bauxite/alumine qui sont stables. Toutefois, soulignons que ces derniers produits présentent des volumes beaucoup moins importants que le minerai de fer et le charbon.

Inévitablement, cette croissance des échanges maritimes se fera sentir principalement dans les ports du globe qui possèdent les meilleures caractéristiques techniques.

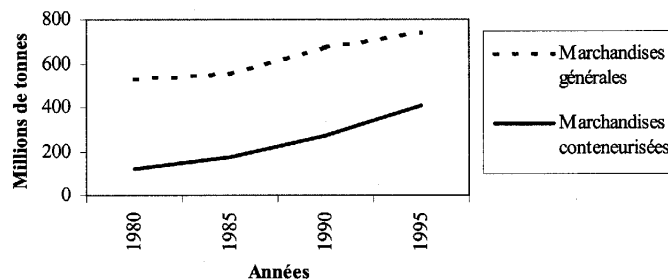
1.2 CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES

Le transport maritime international, caractérisé par une forte compétition, incite les armateurs à se doter de navires de plus en plus rapides ayant une capacité de chargement encore plus grande tout en étant moins énergivores. Les graphiques A-1.4 et A-1.5 font état de cette évolution.

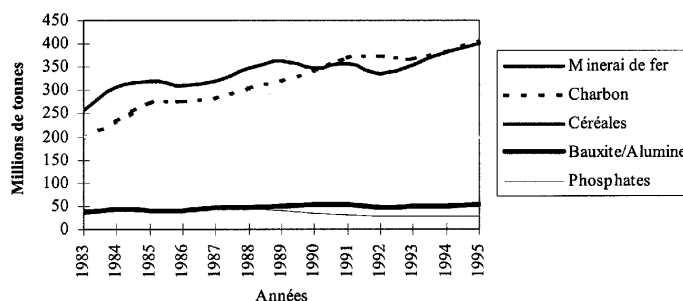
Cette tendance est prédominante à l'égard de la flotte de pétroliers (voir le graphique A-1.4). Ainsi, les « gros » pétroliers (150 000 TPL⁷⁴) sont plus nombreux que ceux de petite taille, malgré une stagnation de leur nombre entre 1993 et 1995. La classe moyenne, entre 40 000 à 150 000 TPL, suit une évolution similaire, alors que le nombre de petits pétroliers est demeuré stable durant toutes ces années.

Chez les vraquiers (voir le graphique A-1.5), les « petits navires » (entre 10 000 et 60 000 TPL) sont majoritaires, mais leur nombre demeure stable alors que le nombre des gros navires (100 000 TPL et plus) connaît une croissance continue. Une croissance similaire est observée aussi chez les vraquiers de 60 000 à 100 000 TPL.

Graphique A-1.2
Évolution du commerce maritime mondial pour les marchandises générales 1980 à 1995
(en millions de tonnes)



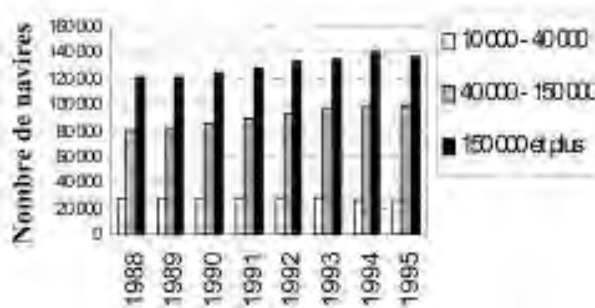
Graphique A-1.3
Évolution du commerce maritime mondial des principaux vrac solides 1983 à 1995
(en millions de tonnes)



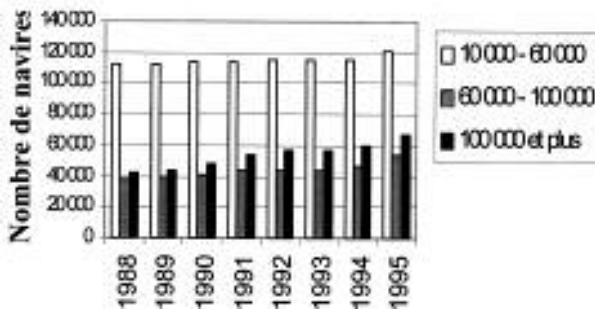
Source : OCDE, *Les transports maritimes 1995*, Édition 1997, Paris

⁷⁴ Tonne de port en lourd : le port en lourd d'un navire indique le poids maximum de marchandises, soutes et eau douce, qu'un navire peut embarquer avant que ne soient submergées ses marques de franc-bord. Le TPL peut aussi s'exprimer en volume, l'unité de référence étant égale ou inférieure à 40 pieds cubes/1m³.

Graphique A-1.4
Évolution de la flotte de pétroliers en TPL
1988 à 1995



Graphique A-1.5
Évolution de la flotte de vraquiers en TPL
1988 à 1995



Source : Fearleys, *World Bulk Fleet*, Janvier 1996, Oslo, données tirées de OCDE, *Les transports maritimes*, 1995, Édition 1997, Paris, p. 191

Finalement, les navires de marchandises générales sont majoritairement de plus petite taille que les deux catégories précédentes. Les « nouveaux » navires (0-4 ans) sont moins nombreux dans chaque classe de navires. Or, la flotte de navires de 45 000 TPL et plus est un phénomène relativement récent et est essentiellement composé de navires de 10 ans et moins. La flotte de transporteurs de marchandises générales est donc fortement diversifiée à l'égard de la capacité des navires. De plus, cette flotte est vieillissante, hormis la classe des 45 000 TPL et plus qui est faible en nombre, mais majoritairement moderne. Ainsi, les ports doivent être en mesure d'accueillir tous ces types de navires qui varient de moins de 5 000 TPL à plus de 45 000 TPL.

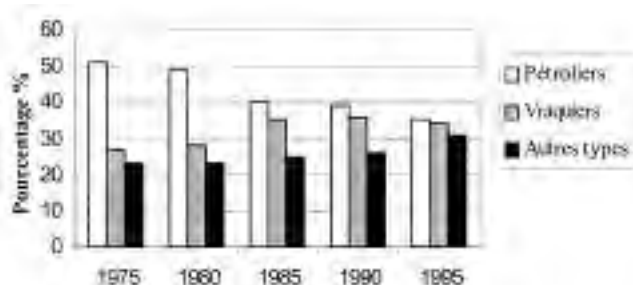
Le graphique A-1.6 donne une indication des parts relatives occupées par chaque type de navires dans la flotte mondiale. Ainsi, les pétroliers occupent une part relative moindre, les vraquiers, une place croissante jusqu'en 1990 et finalement les autres types de navires (porte-conteneurs, mixtes, etc.) occupent une part relative en hausse constante.

est dû à une croissance exceptionnelle de la catégorie « autres navires » dont fait partie les transporteurs de marchandises conteneurisées. Effectivement, la flotte mondiale de navires

porte-conteneurs connaît une croissance importante depuis une décade. Toujours selon l'OCDE, entre 1994 et 1995, la flotte mondiale s'est accrue de 10,4 %, ce qui en fait la plus importante croissance, tous types de navires confondus⁷⁵.

Graphique A-1.6

Pourcentage de la flotte mondiale par type de navires
1975 à 1995



Source : OCDE, *Les transports maritimes*, 1995, Édition 1997 Paris, p. 182

Depuis le début du siècle, la capacité des navires, donc leur taille, est sans cesse croissante. Ces navires exigent donc une profondeur d'eau de plus en plus importante pour les cours d'eau navigables, les chenaux donnant accès au port ou les postes à quai. La longueur des postes à quai et leur profondeur d'eau⁷⁶ sont donc des variables significatives pour identifier les ports modernes et porteurs d'avenir.

⁷⁵ OCDE. *Op. cit.* p. 189.

⁷⁶ Dans les ports où les marées sont présentes, la profondeur d'eau est calculée à marée basse.

1.3 ÉVOLUTION DE L'INTERMODALITÉ DES TRANSPORTS

Aujourd'hui, une caractéristique importante dans l'efficacité et la compétitivité d'un port est d'être bien desservi par un système intermodal de transport qui peut être composé de liens fluviaux mais obligatoirement de liens terrestres (réseaux ferroviaires et routiers). L'objectif est que les marchandises soient acheminées le plus rapidement possible vers leurs marchés respectifs.

Ainsi, « l'efficacité du transport intérieur pour servir un hinterland grandissant, et le plus souvent disputé, est devenue un facteur critique pour l'avenir potentiel des ports, ainsi que pour les potentialités de croissance des échanges commerciaux dans leur ensemble. »^{77 78}

De surcroît, les nouveaux systèmes d'approvisionnement « juste à temps » et « porte-à-porte » accentuent la nécessité de réseaux de transport complémentaire de plus en plus performants, en relève au système maritime, dans le but de réduire les délais de livraison. Il doit ainsi se créer une « chaîne » intermodale très serrée où tous les maillons doivent disposer d'une efficacité similaire et d'une évolution constante et harmonieuse.

1.4 BESOINS EN ESPACE ET ÉQUIPEMENTS

Tous les ouvrages traitant de la gestion portuaire associent le port moderne une chaîne de manutention dont l'évaluation de l'efficacité est complexe. Les considérations techniques pour la qualification des postes à quai (profondeur d'eau, longueur, courant, mouvements des glaces, etc.), les besoins en espace d'entreposage (hangars, réservoirs, silos ou terre-plein), les caractéristiques des équipements de manutention sont des éléments importants dans la planification portuaire. L'union de tous ces éléments fixe la capacité globale de la chaîne de manutention à celle de son maillon le plus faible. Ainsi, dans un souci d'être un port efficace, les administrations portuaires doivent veiller à ce que leurs infrastructures répondent adéquatement à la demande du marché actuel et qu'elles soient suffisamment flexibles pour s'adapter aux changements futurs. De cette façon, un système de manutention optimal est constitué d'une chaîne en évolution dont la capacité de chaque maillon est équilibrée.

L'évolution de l'architecture navale fait en sorte que les navires d'aujourd'hui voient leur taille augmenter considérablement sur dans les domaines des vrac et des conteneurs. Les dimensions des postes à quai, la capacité d'entreposage des arrières quais et l'efficacité du système de manutention doivent donc suivre cette tendance. En théorie, la capacité d'entreposage optimale doit être en mesure de recevoir plus de deux fois la cargaison du navire soit une fois les marchandises débarquées, une seconde fois pour les marchandises qui seront embarquées à bord du même navire et un espace de réserve pour les imprévus. En somme, les besoins en espaces d'entreposage impliquent l'utilisation de terrains de plus en plus vastes. De plus, le coût journalier élevé des navires incite les armateurs à éviter les ports où il y a des attentes ou ceux dont le temps de manutention est trop long.

Les ports modernes doivent, également, avoir à leur disposition une réserve foncière pouvant être mise à la disponibilité de nouveaux projets éventuels. Étant donné la volatilité des marchés, les administrations portuaires doivent être en mesure de répondre rapidement à l'arrivée des nouveaux clients. Ainsi, il est important que les administrations portuaires disposent de terrains dits « vacants » en réserve et non attendre qu'un projet se présente pour ensuite tenter de trouver un emplacement. Les réserves foncières se justifient aussi du fait que les sites riverains

⁷⁷ Harding, Alan, consultant, The World Bank, Washington, USA. *Ports, villes et le défi logistique*. Actes de la 6e Conférence Internationale Villes & Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, résumé.

⁷⁸ Mot allemand signifiant originalement l'arrière-pays d'une capitale et qui, aujourd'hui en science économique, signifie la zone d'influence d'une ville ou d'une entreprise.

disposant d'un bon potentiel portuaire sont rares. Les sites de qualité pour accueillir un port moderne disposent d'une valeur accrue en raison de leur rôle structurant dans une stratégie nationale de développement économique. Ces réserves doivent être suffisantes en superficie pour permettre aux administrateurs d'anticiper un développement de leurs activités dans le cadre d'une planification à long terme.

La littérature récente souligne le risque de déclarer trop rapidement des sites portuaires obsolètes et de les reconverter à de nouvelles fonctions urbaines. Une telle reconversion entraîne une perte définitive d'espace à potentiel portuaire. Ainsi, « avant d'abandonner une superficie portuaire, il faut tout tenter pour en relancer l'utilisation productive, tant au plan portuaire qu'au plan maritime »⁷⁹. À titre d'exemple, le port de Londres jugea excédentaires plus de 2 000 hectares du domaine portuaire qui furent réaffectés à un développement urbain. Or, une reprise des échanges maritimes fait en sorte qu'on se questionne aujourd'hui sur l'obligation de réinvestir afin de développer une nouvelle capacité de manutention portuaire⁸⁰. Ainsi, une saine gestion portuaire implique de faire des choix judicieux relativement à l'abandon des sites à potentiel portuaire, considérant leur rareté, leur convoitise et les coûts élevés pour recréer des postes à quai efficaces et des antennes de transports terrestres. Pour les administrateurs, une saine gestion implique également une vision à long terme du développement portuaire.

⁷⁹ Brutomesso, Bruno. *Territoire de ville, territoire de port : gérer les complémentarités*, extrait de *Villes & Ports*, No. 18, octobre 1996, p. 1.

⁸⁰ Charlier, Jacques. « Redéveloppement urbain ou portuaire des vieux bassins? Les exemples contrastés de Londres et d'Anvers », in *Rencontres du Havre, le port et la ville*, novembre 1992, p. 46.

Annexe 2

ANALYSE COMPARATIVE DES PORTS EN AVAL DE MONTRÉAL

Pour saisir le positionnement du port de Québec sur le fleuve Saint-Laurent, malgré les changements anticipés, il importe de préciser que les cinq APC du Québec ont manutentionné ensemble 67 millions de tonnes de marchandises en 1997 comparativement à 16 millions de tonnes pour les 37 ports régionaux qui font l'objet d'analyse pour leur cession⁸¹. Six ports régionaux accaparent 95 % du volume total du trafic des 37 ports régionaux. Ces six ports sont Baie-Comeau, Sorel, Havre-Saint-Pierre, Matane, Gaspé et Gros-Cacouna. Il importe de souligner que ces ports régionaux sont fortement liés à des entreprises privées localisées à proximité. Ainsi, dans le domaine du minerai, les 3 millions de tonnes de la compagnie QIT Fer et Titane à Havre-Saint-Pierre sont inclus dans les 16 millions de tonnes. Dans le même esprit, les volumes aux quais de Gros-Cacouna, Matane, Pointe-au-Pic et Baie-Comeau sont

Tableau A-2.1
Comparaison entre les plus importants ports de la province

Port	Desserte ferroviaire**	Profondeur d'eau	Distance en lacquier**	Remarques	Tonnage Total (1994)
Québec	CN, SL&H, CFQG	15,5 m.	2746 km	Autorisation d'extension	16,1 Mt
Montréal	CN, SL&H, CFQG,	11 m.	2490 km	Extension à Contrecoeur	20,1 Mt
Sept-Îles	Aucun*	18 m.	3286 km	Lié principalement à deux entreprises	24,7 Mt (1998)
Baie-Comeau	Aucun*	8 m.	3186 km	Seulement 1,4% des activités sur quais publics (1994)	5,8 Mt
Trois-Rivières	CFQG	11m	2619 km	Aucune possibilité d'extension	2,5 Mt
Sorel	CN	9,1 m.	2565 km	Utilisé à 100%, sans possibilité d'extension	4 Mt
Havre St-Pierre	Aucun*	7,5 m.	3596 km	Seulement 0,1% des activités sur quais publics (1994)	3000 t
Matane	CN	10 m.	3146 km	Brise-lame rendant l'extension difficile	104 000 t
Gaspé	Aucun	9 m.	n/d	76% des activités reliées aux Mines Gaspé (1994)	377 525 t
Gros-Cacouna	Aucun	10,2 m.	2936 km	Lié aux entrerises régionales Brise-lame rendant difficile l'extension	262 000 t
Port Saguenay	Aucun	13,8 m.	n/d	Contraintes physiques pour l'extension	310 000 t (1 998)
Port-Cartier	Aucun*	n/d	3240 km	Entièrement privé	n/d

* : On trouve des lignes de chemin de fer qui servent exclusivement à la desserte locale. En d'autres mots, un expéditeur ne peut utiliser le chemin de fer pour importer ou exporter des marchandises à l'extérieur de la région.

** : À partir de Duluth, Minnesota

***: CN: Canadien national

SL&H: Saint-Laurent et Hudson

CFQG: Chemins de fer Québec - Gatineau

Source: Profil des ports publics, Plan directeur volet 1, Transports Canada, Havres et Pots, 1995.

⁸¹ Pelletier, Jacques, MTQ, L'avenir des ports régionaux, Gouvernement du Québec L'implication croissante?, Actes de la journée d'étude sur l'avenir des ports régionaux dans l'économie maritime du Saint-Laurent, SODES, novembre 1998.

fortement associés aux activités des usines de pâtes, papiers ou bois d'œuvre de leur région respective. Précisons que le port de Port-Cartier est une entreprise strictement privée.

Il importe de distinguer les installations portuaires dont l'existence découle d'un appui direct à une grande entreprise manufacturière des autres ports qui sont des points de ruptures publics de calibre international. Le tableau A-2.1 compile donc une série de données techniques et caractérielles qui permettent de mieux comprendre le positionnement stratégique du port de Québec face aux autres ports sur le fleuve Saint-Laurent.

Ces caractéristiques des différents ports démontrent la position avantageuse du port de Québec grâce à la qualité de son réseau terrestre intermodal (contrairement à Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles, Havre Saint-Pierre et Saguenay) et son importante profondeur d'eau (contrairement à Montréal, Trois-Rivières, Havre Saint-Pierre, Sorel, Baie-Comeau, Gros-Cacouna et Matane). Dans le cas du port de Québec, cet aspect constitue une force puisque sa profondeur d'eau atteint 15,5 mètres au secteur de Beauport. Les deux autres secteurs, l'Estuaire et l'Anse au Foulon, atteignent une moyenne de 11 mètres de profondeur d'eau.

Les quais des ports de Sept-Îles et Port-Cartier possèdent une profondeur d'eau supérieure à ceux du port de Québec, mais ceux-ci ne disposent d'aucune desserte continentale de transport ferroviaire. Ainsi, ces ports, pour jouer leur rôle de point de rupture, sont pénalisés par l'absence de service lors de la fermeture hivernale de la voie maritime du Saint-Laurent. Pour les autres ports qui disposent d'un réseau ferroviaire, notons que la profondeur d'eau de leurs quais est inférieure ou égale à celle observée aux quais de l'Anse au Foulon et l'Estuaire, hormis pour Port Saguenay. La profondeur d'eau aux postes à quai de Beauport se démarque face à l'ensemble des autres installations. De plus, soulignons que le secteur de l'Anse au Foulon est le seul site à disposer de la présence de plus d'une compagnie ferroviaire. En fait, ce secteur est desservi par deux compagnies de chemins de fer ayant des ramifications à la grandeur de l'Amérique du Nord, soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP)⁸².

En comparaison, la profondeur d'eau des ports de Montréal et Trois-Rivières est d'environ 11 mètres. De plus, l'accessibilité des navires est conditionnée par le niveau d'eau du chenal entre Québec et Montréal. Malgré des travaux de dragage sélectif, depuis les derniers étés, des signes d'inquiétude s'observent chez les armateurs en raison de la baisse du niveau d'eau dans ce chenal. En ce qui concerne Québec, grâce à la présence de fortes marées⁸³, le port est peu vulnérable à un tel abaissement de son niveau d'eau.

Les ports de Montréal et de Québec manutentionnent annuellement des volumes similaires de marchandises. Toutefois, ces ports se distinguent par leurs types de manutention. Le port de Montréal connaît un volume important de marchandises conteneurisées alors que le trafic à Québec est dominé par les produits en vrac. Cependant, ces deux ports partagent un hinterland très vaste qui atteint principalement le cœur de l'Amérique du Nord.

⁸² Dans la région de Québec, la compagnie de Chemins de fer Québec et Gatineau (CFQG) ainsi que la compagnie Saint-Laurent et Hudson sont affiliées à la compagnie mère Canadien Pacifique. Grâce à au CN et à CFQG, le port de Québec a accès à l'ensemble du territoire canadien et, via des alliances, à l'ensemble du territoire des États-Unis.

⁸³ Des marées moyennes annuelles d'environ cinq mètres et des marées maximales d'environ sept mètres.

Annexe 3

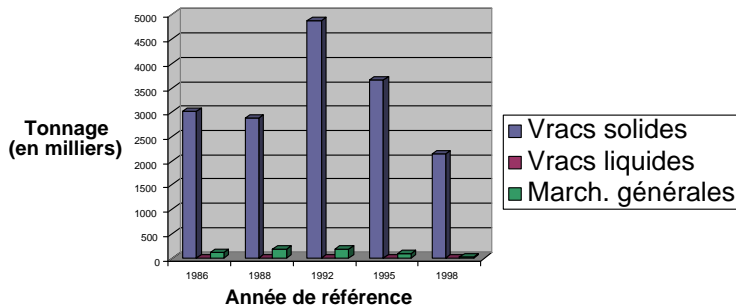
ANALYSE PAR SECTEUR PORTUAIRE

3.1 L'ESTUAIRE

Le secteur de l'Estuaire reçoit principalement des vracs solides sous couvert, soit des céréales (voir graphique A-3.1). Les vracs liquides sont totalement absents alors que la marchandise générale occupe une très faible proportion du volume total manutentionné annuellement à ce secteur. Les marchandises générales transbordées passent majoritairement par les hangars 27

et 26 et sont constituées de produits finis du domaine des pâtes et papiers, dont le principal utilisateur est Daishowa.

Graphique A-3.1
Évolution des trafics, Secteur de l'Estuaire
1986 à 1998



Au cours de la période étudiée, il est possible de constater une fluctuation constante des volumes de céréales en provenance de l'Ouest canadien et traditionnellement voués à l'exportation. Depuis 1992, une tendance à la baisse s'observe à Québec mais aussi dans tous les élevateurs le long du fleuve Saint-Laurent. Ce phénomène s'explique principalement du fait que la Commission canadienne du blé favorise actuellement les marchés de l'Asie pour ses exportations. Ainsi, les grains sortent prioritairement par les ports de l'ouest

canadien et non plus par ceux de l'est. Dans la conjoncture actuelle, des efforts sont faits pour élargir la gamme de céréales manutentionnées, toutefois les produits céréaliers de substitution sont généralement de nouveaux marchés et, de ce fait, de petites quantités. Les substitutions vers des vracs solides autres que les céréales sont impossibles à réaliser à cause de la configuration des élevateurs, des convoyeurs et des aires d'entreposage qui ne permettent pas d'isoler adéquatement ces nouveaux produits des aires d'entreposage des céréales et ce, à la satisfaction de la Commission canadienne du blé. Il importe de souligner que le marché des grains domestiques est demeuré relativement stable au fil des ans. De faible importance lors des années de forte exportation, ce marché occupe par contre une part très importante du volume total manutentionné aux élevateurs gérés par Bunge lorsque les exportations sont faibles. Ces produits étant exclusivement expédiés par camions, la problématique routière devient davantage un enjeu capital pour le secteur de l'Estuaire. Soulignons que la situation actuelle n'est pas unique car le marché des céréales au Canada est caractérisé par ces fluctuations cycliques entre les expéditions réalisées par les côtes est ou ouest. Le présent creux de vague est toutefois significatif par son amplitude et sa durée.

À l'égard des taux d'occupation des postes à quai, il importe de souligner que depuis quelques années, les postes à quai 19 et 20 au bassin Louise extérieur et 30 et 31 en face de Daishowa sont loués sur une base annuelle ou semi-annuelle pour des usages de services portuaires (remorqueurs, SIMEC), de services aux navires (atelier de la Société des traversiers du Québec) ou d'entreprises touristiques (excursions fluviales). Il importe aussi de rappeler que les postes à quai 18, 21, 22, 25 et 26 sont fermés durant la période hivernale en raison du mouvement des glaces. Le poste à quai 27 présente des taux d'occupation élevés et relativement stables en raison d'un important client, soit Daishowa. Le poste à quai 26 et son hangar ont des taux d'occupation plus faible en raison notamment de son attrait mitigé lié à l'impossibilité d'opérer sur une base annuelle.

Au secteur de l'Estuaire, les postes à quai 20, 24 et 25 montrent des signes de désuétude. En 1999, des travaux majeurs de réfection aux postes à quai 14 et 17 furent réalisés. Bien que le poste 17 ne constitue pas un quai voué directement à des activités de manutention, sa reconstruction était nécessaire et urgente pour la stabilité de la jetée qui supporte les galeries du poste 18 voué à la réception de céréales à bord de lacquiers conventionnels. Pour leur part, les lacquiers auto-déchargants approvisionnent les élévateurs Bunge grâce à un système de réception localisé au poste à quai 29. En plus des deux quais voués à l'approvisionnement en céréales provenant de la voie maritime du Saint-Laurent, le complexe des élévateurs à céréales comprend des galeries de chargement pour les océaniques qui sont localisées au poste à quai 28. Considérant la part significative du volume total de marchandises qu'accaparent les élévateurs, l'état de ces infrastructures est une variable importante pour l'APQ. La baisse d'activité aux élévateurs à céréales a donc une incidence directe sur les taux d'occupation des postes à quai 18, 28 et 29. En 1998, considérant les anticipations d'un faible volume de céréales, il fut convenu de louer le quai 29 pour une période de deux ans aux Industries Davie pour la réfection d'une plate-forme de forage.

Un autre quai générateur de volume au secteur de l'Estuaire est le poste à quai 27 avec son hangar. Ce dernier est la plus récente construction de ce genre pour les marchandises générales au port de Québec. Son poste à quai possède une bonne espérance de vie. Parmi les deux autres hangars du secteur, le 26 est dans un bon état tout comme son poste à quai qui est toutefois fermé en hiver. Pour sa part, le hangar 29 est reconnu pour son caractère obsolète avec ses nombreuses colonnes ; toutefois il est fort utile pour le remisage de matériel saisonnier, pour dépanner en période de pointe ou pour répondre à des besoins particuliers.

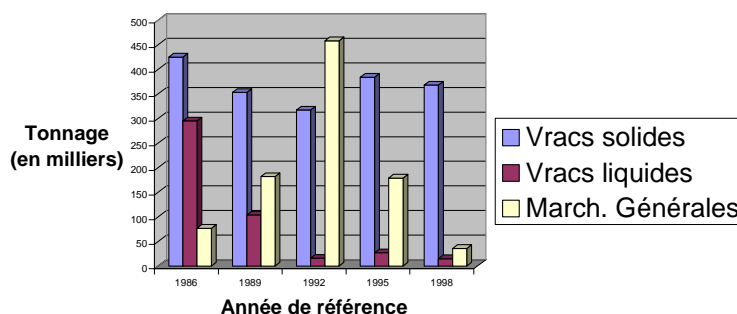
L'organisation de l'espace de la zone portuaire active du secteur de l'Estuaire laisse voir deux aires de services portuaires. Ainsi, le bassin Louise extérieur est voué en partie aux entreprises qui offrent des services portuaires et aux entreprises d'excursions fluviales. Les remorqueurs occupent les postes à quai 17 et 20, la Maison des pilotes est localisée sur le môle près du poste à quai 14 alors que les entreprises touristiques sont aux postes 14 et 19. D'autres services portuaires ou maritimes sont regroupés à l'ouest de la zone portuaire près des postes à quai 30 et 31. Les bureaux et les ateliers de la SIMEC, des ateliers de la Société des traversiers du Québec et les ateliers de l'APQ (Édifice de l'Estuaire) sont les principaux utilisateurs cette seconde aire de services portuaires.

Les postes à quai et les infrastructures stratégiques à la vitalité des activités portuaires au secteur de l'Estuaire sont actuellement dans un bon état. Toutefois des sommes seront nécessaires à moyen ou long termes pour des réparations.

La zone portuaire active est adjacente à une zone de transition dont les terrains appartiennent à l'APQ. À une certaine époque, le plan d'affectation des sols préparé par la Ville de Québec prévoyait des usages résidentiels sur des terrains vacants à proximité des activités portuaires. Pour se prémunir face à des problèmes imminents d'incompatibilité, la Société du port de Québec avait repris certains terrains de la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) dans le pourtour du bassin Louise intérieur. L'APQ exploite désormais la marina localisée dans le bassin Louise intérieur. La difficulté de rentabiliser cette activité de loisir réside dans la nécessité d'une écluse afin d'exclure le niveau d'eau du bassin intérieur aux fluctuations des marées. Cette caractéristique unique constitue une charge d'exploitation supplémentaire comparativement à toutes les autres marinas. De plus, l'APQ entretient une partie de la promenade piétonnière qui ceinture le bassin Louise intérieur sans que cette activité ne constitue une source de revenu pour le Port. Finalement, dans le but d'optimiser l'utilisation de ces nouvelles propriétés, des aires de stationnement furent aménagées sur deux terrains libres en attendant un projet immobilier compatible avec les orientations de l'APQ et de la Ville de Québec. Les revenus générés par cette activité couvrent les dépenses d'exploitation et d'entretien de l'écluse et l'entretien de la promenade piétonne de même que le bassin.

Pour conclure sur les activités de l'APQ dans le secteur de l'Estuaire, il importe d'aborder une activité en croissance, soit les escales pour les navires de croisière. Cette activité s'exerce prioritairement aux postes à quai 21 et 22. Lors d'affluence de navires, les quais de la Reine (Garde côtière canadienne), de l'Anse au Foulon ou de l'Estuaire sont sollicités en appui aux deux quais de la Pointe-à-Carcy. En 1998, le nombre total de passagers fut de 43 886⁸⁴, soit la deuxième plus importante affluence de passagers après l'année record de 1991⁸⁵. Bien que le nombre annuel d'escales fut jadis plus élevé, le marché actuel se caractérise par la présence à Québec de navires plus imposants et offrant un service de meilleure qualité à une clientèle plus à l'aise financièrement. La présence actuelle de lignes maritimes de haut de gamme à Québec témoigne de la qualité, de plus en plus confirmée, du produit touristique offert par le fleuve Saint-Laurent et plus particulièrement par la ville de Québec comme escale privilégiée par la clientèle.

Graphique A-3.2
Évolution des trafics, Secteur de l'Anse au Foulon
1986 à 1998



Pour l'instant, Québec est uniquement une escale, de un à deux jours, dans un itinéraire d'environ une semaine réalisée sur des navires de croisière dont le terminal est généralement New-York ou Montréal. De plus, les activités de croisière à Québec se concentrent fortement durant la période automnale en raison de la féerie des paysages. Toutefois, il est beaucoup plus avantageux d'être un port de destination ou d'attache qu'une simple escale car les retombées économiques sont nettement plus importantes en raison notamment du mouvement des passagers (hôtel, aéroport, dédouanement, etc.) et des activités d'avitaillement des navires.

Présentement, un contexte mondial est favorable à un positionnement de Québec comme destination ou comme port d'attache. En effet, plusieurs navires de nouvelle génération, encore plus imposants et sophistiqués, sont en construction dans divers chantiers navals. Ces nouveaux navires seront affectés dans les marchés les plus importants et lucratifs et entraîneront le redéploiement d'une cinquantaine de navires opérant actuellement dans ces marchés. Ainsi, les lignes maritimes sont à la recherche de nouveaux produits touristiques.

Après un processus d'analyse commerciale, financière et environnementale et de consultation publique, l'APQ enclenche la réalisation d'un terminal à la Pointe-à-Carcy.

3.2 L'ANSE AU FOULON

Pour ce qui est de l'Anse au Foulon, de nombreuses fluctuations sont survenues au cours de la dernière décennie (voir graphique A-3.2). Les vrac liquides, qui y étaient manutentionnés en 1986, ont totalement disparu aujourd'hui suite au démantèlement des réservoirs pétroliers. Les vrac solides se maintiennent en raison de leur clientèle relativement stable (sel de déglacage, engrais et grains pour les agriculteurs de la région), mais les marchandises générales connaissent une diminution constante depuis 1992. Cette situation résulte d'une combinaison de plusieurs facteurs dont la faible productivité de la main d'œuvre, des relations de travail

⁸⁴ Riel, Louis, *Rapport annuel de l'activité des navires de croisière au Port de Québec pour l'année 1998*, Société du port de Québec, février 1999, p.2

⁸⁵ En raison de la guerre dans le golfe persique, les armateurs ont redéployé leurs navires de croisière vers de nouveaux itinéraires plus sécuritaires dont le fleuve Saint-Laurent.

difficiles, la proximité de ports régionaux et les entreprises manufacturières bénéficiaires et un coût total de passage plus faible dans les petits ports en aval de Québec. Toutefois, deux éléments militent en faveur d'une augmentation des activités. D'abord, la signature d'une nouvelle entente de travail avec des clauses favorables, ensuite la réforme du système portuaire en cours de réalisation pourrait rétablir une plus saine concurrence en imposant à tous les ports des règles comptables qui assurent l'inclusion des coûts d'immobilisation et d'autres frais jadis assumés par le Gouvernement canadien.

Ainsi, l'évolution observée du volume total manutentionné annuellement et des taux d'occupation des huit postes à quai du secteur de l'Anse au Foulon témoignent d'une activité plus intense en 1992 et d'une baisse depuis. Précisons que le volume manutentionné durant l'année 1999 présente une hausse par rapport à l'année précédente.

L'Anse au Foulon est le secteur portuaire où les infrastructures sont globalement le plus mal en point. Les postes à quai 101 à 107 furent construits entre 1928 et 1931 alors que le poste 108 fut érigé en 1956. De plus, une erreur dans la conception de ces infrastructures a entraîné, immédiatement après leur mise en place en 1931, des mesures correctrices majeures. Donc, aujourd'hui après 70 ans, les sept postes à quai initiaux présentent des signes de désuétude. L'espérance de vie utile⁸⁶ des postes 101, 102, 104 et 105 est d'environ 5 ans alors que celle du poste 106 fait l'objet d'un suivi constant⁸⁷. Le hangar 104, adjacent au même poste à quai, témoigne aussi d'une vétusté alors que le hangar 103 fut démoli récemment et que son poste à quai fait l'objet d'une reconstruction intégrale. Toutefois, le hangar 101 est une infrastructure d'entreposage moderne.

La conception des postes à quai 107 et 108 prévoyait uniquement l'accostage de navires liés aux activités de vrac liquides dont les réservoirs étaient implantés à une certaine distance de la ligne de quai. Ces manutentionnaires de vrac liquides ont quitté ce secteur depuis déjà quelques années. Aujourd'hui, une contrainte de non-entreposage de marchandises à proximité de l'infrastructure de quai est imposée. Les sites d'entreposage de la Coopérative fédérée de Québec et du Centre de distribution de Sillery sont très bien adaptés à cette situation en raison de leur implantation loin du quai et le recours à un convoyeur permanent et commun pour la manutention de leurs produits respectifs.

Deux nouvelles constructions furent réalisées récemment à ce secteur portuaire. Ainsi, la Coopérative Fédérée de Québec a construit un entrepôt additionnel pour compléter son complexe de distribution d'engrais qui dessert tout l'est du Québec. L'autre récent projet est initié par MidAtlantic Minerals Inc. et assure la manutention et le traitement de dolomite et de calcaire afin d'alimenter l'usine de verre AFG de Saint-Augustin-de-Desmaure. Le terminal de MidAtlantic Minerals laisse une bande libre de 40 mètres entre son aire d'entreposage et la ligne du quai 108 afin de respecter les limites de capacité de l'infrastructure. Un autre projet à l'étude, de moindre importance, consiste à aménager un dépôt à neige qui sera utilisé uniquement par l'APQ, à proximité des installations des Mines Seleines et du Centre de distribution de Sillery.

Les postes à quai 103 et 104 avec une partie de la gare maritime Champlain sont identifiés comme un site potentiel pour accueillir des installations en relève à la Pointe-à-Carcy pour les navires de croisière en port d'attache ou de destination. Une étude détaillée permettra la sélection du site préférentiel par rapport à divers scénarios énoncés depuis un an.

⁸⁶ L'espérance de vie utile fait référence à la capacité résiduelle estimée d'une infrastructure de quai à exercer en toute sécurité les activités prévues lors de sa conception (amarrage de navire et résistance aux pressions exercées par les charges accumulées sur les terre-pleins ou dans les hangars). Des restrictions visant à réduire les charges exercées sur l'infrastructure peuvent accroître l'espérance de vie utile de cette dernière avant de procéder à une réparation majeure ou à une reconstruction.

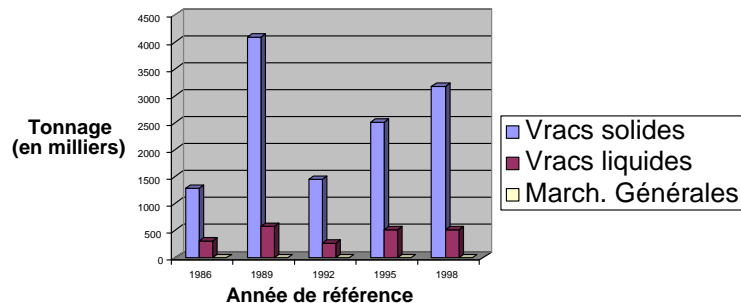
⁸⁷ Société canadienne des ports, *Rapport technique, Étude des infrastructures portuaires, Port de Québec*, décembre 1994, p.29

Pour le secteur de l'Anse au Foulon, l'avenir de la marchandise générale est un élément important pour assurer la vitalité et la pérennité des infrastructures.

3.3 BEAUPORT

L'analyse des données du graphique A-3.3 montre que les activités du secteur de Beauport sont dominées par le transbordement de marchandises en vrac pour desservir le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Les volumes de produits destinés à l'hinterland traditionnel de la région de Québec connaissent une croissance importante depuis quelques années. Le secteur portuaire de Beauport répond parfaitement aux exigences des imposants navires voués au transport des vrac solides et aux techniques de manutention et d'entreposage d'une multitude de vrac liquides. Pour leur part, les marchandises générales sont quasi-absentes de ce secteur.

Graphique A-3.3
Évolution des trafics, Secteur de Beauport
1986 à 1998



Au début des années 90, un système de convoyeurs fut construit afin de consolider la position de Québec dans le marché de vrac solides à ciel ouvert en gros volume. La compagnie d'Arrimage Saint-Laurent (ASL) a acquis en 1999 deux imposantes grues pour la manutention des vrac solides à ce terminal. La plus petite de ces deux grues possède une capacité de 200 % supérieure à la plus performante des anciennes grues. Cet investissement, considérant les projets connus, permettra d'accroître le volume manutentionné aux postes à quai 52 et 53 sans accroître leur taux d'occupation. Cette augmentation de productivité accroît l'attrait du port de Québec auprès des armateurs en réduisant le temps total du passage portuaire.

En plus des vrac solides à ciel ouvert, les vrac solides sous couvert ont aussi connu une croissance durant cette période. Quelques constructions se sont ajoutées pour répondre à une nouvelle tendance du marché à l'égard des matières volatiles. Des installations existantes permettent l'entreposage du cuivre, du nickel et du sucre et prochainement de l'alumine. Actuellement les installations de vrac solides sous couvert se concentrent sur les terre-pleins des postes à quai 50 et 51. Des hangars, à l'arrière des postes à quai 51 et 53, complètent les équipements existants.

Globalement, les vrac liquides ont connu plusieurs variations durant cette période. Il importe de distinguer les produits pétroliers des nombreux autres produits liquides manutentionnés. Alors que le volume de produits pétroliers est soumis aux nombreuses et complexes ententes entre les compagnies raffineuses et distributrices, les autres produits liquides, transitant par le terminal IMTT-Québec, connaissent une croissance importante et constante depuis quelques années. L'approvisionnement de ces installations d'entreposage éloignées des postes à quai 50 et 51 se fait grâce à un réseau de pipelines aériens ou souterrains.

Les taux d'occupation des postes à quai du secteur de Beauport sont plus élevés que les chiffres l'indiquent car les opérations navales se font souvent sur seulement huit mois par année à cause de la fermeture de la voie maritime. Dans le domaine des vrac solides, le jumelage de la navigation océanique et fluviale crée de fortes périodes d'achalandage durant environ huit mois par année aux postes à quai 52 et 53. Ainsi, des navires en attente sont répertoriés pour ces postes à quai en forte période d'activité. L'arrivée de deux nouvelles grues

à ces quais devrait abaisser le taux d'occupation de ceux-ci malgré le maintien ou même un accroissement des volumes manutentionnés.

Un autre conflit latent est perceptible aux postes à quai 50 et 51 en raison de sa double utilisation pour des vracs solides et des vracs liquides. La source du problème découle du nombre croissant de navires et de l'écart entre le temps de déchargement de ces deux types de manutention. Le temps de déchargement des vracs liquides est majoritairement inférieur à celui des vracs solides. Ainsi, un vraquier de produits liquides ou gazeux peut être en attente durant une journée ou deux pour un déchargement qui durerait quelques heures. Suite à la croissance soutenue des activités à ces quais et à l'arrivée de nouveaux clients au poste 51, une gestion plus serrée des temps d'accostage des navires s'avère nécessaire à court terme. Un autre inconvénient est la faible longueur du poste à quai 50 par rapport aux dimensions des navires modernes. Face à cette situation, il fut convenu de construire un nouveau poste à quai (quai 49) de 65 mètres de longueur dans le prolongement des quais actuels.

Les quais du secteur de Beauport furent construits entre 1959 et 1969. Ils sont donc récents et disposent encore d'une durée de vie utile d'environ 30 ans. Au-delà des exigences d'entretien, ce secteur portuaire ne requiert pas d'investissements majeurs pour la poursuite des activités sur les quais existants.

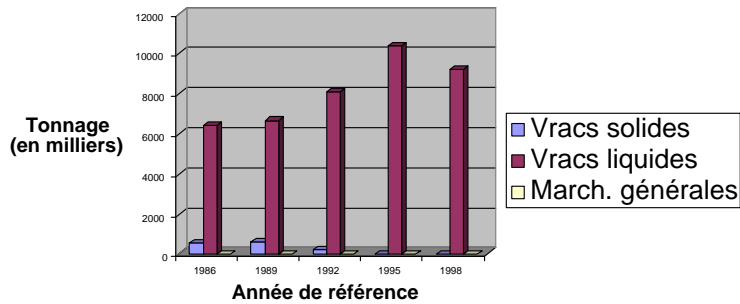
Plusieurs projets sont actuellement en processus de développement pour le secteur de Beauport. La concrétisation de tous ces projets laisserait peu de place à la venue d'un nouvel usager majeur hormis dans le domaine des vracs solides à ciel ouvert si la manipulation de ce nouveau produit est compatible avec les produits voisins. De plus, la réalisation de ces projets exigerait que l'APQ complète et adapte son réseau ferroviaire afin de desservir les nouvelles galeries de chargement des wagons ou des camions et de permettre un mouvement en tout temps des convois pour tous les usagers. Selon la configuration des nouveaux terminaux, le réseau routier pourrait aussi être revu.

3.4 Quais privés

Le volume de marchandises sur les quais privés se concentre essentiellement aux installations de la compagnie Ultramar où sont manutentionnés des vracs liquides en provenance ou à destination de la raffinerie de Saint-Romuald. L'autre quai privé, celui de la pétrolière Irving à

Sillery, a cessé récemment ses activités suite au démantèlement des réservoirs. Les volumes chez Ultramar ont suivi une progression assez régulière entre 1986 et 1996. Toutefois, l'arrivée de l'Ultratrain à l'été 1996 a entraîné une baisse de plus d'un million de tonnes des vracs liquides manutentionnées à ces quais. Les autres types de produits, vracs solides et marchandises générales, sont absents des quais privés.

Graphique A-3.4
Évolution des trafics, Quais privés
1986 à 1998



Annexe 4

TRANSPORT INTERMODAL

L'organisation de services logistiques intégrés rend aujourd'hui nécessaire une chaîne de transport aussi lisse que possible, le port en étant un nœud capital. Ainsi, le port de Québec est au cœur d'un réseau essentiel de liens intermodaux terrestre, routier et ferroviaire, pour desservir son hinterland. Il est donc pertinent d'en faire une analyse sérieuse.

4.1 RÉSEAU ROUTIER

4.1.1 L'Estuaire

Le secteur de l'Estuaire est accessible via des voies de niveau intermunicipal⁸⁸, soit le boulevard Champlain et la rue Dalhousie. La CUQ reconnaît aussi ces voies comme majeures dans sa hiérarchie routier identifiée au schéma d'aménagement. Malgré leur rôle national, ces voies sont toutes sous la juridiction de la ville de Québec dans ses limites territoriales.

Bien que plusieurs liens routiers permettent d'accéder au secteur de l'Estuaire, celui-ci est le plus difficile d'accès, en raison de l'achalandage particulièrement en période de fréquentation touristique.

L'affluence de camions dans ce secteur était de l'ordre de 15 846 mouvements en 1994⁸⁹. D'autre part, comme le secteur est fortement fréquenté par des touristes, les travailleurs et les résidents, des conflits surgissent entre les véhicules lourds, les automobiles et les piétons. Les endroits les plus problématiques à cet égard sont les rues Saint-André, Dalhousie et Marché-Champlain⁹⁰. De surcroît, la géométrie des carrefours Dalhousie – Saint-André et Marché-Champlain rend laborieuse la circulation des semi-remorques, des trains routiers et des autobus⁹¹.

La Ville de Québec tente de réduire la part des camions lourds qui ne font que transiter dans le secteur du Vieux-Port – Basse-Ville. L'absence de trajet alternatif viable en fonction de l'origine et de la destination des déplacements confirme le trajet privilégié par la majorité des camionneurs qui fréquentent ce secteur. Ce trajet se compose d'un enchaînement par la rue Dalhousie et le boulevard Champlain.

Rappelons que l'APQ a contribué avec la firme Daishowa et la Ville de Québec pour réduire le nombre de camions lourds en transit dans le quartier du Vieux-Port. Dorénavant, l'APQ offre à la compagnie Daishowa une aire de remisage des remorques au secteur de Beauport et un droit de passage sur la Montée des 50 pour atteindre l'usine. Ces interventions favorisent l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa pour atteindre l'usine de Daishowa et offre une alternative viable pour ces camionneurs afin de réduire le nombre de camions en transit dans le Vieux-Port.

⁸⁸ MTQ, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Pour une région en mouvement*, Avril 2000, carte 8.

⁸⁹ MTQ, *Plan de transport de l'agglomération de Québec. Le transport multimodal, Document de travail*, janvier 1996, p. 99

⁹⁰ *Ibid.* p. 117.

⁹¹ *Idem.*

Au fil des ans, sur ces voies essentielles à l'intermodalité d'un port, plusieurs projets, émanant des villes ou d'organismes, visent à redéfinir la géométrie ou la vitesse de la circulation ou à exercer un contrôle sur les types de véhicules. L'APQ est rarement consulté par les initiateurs de ces projets.

4.1.2 L'Anse au Foulon

L'Anse au Foulon n'est accessible que par un seul axe routier, en l'occurrence, le boulevard Champlain. Considéré comme une voie de niveau intermunicipal⁹², le boulevard Champlain est sous la juridiction de la ville de Québec à l'intérieur de ses limites et sous la juridiction du ministère des transports dans les limites des villes de Sillery et de Sainte-Foy⁹³.

Ce secteur portuaire dispose actuellement d'un bon accès routier hormis un certain achalandage en période de pointe sur semaine ou lors d'événements majeurs. L'accès au réseau autoroutier régional se fait aisément par le boulevard Champlain en direction ouest.

La fréquentation du secteur de l'Anse au Foulon par les camions lourds en 1994 représentait 32 737 mouvements.

Le boulevard Champlain dans ce secteur fait aussi l'objet de différents projets de requalification mais la responsabilité du MTQ, comme gestionnaire, est bien définie.

4.1.3 Beauport

Parmi les trois secteurs du port de Québec, celui de Beauport dispose de la desserte routière la plus fonctionnelle.⁹⁴ La force majeure de ce site est son accès à l'autoroute Dufferin – Montmorency et au boulevard Henri-Bourassa en évitant d'emprunter toute voie de desserte locale. D'ailleurs, ces deux axes sont considérés comme étant de niveau intermunicipal dans la hiérarchisation du réseau⁹⁵. Toutefois, l'autoroute Dufferin-Montmorency est de la juridiction du MTQ alors que le boulevard Henri-Bourassa relève de la Ville de Québec.

En plus de rendre le secteur portuaire de Beauport facilement accessible au transport lourd, le boulevard Henri-Bourassa permet l'accès à l'autoroute de la Capitale. Il dessert bien les rues du port de Québec (Ressac et la Montée des 50) qui donnent accès aux postes à quai. Ce boulevard est également utilisé par la ville de Québec pour accéder à son dépôt à neiges usées de même que par les utilisateurs de la plage de la baie de Beauport et les travailleurs de la station d'épuration de la CUQ.

Entre 1991 et 1994, les mouvements de camions ont été, en moyenne, de 25 800 entrées et sorties annuellement au secteur portuaire de Beauport. En 1994, ce chiffre s'élevait à 40 600 mouvements. Dans le même secteur, durant l'hiver 1994-95, 31 920 entrées de camions de neige usés ont été enregistrées au seul dépôt à neige de la ville de Québec⁹⁶. Donc, en 1994, un total de 63 840 mouvements fut observé sur le boulevard Henri-Bourassa à l'entrée du secteur portuaire.

L'augmentation du nombre de mouvements de camions observée au cours des dernières années et celle anticipée avec les projets connus pour le secteur de Beauport confirme

⁹² MTQ, *Plan de transport de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, Pour une région en mouvement, Avril 2000, carte 8.

⁹³ Gélinas, Michel. *La desserte terrestre du port de Québec*, Extrait d'un document à paraître sur le transport multimodal, Plan de transport de l'agglomération de Québec, février 1996, p. 83.

⁹⁴ *Ibid*, p. 83.

⁹⁵ MTQ, *Plan de transport de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, Pour une région en mouvement, Avril 2000, carte 8.

⁹⁶ *Ibid*, p. 95.

l'importance d'un réseau routier efficace et dont le rôle doit bien transparaître dans les documents de planification. L'implication de nombreux organismes de planification et un partage de juridiction pour ces artères de hiérarchie supérieure soulèvent aussi des questions sur la responsabilité de chacun et le processus de consultation lors de modifications significatives.

4.2 RÉSEAU FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire régional et le port de Québec sont fortement liés l'un à l'autre. En 1994, le nombre total de wagons à circuler dans l'agglomération de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent était de 23 344, de ce nombre, 9 397 avaient pour origine ou destination le port de Québec, ce qui constitue plus de 40 % du trafic total. Les données de 1998 (tableau A-4.1) témoignent d'une augmentation de 37 % du nombre de mouvements de wagons entre 1994 et 1998, uniquement chez les usagers du port de Québec.

Tableau A-4.1
Mouvements de wagons par secteur au
port de Québec, 1998

Mouvements de wagons	
Secteur	Mouvements
Anse au Foulon	2,709
Estuaire	6,933
Beauport	3,252
TOTAL	12,894

Source: Riel, Louis. *Rapport annuel des mouvements de wagons de chemin de fer pour l'année 1998, Secteurs de l'Estuaire, de l'Anse au Foulon et de Beauport, 1999, p. 22.*

Actuellement, les voies qui desservent l'ensemble des trois sites portuaires sont la propriété des compagnies Canadien National (CN) et Chemin de fer Québec – Gatineau (CFQG). Jusqu'en 1996, une avantageuse entente d'interconnexion faisait en sorte que chaque compagnie pouvait utiliser les voies de l'autre moyennant une tarification avantageuse, fixée par l'Office des transports du Canada. Or depuis trois ans, cette entente est échue et un désaccord a actuellement cours relativement à la tarification, mettant temporairement en veilleuse le principe de l'interconnexion, ce qui n'est pas sans préoccuper l'APQ. Cette situation est d'autant plus inquiétante que les compagnies ferroviaires préconisent une rationalisation de leur réseau et que des pressions s'exercent pour la transformation des corridors ferroviaires en couloirs récréo-touristiques.

4.2.1 L'Estuaire

L'accès au secteur de l'Estuaire par train passe obligatoirement par la cour de Limoilou et le pont Sainte-Anne, lequel est utilisé par le CN pour traverser la rivière Saint-Charles. Le pont est également utilisé par la compagnie Via Rail, qui dessert la gare du Palais. L'APQ est propriétaire des voies situées sur la jetée nord du secteur de l'Estuaire. Ce réseau interne permet d'accéder aux quais 25 à 31. L'achalandage ferroviaire du secteur est dû majoritairement à la présence de la compagnie Bunge du Canada, qui exporte les céréales provenant de l'ouest canadien⁹⁷. Cet achalandage représentait, en 1998, 6 933 mouvements de wagons (tableau 2.4). Le gros de l'achalandage se fait l'hiver lorsque la navigation fluviale est interrompue suite à la fermeture de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal. Il importe de rappeler qu'en 1998 les exportations de céréales étaient très faibles, donc le nombre de mouvements de wagon lors d'années plus actives est supérieur.

Précisons finalement qu'il n'y a aucun projet connu qui aurait une incidence sur le réseau ferroviaire de l'Estuaire hormis une augmentation du volume de céréales qui intensifierait les mouvements de wagon.

⁹⁷ *Idem.*

4.2.2 L'Anse au Foulon

L'Anse au Foulon est le seul des trois secteurs qui est desservi par les voies ferrées des deux compagnies majeures de chemin de fer soit, Canadien National (CN) et le Chemin de fer Québec – Gatineau (CFQG). La compagnie CN accède au secteur via la cour de triage de Sainte-Foy et l'antenne Champlain. La compagnie CFQG, quant à elle, y accède par le tunnel sous la haute ville. Toutefois, le tunnel n'est pas parfaitement adapté au transport moderne, en autres, le gerbage, et une section exige des réparations significatives. Quant au réseau intraportuaire, il appartient, en majeure partie, à l'APQ.

Les seuls irritants potentiels du secteur sont les passages à niveau que l'on retrouve sur le site même. Ces passages sont situés aux accès Gilmour, des Mines Seleine et du Général Tremblay. Ainsi, il peut arriver que ces accès soient temporairement bloqués, mais aucune incidence n'est perceptible sur le boulevard Champlain.

L'avantage comparatif de ce secteur portuaire réside dans la desserte ferroviaire par les deux entreprises majeures. Toutefois, le démantèlement de l'emprise de la voie ferrée du CN, soit l'antenne Champlain, est souvent identifiée afin de faire place à un couloir récréo-touristique qui unirait la haute terrasse à la bordure du fleuve Saint-Laurent ou pour favoriser le développement immobilier sur le littoral. Malheureusement, la très grande majorité des documents produits pour faire la promotion de projets de démantèlement évacuent toute réflexion sur le besoin d'un regard global à l'égard de la desserte ferroviaire dans la région de Québec. Depuis, le plan de transport de la région est venu préciser le tracé de la Voie verte en dehors de l'emprise de l'antenne Champlain. Pour le secteur portuaire de l'Anse au Foulon, la réflexion doit inclure les paramètres d'interconnexion, les limitations opérationnelles et l'état physique du tunnel ferroviaire de CFQG.

4.2.3 Beauport

Pour accéder au secteur de Beauport, les wagons doivent nécessairement transiter par la cour de triage principale de Limoilou près du CEGEP et sa cour adjacente le long de l'autoroute Dufferin – Montmorency. Les chemins de fer rejoignent ensuite le secteur portuaire de Beauport et les principaux terminaux en présence (Falconbridge, IMTT-Québec, Canterm et le terminal de vrac solides)⁹⁸. Les accès ferroviaires de ce secteur sont la propriété du Canadien National (CN). Les voies ferrées sur le site appartiennent en faible partie à l'Administration portuaire de Québec, surtout au CN et aussi aux clients de l'APQ. Aucun passage à niveau n'est présent sur le réseau public, réduisant ainsi les éventuels engorgements sur le réseau routier. Toutefois, sur le site portuaire, il y a trois passages à niveau soit un sur la rue Ressac, un autre à l'extrémité ouest de la Montée des 50 et un dernier dans le prolongement du boulevard Henri-Bourassa. Avec l'entente entre Daishowa, la Ville de Québec et l'APQ, le nombre de mouvements journaliers de camions s'est accru aux deux premiers passages à niveau.

Bien qu'il soit facile d'accéder au site de Beauport par chemin de fer, lorsqu'il s'agit de déplacements internes, des conflits peuvent survenir entre les utilisateurs des voies. Cette situation sera de plus en plus présente dans l'éventualité d'un développement des activités portuaires à ce secteur. D'ailleurs, en raison des projets connus, une proposition consiste à boucler la voie principale, dans le but de faciliter la circulation constante des convois malgré l'addition de galeries de chargement de wagons et de camions. Il sera aussi important de prévoir la localisation judicieuse des voies de fractionnement des convois

⁹⁸ *Ibid.* p. 91.

Annexe 5

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Il n'est pas du ressort d'un plan d'utilisation des sols de faire un bilan environnemental détaillé de la zone portuaire et, en ce sens, le présent document ne constitue pas le bilan environnemental du port de Québec. Toutefois, les facteurs environnementaux doivent être pris en compte lors de l'élaboration des orientations et de la proposition d'aménagement. Ainsi, les aspects relatifs à la qualité de l'air, au bruit, aux sols et sédiments, à la qualité de l'eau et au paysage sont détaillés dans cette annexe.

5.1 QUALITÉ DE L'AIR

En ce qui concerne la qualité de l'air, comme pour les autres éléments environnementaux, chaque projet réalisé au port de Québec est soumis à une évaluation environnementale. Toutes les normes en vigueur s'appliquent afin qu'aucune émission à la source ne constitue un impact négatif lors de l'exploitation de l'usage projetée. De plus, les évaluations prévoient des principes lors de situations exceptionnelles d'exploitation. Les quelques plaintes observées découlent d'une mauvaise évaluation des situations exceptionnelles ou d'erreurs, de la part de l'opérateur du site, dans la mise en place des procédures prévues. Dans un tel cas, le personnel de l'APQ intervient afin de s'assurer que les correctifs soient apportés et que la situation ne se répète pas.

Les répercussions des activités portuaires en dehors de ses secteurs semblent inexistantes en ce qui a trait à la qualité de l'air. Dans les quartiers de la ville de Québec, limitrophes aux secteurs portuaires, aucune préoccupation vise directement le port de Québec. En effet, dans les plans directeurs des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Vieux-Limoilou et Vieux-Québec – Basse-Ville et Cap-Blanc, aucune orientation environnementale n'identifie le port comme étant une source de dégradation de la qualité de l'air⁹⁹ seule une mention relativement à des odeurs occasionnelles qui émanent du secteur portuaire de Beauport dans le quartier Vieux-Limoilou fait état de cette situation.

Plusieurs mesures ont été prises par l'APQ depuis plusieurs années dans le but de réduire les émissions de poussières lors de la manutention de marchandises, surtout des vrac solides. Bien que le secteur de l'Anse au Foulon soit situé à proximité d'une zone urbanisée, les impacts négatifs sur la qualité de l'air sont, aujourd'hui, à peu près nuls. Dans le secteur de l'Estuaire, les équipements pour le chargement et le déchargement de céréales ont été améliorés afin de réduire, avec succès les émissions de poussières. Le secteur de Beauport, bien qu'il ne soit pas une source de contamination de l'air identifiée comme tel par les municipalités limitrophes, est celui où des problèmes sont parfois présents. Plusieurs types de vrac solides manutentionnés (« clinker » et bauxite) sont vulnérables, lors de conditions climatiques défavorables, à des émanations de poussières dont les victimes sont strictement les usagers voisins. Toutefois, des mesures sont prises pour limiter ces rejets au minimum. Ainsi, lorsque les vents sont trop forts la manutention est arrêtée. Cette décision est la responsabilité de l'usager qui exerce l'activité. Il faut reconnaître qu'un arrêt temporaire des opérations signifie des coûts supplémentaires. Ce dilemme oblige parfois le personnel de l'APQ à intervenir lorsque les sites des usagers voisins sont victimes des opérations inopportunes lors de conditions climatiques défavorables. Ainsi, les efforts de sensibilisation de certains usagers sont encore nécessaires afin que les critères environnementaux s'inscrivent dans leurs décisions d'opération.

⁹⁹ Plans directeurs des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Vieux Limoilou, Vieux-Québec/Basse-Ville – Cap-Blanc. Sections 7, 1 et 4,3.

5.2 BRUIT

Comme dans le cas de la qualité de l'air, les désagréments dus au bruit sont peu nombreux dans le milieu urbain environnant. Les récriminations de la part des résidents se produisent surtout de façon sporadique et des mesures sont alors prises pour que les inconvénients sonores soient éliminés. La pollution sonore produite par les activités portuaires n'a donc aucun impact récurrent sur le milieu urbain¹⁰⁰. D'ailleurs, les plans directeurs des quartiers Vieux-Québec – Basse-Ville – Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste et Vieux Limoilou ne font nulle mention de désagrément du à la pollution par le bruit reliée au port¹⁰¹. Il en est de même des plans d'urbanisme des villes de Beauport et Sillery. Toutefois, la circulation automobile est souvent évoquée comme la source principale de pollution sonore. Comme les activités portuaires engendrent un nombre considérable de mouvements de transport routier, il est possible qu'elles soient partiellement responsables de l'importance du trafic dans les quartiers adjacents au port.

Les mouvements de trains constituent un impact indirect des activités portuaires qui a une incidence sur la pollution par le bruit et font parfois l'objet de récriminations des résidents à proximité des sites portuaires.

5.3 SOLS ET SÉDIMENTS

À l'égard de la contamination des sols, bien qu'aucune étude ne couvre l'ensemble des trois secteurs portuaires, le cumul des diverses études ponctuelles réalisées indique que la contamination est plutôt localisée à des points très précis.

Malgré le fait que la politique de gestion des sols contaminés ne soit pas encore officiellement adoptée par l'Administration portuaire de Québec, les usagers actuels doivent restaurer leur site à leur départ en fonction de l'imputabilité des dommages qui sont attribuables à leurs activités. Évidemment, les exigences de restauration prennent en compte l'utilisation des sites sur la base des critères utilisés par le ministère de l'Environnement du Québec dans ses politiques.

De plus, en aucun cas, des contaminants présents sur un site ne doivent migrer, en surface ou par voies souterraines, vers un site voisin. Dans une telle situation, l'utilisateur fautif doit pratiquer les travaux de restauration des sites voisins, éliminer tout risque d'une future migration des contaminants présents sur son site et le restaurer au besoin.

En ce qui a trait à la caractérisation des sédiments, une importante étude a été réalisée par la firme Procéan en 1990 et faisait état du degré de contamination des sédiments dans le port de Québec, plus précisément, dans le secteur portuaire de l'Estuaire¹⁰². En 1993, une autre étude fut réalisée par Environnement Canada dans le même secteur¹⁰³. Comme il s'agit du plus ancien secteur portuaire, il fait l'objet d'activités industrielles depuis plus d'un siècle et est encore l'objet de rejets d'égouts de la ville de Québec. Les principales sources de contaminants de ce secteur sont la papetière Daishowa et la rivière Saint-Charles elle-même. Entre les quais 29, 30, 47 (quai privé de Daishowa) et 50, le volume de sédiments contaminés est qualifié d'énorme par Environnement Canada (plus de 2 000 000 m³)¹⁰⁴. Dans l'ensemble de cette zone, on a révélé des anomalies pour plusieurs contaminants organiques (écorces, fibre de bois) et inorganiques

¹⁰⁰ Informations obtenues auprès M. Louis Riel, de l'APQ.

¹⁰¹ Plans directeurs des quartiers Saint-Jean-Baptiste, Vieux Limoilou, Vieux-Québec/Basse-Ville – Cap-Blanc. Sections 7, 1 et 4,3.

¹⁰² Procéan. *Caractérisation de la qualité des sédiments du port de Québec*, soumis à la direction de Conservation et Protection Environnement Canada, juin 1990, 132 p.

¹⁰³ Environnement Canada. *La contamination des sédiments de la zone portuaire de Québec. État de la situation et solutions envisagées*, Plan d'action Saint-Laurent, Canada, 16 p.

¹⁰⁴ *Ibid.* p. 13.

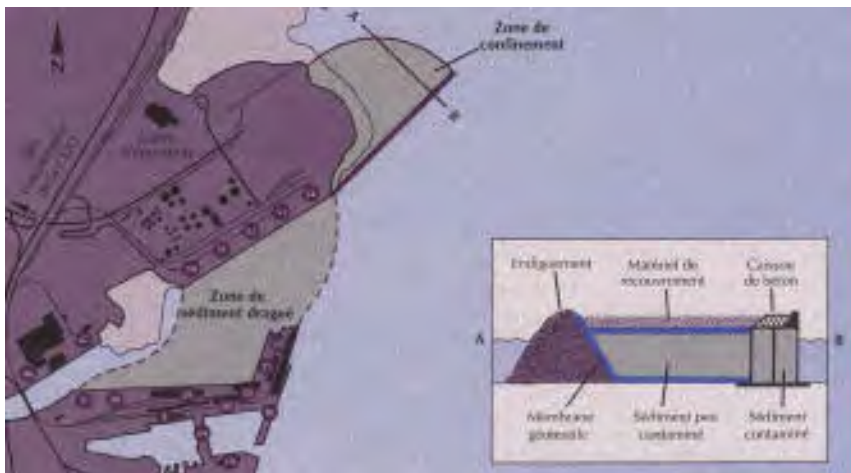
(solides, plomb, huiles et graisses, BPC, cyanures, etc.). Globalement, les sédiments de l'estuaire de la rivière Saint-Charles sont de mauvaise qualité¹⁰⁵.

Ce qui vient atténuer les effets de la contamination des sédiments de la zone portuaire de l'Estuaire, est qu'ils sont actuellement scellés par une couche excédentaire de sédiments de meilleure qualité et que, tant qu'ils ne sont pas manipulés, leur impact sera minime. Pour cette raison, le statu quo fut préconisé à l'égard de ces sédiments.

Une alternative au statu quo fut aussi proposée par Environnement Canada, soit « d'intégrer le projet de restauration de l'estuaire de la rivière Saint-Charles à son (le port) projet d'extension portuaire à Beauport »¹⁰⁶. L'exercice consisterait, dans l'éventualité de la réalisation du projet d'extension, à confiner les sédiments fortement contaminés dans les caissons de béton des quais (voir figure A-5.1). Les sédiments peu contaminés seraient également utilisés dans le cadre de l'éventuel projet d'extension portuaire. Ils seraient confinés dans la partie inférieure d'un aire de remblayage circonscrit par les caissons de quai et une digue. Ces sédiments peu contaminés seraient enveloppés dans une membrane géotextile. Finalement, le sable, non contaminé, serait récupéré pour la création de la nouvelle plage. Il serait ainsi possible de décontaminer l'estuaire de la rivière Saint-Charles à des coûts moindres, tout en créant du matériel de remblai pour le projet d'extension l'extension de l'APQ.

Pour ce qui est du bassin Louise extérieur, selon Environnement Canada, les sédiments de surface sont non contaminés et forment une couche qui confine les matériaux contaminés présents en profondeur. Ainsi, le statu quo est prôné par Environnement Canada pour ce site.

Figure A-5.1
Confinement des sédiments de l'estuaire de la rivière Saint-Charles en rive à l'arrière des quais en caisson de béton



Source : Environnement Canada, *Op. cit.*

Le bassin Louise intérieur a un volume plus important de sédiments contaminés que le bassin extérieur. L'isolement créé par l'écluse amène Environnement Canada à privilégier aussi le statu quo pour ce site¹⁰⁷.

En ce qui concerne les autres sites (Anse au Foulon et Beauport, hormis l'estuaire de la rivière Saint-Charles), les sédiments sont de bonne qualité puisqu'ils ne font pas l'objet de rejets industriels comme le secteur de l'estuaire de la rivière Saint-Charles.

¹⁰⁵ Procéan. *Op. cit.* p. 18.

¹⁰⁶ Environnement Canada. *Op. cit.* p. 15.

¹⁰⁷ Environnement Canada. *Op. cit.* p. 11.

5.4 QUALITÉ DE L'EAU

En 1998, une étude¹⁰⁸ sur la qualité bactériologique de l'eau du fleuve Saint-Laurent pour la pratique d'activités de baignade dans la région de Québec fut effectuée par la Direction de la santé publique de Québec (DSPQ)¹⁰⁹.

Selon elle, parmi les sites ayant un potentiel à l'égard de la baignade près de chacun des secteurs portuaires, le bassin Louise est celui où la qualité de l'eau est la meilleure à l'égard du seul paramètre des coliformes fécaux (voir tableau A-5.1). Cette situation est fortement attribuable à la présence de moules zébrées à l'intérieur du bassin. Dans 91,8 % des analyses, la qualité de l'eau du bassin intérieur était de qualité « bonne » ou « excellente ».

Tableau A-5.1
Résultats d'analyse par site d'échantillonnage

Site	Pourcentage d'analyses dans chacune des classes			
	Excellente - de 20 cf/100ml	Bonne 21 à 100 cf/100ml	Médiocre 101 à 199 cf/100ml	Polluée + de 200 cf/100ml
Baie de Beauport (MEF)	-	1.2	6	92.9
Bassin Louise (DSPQ)	22.4	69.4	4.1	4.1
Anse au Foulon (est)* (MEF)	3.1	29.7	37.5	29.7
Anse au Foulon (ouest)* (DSPQ)	-	22	24	54

*du Yacht club de Québec

Source: Gauvin D. et al, Direction de la santé publique de Québec, 1999, p. 15.

Pour ce qui est de la Baie de Beauport, dans 92,9 % des analyses effectuées par le MEF à des moments préétablis, le taux de coliformes fécaux (cf.) était supérieur à 200 parties par 100 ml d'eau, soit au-delà de la limite tolérable pour la baignade. La même année, le service de l'environnement de la CUQ a effectué des prélèvements et des analyses de l'eau à la plage de Beauport par temps sec, soit 36 heures après une pluie¹¹⁰. Les résultats indiquent que l'eau à la plage de Beauport était propice à la baignade pour 89 % des échantillons¹¹¹. Ces écarts importants dans les résultats seraient dus, principalement, à la sélection des jours de prélèvement par rapport à une période de pluie. Les débordements des égouts unitaires de la ville de Québec et de quelques autres villes auraient un impact important sur la qualité de l'eau dans les heures qui suivent une précipitation.

Pour ce qui est de la plage du Foulon, la qualité de l'eau semble supérieure à l'est du Yacht club de Québec qu'à l'ouest, avec des résultats dépassant, respectivement, 200 parties par 100 ml d'eau dans 29,7 % et 54 % des cas respectivement.

Le rapport de la CUQ, pour l'année 1998, reconnaît que, « de façon générale, la qualité des eaux riveraines s'est nettement détériorée en 1998 »¹¹²

¹⁰⁸ Gauvin, Denis et al. Évaluation de la qualité bactériologique des eaux du fleuve Saint-Laurent à certains sites potentiels de baignade dans la région de Québec, Direction de la santé publique de Québec, 1999, 20 p.

¹⁰⁹ Les prélèvements effectués par la DSPQ ont été moins nombreux que la norme recommandée par le MEF. Bien que moins précises, les données recueillies demeurent valides quant à l'évaluation de la qualité bactériologique.

¹¹⁰ Communauté urbaine de Québec, Rapport, Programme de surveillance de la qualité des eaux des plages, 1998, Service de l'environnement, Division de l'assainissement des eaux, p.4

¹¹¹ Ibid, p.3

¹¹² Idem

5.5 PAYSAGE

L'analyse des paysages portuaires s'inscrira principalement dans l'optique de l'insertion dans leur milieu urbain. En ce sens, le traitement de l'interface, entre les secteurs portuaires et les activités adjacentes, occupera une place importante dans cette analyse visuelle. Le traitement paysager, à l'intérieur des sites portuaires actifs, est souvent très limité, pour ne pas dire absent, en raison de la nature, de l'intensité et de la mouvance des activités pratiquées. Ainsi, au fil des ans, l'APQ a concentré ses interventions sur le traitement paysager des zones d'interface avec les autres fonctions urbaines environnantes.

Évidemment, en raison de la topographie particulière de la région de Québec, certains points d'observation éloignés présentent des percées visuelles ou des panoramas qui comprennent, en tout ou en partie, l'intérieur des sites portuaires au-delà des zones d'interface. De plus, certains équipements ou installations imposants excèdent parfois les aménagements de la zone d'interface. Ces éléments particuliers du paysage portuaire seront aussi pris en compte dans l'analyse visuelle.

5.5.1 L'Estuaire

Le secteur de l'Estuaire est fortement intégré dans un milieu très dense. Le secteur Estuaire est celui où les efforts d'aménagement ont été les plus grands, particulièrement sur le pourtour du bassin Louise intérieur (voir photos 1 à 7 de la planche A-1). En fait la promenade du bassin et la marina constituent une zone tampon entre les fonctions résidentielles ou touristiques et les activités portuaires. L'ensemble des composantes du bassin Louise intérieur constitue aussi un attrait visuel pour les visiteurs du Vieux-Québec/Basse-Ville. Grâce à ses nombreuses places publiques (photos 1 à 4 et 7) ce secteur est devenu un lieu de détente fort apprécié par la population régionale ou les visiteurs. Ces aménagements ont toutefois subi l'usure du temps (voir photo 5) depuis leur mise en place en 1984. Aujourd'hui, ils nécessitent un rafraîchissement à l'égard notamment du nivellement du dallage et de certains murets de soutènement. L'APQ est aussi propriétaire d'un terrain libre près de la rue Saint-André qui fut aménagé en aire de stationnement temporaire. L'absence d'un minimum d'aménagement paysager sur ce site crée des situations peu propices (voir photo 6) dans ce secteur de grande qualité esthétique.

Dans tout le secteur du Vieux-Québec/Basse-Ville, les installations d'entreposage de céréales exploitées par la compagnie Bunge du Canada (voir photos 1, 7 et 8) sont devenues avec les années un point de repère incontournable du secteur. De plus, l'immensité des silos constitue un écran visuel qui évite une vue panoramique sur les installations de vrac solides du secteur de Beauport (voir photo 9). Étant devenue une image intégrante de la ville de Québec, la Commission de la capitale nationale du Québec souhaiterait une mise en valeur de cette infrastructure imposante dans le cadre du projet Québec, Ville Lumières.

Le bassin Louise extérieur est aussi un plan d'eau qui suscite l'intérêt des visiteurs de la Pointe-à-Carcy. Plusieurs éléments composent l'attrait et le dynamisme de ce plan, soit la présence de nombreuses entreprises de croisières fluviales au quai 19, la vitrine portuaire qu'offre le mouvement des remorqueurs et des bateaux de pilotes, les activités nautiques et le môle avec ses écluses et son pont-levis. Les activités perçues de cet endroit constituent bien souvent la seule image que les nombreux visiteurs conserveront des opérations portuaires. Il est donc important pour l'APQ de sélectionner de façon judicieuse les activités qui s'exerceront dans la vitrine que constitue le bassin Louise extérieur et son pourtour. La présence des remorqueurs et des petits bateaux de services crée davantage une fascination qu'un désagrément. Toutefois, une intensification des activités de services aux navires ou de réparation (voir photo 10) est peu judicieuse dans ce contexte. Tout en reconnaissant la nécessité pour un port d'offrir ces services, la sélection d'un endroit plus approprié serait pertinente.

La partie ouest du secteur de l'Estuaire est occupée par les ateliers de l'APQ (voir photo 11) et des bâtiments de services portuaires. Les utilisateurs de la piste cyclable constituent les principaux observateurs qui ont accès visuellement à ce site. La propreté des installations et le traitement paysager créent un environnement agréable, bien que l'addition de quelques arbres pourrait ajouter à la qualité du milieu. Les grandes aires de stationnement temporaire situées à la tête du bassin Louise (voir photo 12) près de la rue Abraham-Martin souffrent d'une absence de plantation et offrent un paysage de faible qualité face à son environnement.

Dans son ensemble, les propriétés de l'APQ au secteur Estuaire s'intègrent avantageusement dans le milieu historique et touristique du Vieux-Québec/Basse-Ville. Toutefois des améliorations sont encore nécessaires surtout à l'égard de l'aménagement paysager des aires de stationnement et du rafraîchissement de certaines sections de la promenade dans le pourtour du bassin Louise intérieur.

L'analyse visuelle de la Pointe-à-Carcy fut largement traitée lors de l'examen environnemental du projet de terminal pour les croisières et, de ce fait, n'est pas reprise ici.

5.5.2 L'Anse au Foulon

Beaucoup d'efforts furent consentis depuis plusieurs années dans le traitement de l'interface entre le secteur portuaire de l'Anse au Foulon et le milieu urbain en bordure du boulevard Champlain. Ainsi, toute la portion du site portuaire qui est adjacente au quartier Cap-Blanc a fait l'objet d'une plantation soutenue (voir photo 1 à la planche A-2). L'objectif de cette dernière n'est pas de créer un écran opaque mais de filtrer le paysage afin d'atténuer les effets monotones générés par les gros bâtiments ou les grands terre-pleins tout en permettant de percevoir le dynamisme des activités sur ce lieu.

Un affichage publicitaire est présent depuis quelques années sur le site, en bordure du boulevard Champlain. Bien que cette activité soit autorisée par la Ville de Québec et fréquente en bordure du boulevard Champlain, l'analyse des enseignes présentes sur les propriétés de l'APQ souligne l'importance d'une sélection judicieuse de l'emplacement afin de ne pas atténuer les efforts consacrés depuis plusieurs années dans l'amélioration du paysage (photo 2).

À l'ouest du quartier résidentiel, l'aménagement paysager est discontinu en raison de l'espace plus réduit entre l'emprise de la rue et la clôture, de la présence de mur de soutènement en raison de l'élévation du boulevard Champlain par rapport au site ou d'une propriété du CN (voir photos 3 et 4). Depuis la fin des années 80, le projet d'aménagement de la piste cyclable de la CUQ est en évolution, ainsi l'administration portuaire a limité ses interventions afin de faciliter la coordination des projets sur cet espace. Aujourd'hui, avec le dossier de requalification du boulevard Champlain piloté par la CCNQ, il s'avère encore plus pertinent de coordonner les interventions de tous pour assurer un aménagement paysager cohérent.

De plus, certains aménagements paysagers sont incomplets à un endroit névralgique. Il s'agit notamment de l'intersection du boulevard Champlain et de la Côte Gilmour (photos 5 et 6). Ce secteur devra donc faire l'objet d'une intervention suite à une coordination avec les promoteurs des projets en bordure du boulevard Champlain (CUQ et CCNQ).

En raison de la topographie du milieu environnant, il est pertinent d'analyser le paysage offert aux nombreux touristes ou citoyens qui fréquentent le belvédère du Parc des champs de bataille. Le fleuve Saint-Laurent constitue la pièce dominante du panorama offert à ces observateurs. Les installations portuaires ne sont pas visibles durant la saison estivale en raison du dense couvert forestier (voir photos 7 et 8). La prédominance d'arbres caducs laisse présumer une perception partielle des installations portuaires en hiver. Toutefois, cette perception visuelle demeurera très filtrée par les branches des nombreux arbres et le fleuve Saint-Laurent constituera toujours l'élément le plus attractif dans tout le panorama offert.

Précisons que ce type de paysage est aussi présent sur la bordure de la falaise à certains endroits dans le Bois-de-Coulonge mais de façon beaucoup plus ponctuelle.

En haut de la falaise, il y a aussi une zone résidentielle de haut de gamme (Jardins Mérici) dont la hauteur de certains bâtiments peut générer des vues sur le fleuve Saint-Laurent. À cet égard, il importe d'apporter quelques nuances. La vue sur le fleuve Saint-Laurent pour les résidents localisés aux étages inférieurs des divers bâtiments du complexe est occultée par un dense couvert arborescent (voir photo 10) ou dans certains cas par les autres immeubles en contrebas. Les installations portuaires ne sont nullement visibles à partir de plusieurs unités d'habitation à faible élévation. En période hivernale, quelques percées diffuses peuvent se générer, mais le site portuaire est alors peu perceptible à travers les branches et le fleuve Saint-Laurent constitue toujours l'élément dominant du panorama.

Pour les résidents des étages supérieurs des tours les plus élevées, les installations portuaires sont perceptibles en raison d'une vue en plongée. À l'avant-plan, les observateurs perçoivent d'autres édifices du complexe résidentiel. Au plan intermédiaire, les installations portuaires se démarquent dans une vue en plongée sur le site et ses constructions. Ce type de vue en plongée fait ressortir beaucoup de détails. Les formes et les couleurs variées des diverses constructions et le recouvrement inégal du sol (terre, herbe, arbuste, asphalte, etc.) créent des contrastes importants. Le fleuve Saint-Laurent et la rive sud forment l'arrière-plan. Rappelons l'intérêt visuel du panorama global est le fleuve qui est perceptible sur une longue distance vers l'est et l'ouest et que le site portuaire, bien que perceptible avec ses contrastes, ne constitue pas un élément attractif au premier coup d'œil en raison de la force exercée par le fleuve Saint-Laurent dans la composition du panorama global. Ainsi, le site portuaire ne constitue qu'une fraction de tout le panorama offert à ces observateurs. Toutefois, une attention particulière doit être portée à la propreté du site et aux structures sur les toits en raison de cette vue en plongée.

Toujours en raison de la topographie particulière de la région de Québec, le secteur portuaire de l'Anse au Foulon est perceptible de certains endroits à Sillery (voir photo 11). Toutefois, à cette distance, les éléments qui composent le site portuaire sont très peu perceptibles à l'égard de leur couleur, leur volume ou leur forme.

5.5.3 Beauport

Le secteur de Beauport dispose de trois caractéristiques à l'égard de son analyse visuelle. D'une part, la présence de nombreux écrans visuels créés par des bâtiments ou des aménagements imposants (silos à céréales Bunge, usine Daishowa, buttes du dépôt de neiges usées). Ainsi, pour la presque totalité des résidents localisés à environ un kilomètre du site, les vues sur le secteur portuaire sont très rares. Lorsqu'elles existent, il s'agit de percées ponctuelles et fragmentées. D'autre part, le secteur portuaire accessible à la population est dominé par des infrastructures d'entreposage de vrac liquide qui créent un écran qui dissimule les activités de vracs solides à ciel ouvert qui s'exercent sur la ligne de quais. Finalement, la topographie particulière d'une partie de la ville de Beauport et la présence du fleuve Saint-Laurent contribue à l'accessibilité visuelle du secteur portuaire à partir de points d'observation très éloignés à Beauport et à Lévis.

L'intérieur de la zone portuaire ne peut faire l'objet d'un traitement paysager spécifique compte tenu des activités de manutention qui y ont cours (voir photo 1 à la planche A-3). Ainsi, depuis le début de l'exploitation de ce secteur créé de toutes pièces, l'emphase fut accordée au traitement de l'interface entre les espaces accessibles à la population et l'aire active.

Le boulevard Henri-Bourassa est la porte d'entrée du secteur portuaire ainsi il a fait l'objet de plantation de part et d'autre de son emprise jusqu'au-delà de la rue Ressac. Toutefois, en raison du viaduc enjambant l'autoroute Dufferin-Montmorency, cette artère offre une vue en

plongée sur le site (voir photo 2 et 3). Les installations portuaires constituent l'avant-plan du paysage avec son agglomération de citernes d'une hauteur d'environ 20 mètres. Toutefois, des structures plus éloignées ressortent en raison de leur hauteur imposante (l'élévateur à godets du silo Raglan avec ses 40 mètres) et dominent le paysage avec son revêtement bleu. L'ajout de structures en hauteur comparable avec le projet d'Alcan, soulève la question du traitement cohérent et harmonieux de ces structures qui excèdent l'écran formé par les citernes en bordure du Boulevard Henri-Bourassa.

En raison de la mise en valeur de la plage, il importe d'en analyser le paysage pour les usagers de cet espace récréatif (voir photo 4). Actuellement, l'avant-plan est constitué par un couvert arborescent indigène et clairsemé, des espaces vacants, un hangar imposant et des grues qui excèdent les autres composantes. La question d'intégration de la plage et des activités portuaires excède la simple analyse de la situation actuelle car l'occupation future des terrains adjacents à la plage est encore inconnue. En raison de l'impossibilité de connaître exactement les usages qui cohabiteront, des formules évolutives devront être développées. Un élément intéressant est le caractère unique et distinctif du paysage que créent les imposantes grues. Il s'agit d'une composante du paysage dont la mise en valeur (ex. : éclairage) pourrait s'avérer enrichissante.

Pour les automobilistes qui empruntent l'autoroute Dufferin-Montmorency, le site portuaire est perceptible même si les conditions d'observation sont limitées en raison des exigences de la conduite (voir photo 5). La batture Champfleury compose l'avant-plan alors que le secteur portuaire forme le plan intermédiaire. Finalement, l'arrière-plan se compose du Cap-Diamant. À cette distance, les structures de couleur vive ou foncée et les imposantes grues dominent le plan. L'harmonisation de toutes les nouvelles structures imposantes est une variable pour laquelle une approche devra être précisée.

Les photos 6 et 7 illustrent des vues très éloignées en raison de la topographie de la ville de Beauport. Les caractéristiques de ces paysages sont similaires à ceux qui sont générés par des points d'observation sur la rive sud de Québec. Le site portuaire constitue l'arrière-plan du paysage, donc les formes et les couleurs sont confuses, et n'est qu'une fraction d'un panorama souvent dominé par le fleuve Saint-Laurent. À cette distance, il est difficile de distinguer les écarts de dimension entre les composantes de la zone portuaire. L'herbage des grands espaces vacants et l'ensemble continu de structures au gabarit imposant (alignement de citernes blanches) constituent la dominante de cette partie du paysage. Ainsi, une bande verte, longue, dense et continue pourrait constituer un élément structurant qui unifierait le paysage offert par la zone portuaire pour les observateurs éloignés.

À l'égard des incidences du projet d'extension sur le paysage, cet aspect n'est pas repris par le plan d'utilisation des sols car il fut largement traité par l'étude d'impact sur l'environnement et a fait l'objet d'un débat lors des audiences publiques, d'une décision et de recommandations de la part de la Commission environnementale. L'APQ respectera ses engagements et les recommandations retenues par la Commission lors de l'éventuelle réalisation de ce projet.

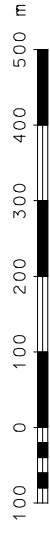
PLAN D'UTILISATION
 DES SOLS

LÉGENDE

- Aménagement paysager absent
- Aménagement paysager continu
- Aménagement paysager discontinu
- Attrait visuel
- Percée visuelle
- Point d'observation (No. de photo)
- Promenade à rafraîchir
- Promenade en bon état
- Propriétés aménagées
- Propriétés privées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
 Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE A-1 : PAYSAGE

SECTEUR ESTUAIRE

FÉVRIER 2001

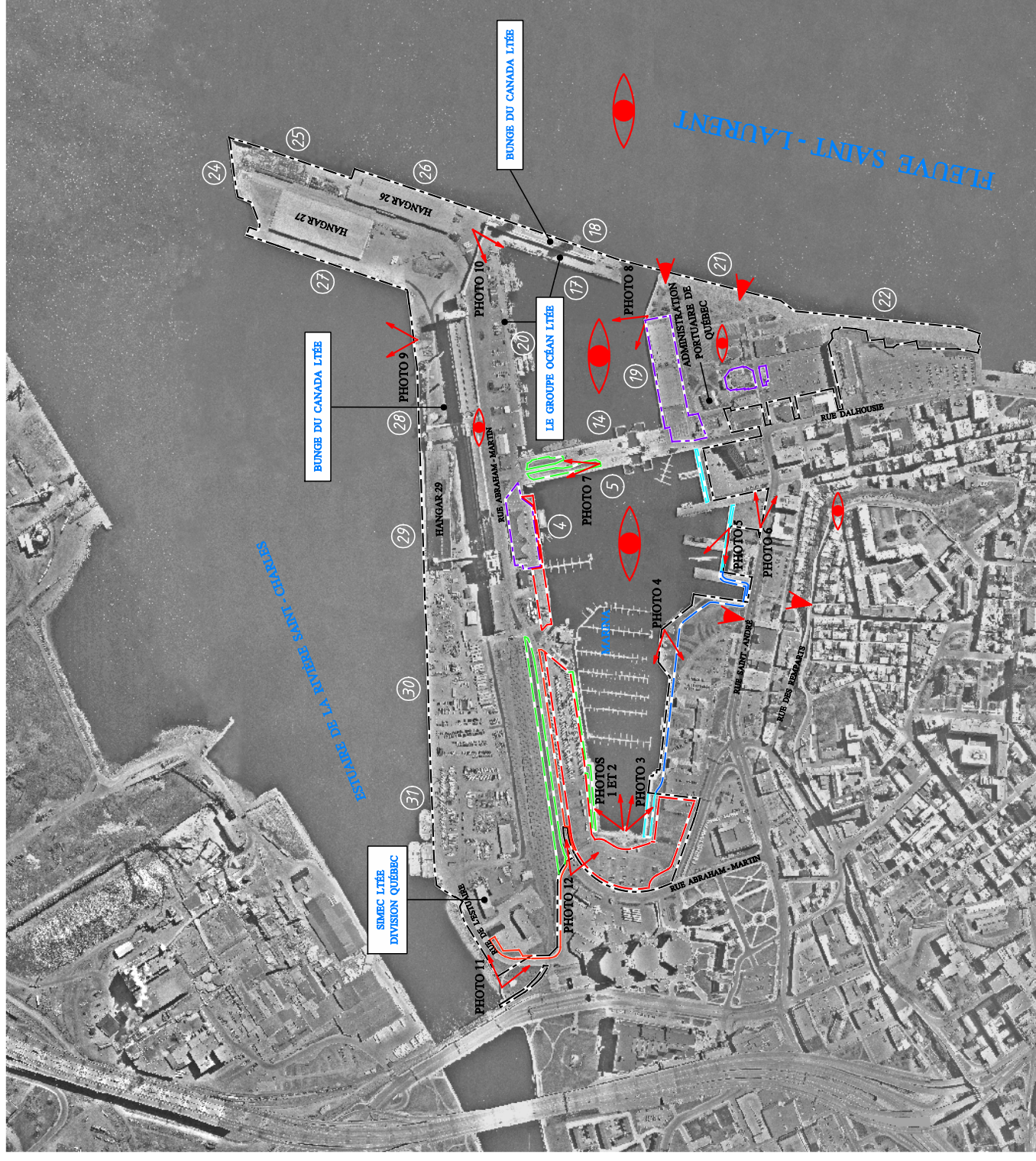




Photo 1 : Promenade et aire de détente dans la partie nord-est du bassin Louise.



Photo 2 : Traitement paysager peu dense entre la partie nord du bassin Louise et l'aire de stationnement.



Photo 3 : Promenade dans la partie sud-est du bassin Louise.



Photo 4 : Promenade dans la partie sud-ouest du bassin Louise.



Photo 5 : État de dégradation de certains aménagements qui ont plus de 15 ans.



Photo 6 : Délimitation des espaces urbains (stationnement – voie publique) plutôt floue et non aménagée.



Photo 7 : Aménagements paysagers à l'extrémité est du bassin intérieur sur le môle.

PAYSAGE

Secteur de l'Estuaire

Planche A-1



Photo 8 : L'écran visuel créé par les silos à grain de la compagnie Bunge du Canada...



Photo 9 : ...le secteur de Beauport, qui serait visible sans cet écran.



Photo 10 : Les activités de services maritimes au quai 20 sont perceptibles par les visiteurs de la Pointe-à-Carcy.



Photo 11 : Ateliers de l'APQ, rue de l'Estuaire, vus de la piste cyclable.



Photo 12 : Stationnement à la tête du bassin Louise, rue Abraham-Martin.

PAYSAGE

Secteur de l'Estuaire

Planche A-1 (suite)

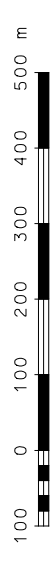
PLAN D'UTILISATION
 DES SOLS

LÉGENDE

- Aménagement paysager absent
- Aménagement paysager continu
- Aménagement paysager discontinu
- Attrait visuel
- Percée visuelle
- Point d'observation (No. de photo)
- Limite de location d'espace récréatif public
- Limite des municipalités
- Propriétés privées
- Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
 Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE A-2 : PAYSAGE

SECTEUR ANSE AU FOULON

FÉVRIER 2001

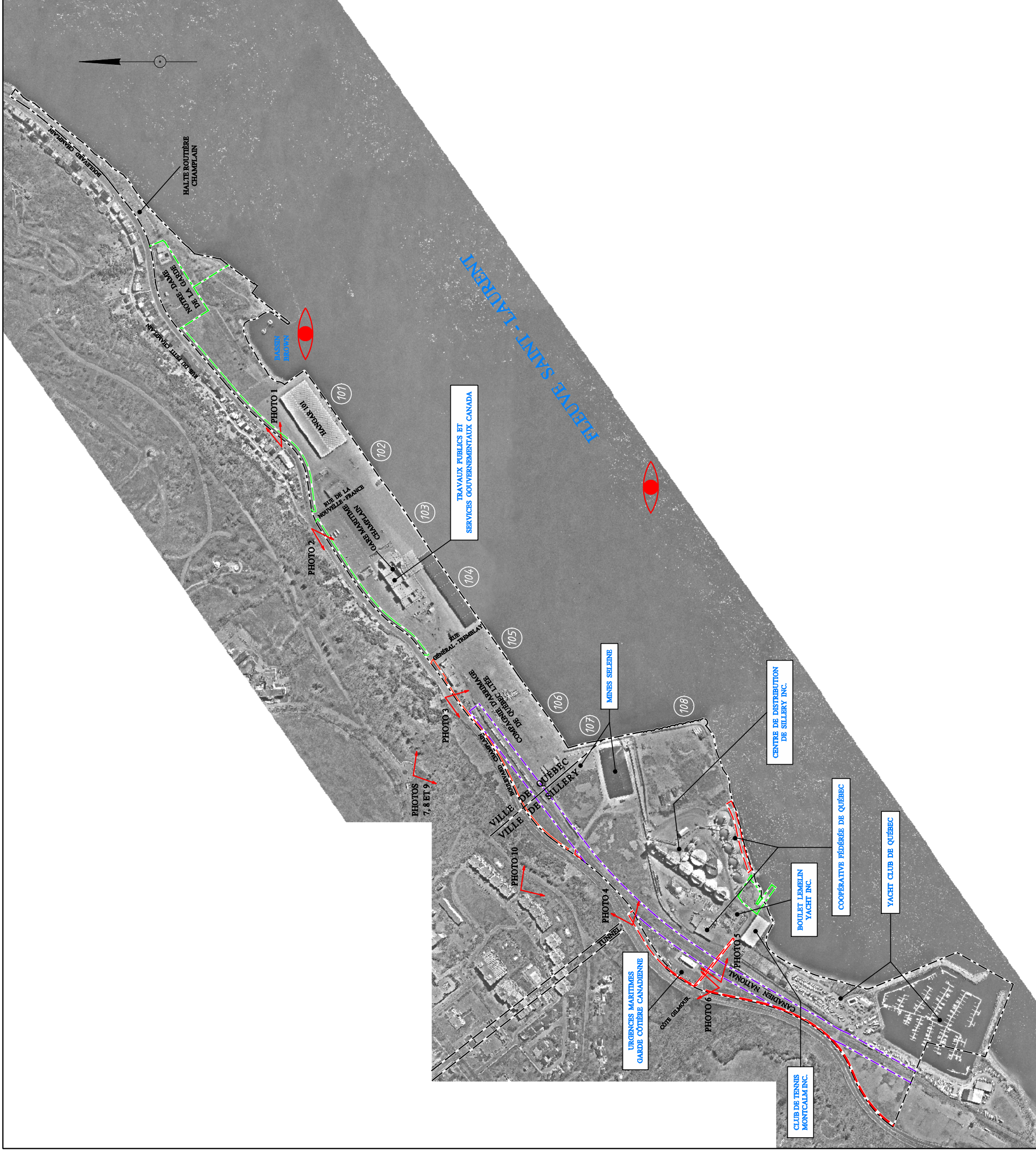




Photo 1 : Traitement paysager en bordure du boulevard Champlain.



Photo 2 : Localisation d'une enseigne qui amenuise les efforts d'aménagement paysager.



Photo 3 : Aménagements incomplets de l'interface (limites des propriétés de l'APQ).



Photo 4 : Perspective offerte sur le boulevard Champlain en direction de Québec..



Photo 5 : Vue de l'Anse au Foulon à l'intersection de la Côte Gilmour.



Photo 6 : Pied de la Côte Gilmour.



Photo 7 : Vue vers l'est de l'Anse au Foulon du belvédère du parc des Champs-de-Bataille.

PAYSAGE

Secteur de l'Anse au Foulon

Planche A-2



Photo 8 : Vue vers l'ouest de l'Anse au Foulon du belvédère du parc des Champs-de-Bataille.



Photo 9 : Vue vers le sud de l'Anse au Foulon du belvédère du parc des Champs-de-Bataille.



Photo 10 : Vue à partir du secteur des Jardins Mérici, au niveau du parterre des premiers bâtiments.



Photo 11 : Vue des installations portuaires et du Yacht Club de Québec à partir de la Côte de l'Église à Sillery. Vue en partie sur le site retenu par le comité ZIP pour l'aménagement d'une plage.

PAYSAGE

Secteur de l'Anse au Foulon

Planche A-2 (suite)

PLAN D'UTILISATION
DES SOLS

LÉGENDE

- Aménagement paysager absent
- Aménagement paysager continu
- Attrait visuel
- Percée visuelle
- Point d'observation (No. de photo)
- Limite des municipalités
- Périmètre d'extension portuaire
- Propriétés aménagées

NOTE : Les limites de propriétés indiquées sur ce plan n'ont aucune valeur légale.

Échelle 1 : 10 000



Sources : Orthophotos numériques - Port de Québec
Groupe LPA, août 1999

Cartographie du Port de Québec

CARTE A-3 : PAYSAGE

SECTEUR BEAUPORT

FÉVRIER 2001

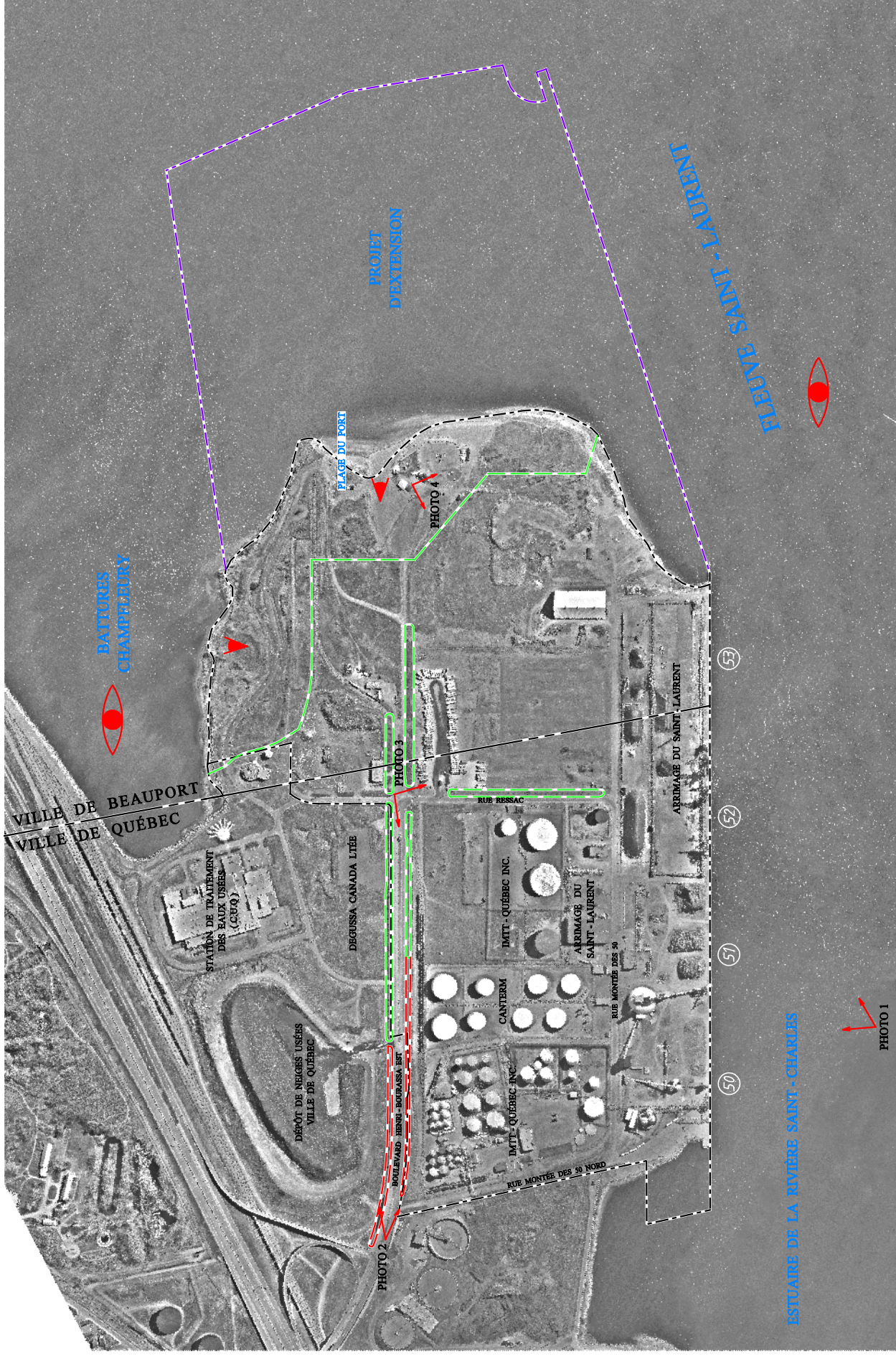




Photo 1 : Absence de traitement paysager à l'intérieur du site portuaire.



Photo 4 : Vue des aménagements récréatifs de la baie de Beauport.



Photo 2 : Perspective du boulevard Henri-Bourassa sur l'intérieur du site portuaire.



Photo 5 : Vue du secteur portuaire à partir de l'autoroute Dufferin – Montmorency.



Photo 3 : Entrée du site portuaire, à l'angle du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Ressac.



Photo 6 : Vue à partir du cimetière Giffard, à Beauport. Taille réelle.



Photo 7 : Vue à partir du cimetière Giffard, à Beauport, agrandie par une lentille photographique.

PAYSAGE

Secteur de Beauport

Planche A-3

Annexe 6

SOMMAIRE DU PROJET D'EXTENSION

En 1984, un enjeu majeur des audiences publiques sur le projet d'extension du port de Québec fut la sélection du site de croissance des activités portuaires dans la région de Québec. Le secteur de Beauport fut alors identifié comme le secteur de croissance du port de Québec.

Cette analyse fut amorcée bien avant 1984. Ainsi, une imposante étude préparée en 1977 pour le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec portait spécifiquement sur les sites potentiels de croissance portuaire et couvrait toute la grande région de Québec. Malgré les années, les résultats de cette étude, pour les aspects techniques de navigation, de courant, de marée, de mouvement des glaces et de dragage, sont encore pertinents considérant l'immutabilité de ces paramètres.

À la lecture de ces documents volumineux et détaillés, il ressort que la rareté des sites à fort potentiel portuaire dans la région de Québec est un fait indéniable. En effet, la firme ABBDL (aujourd'hui Tecsalt), suite à un inventaire et une analyse de nombreux sites potentiels en

périphérie de Québec¹¹³, a établi un classement des sites aptes à recevoir les navires de grand gabarit. Les résultats, répertoriés au tableau A-6.1, démontrent que le site de Beauport offre, avec celui de Lévis-Lauzon (Anse-aux-Sauvages), les meilleures caractéristiques pour ce genre d'installations à l'égard des critères de navigation, d'accès maritime et de disponibilité d'espace. Le projet d'extension à Beauport, soumis à une commission environnementale en 1984, s'appuie en partie sur ces conclusions.

Soulignons qu'un autre projet régional entretient une certaine confusion auprès des planificateurs et de la population à l'égard des activités portuaires dans la région de Québec. Depuis quelques décennies, divers organismes ont fait la promotion d'un parc industrialo-portuaire sur la rive sud de Québec. Rappelons que ce projet vise uniquement à accueillir des entreprises industrielles pour lesquelles des activités portuaires sont subsidiaires à leur activité de fabrication ou de transformation

(approvisionnement en matières premières ou expédition de produits finis ou semi-finis par pipelines ou convoyeurs). Ainsi, les projets ciblés par ces organismes ne visent pas la stricte manutention portuaire de produits divers telle que pratiquée par l'APQ à ses trois secteurs. Précisons que l'APQ ne possède aucun terrain sur la rive sud qui serait impliqué dans ce projet industrialo-portuaire. Du point de vue technique, la présence d'activités strictement portuaires sur la rive sud est fortement limitée par l'espace restreint entre la rive et l'escarpement, l'ampleur du dragage nécessaire pour disposer d'une aire de manœuvre adaptée aux gros

Tableau A-6.1

Sites potentiels de développement portuaire selon des critères maritimes

Sites potentiels de développement industriel et portuaire	Qualité de navigation et accès maritimes*,**
A. Montmagny	6
B. Pointe Berthier	4
C. Pointe de la Durantaye	3
D. Lauzon	1
E. Saint-Romuald	4
F. Saint-Nicolas	6
G. Saint-Augustin	7
H. Battures de Beauport	1

*Pour évaluer les facilités de navigation et les accès maritimes, la firme ABBDL a tenu compte principalement: du dragage nécessaire pour le chenal et pour l'aire de manoeuvre, de l'orientation et de la vitesse des courants, des conditions de glace, de la profondeur d'eau ainsi que de la largeur et de l'orientation du chenal de navigation.

** Le chiffre le plus bas représente les meilleures conditions.

¹¹³ ABBDL Inc. *Étude du port de Québec*, Gouvernement de Québec, comité inter-ministériel portuaire, sous-comité du port de Québec, Montréal, 1977.

navires, les aménagements portuaires nécessaires pour contrer les courants et le mouvement des glaces et la topographie se prête difficilement à l'implantation des systèmes de transports terrestres. Tous ces facteurs haussent considérablement les coûts d'un tel projet et affectent sa rentabilité comparativement à un site comme celui de Beauport.

En 1985, le ministre des Transports de l'époque a reçu favorablement le rapport de la commission environnementale qui a analysé le projet d'extension du port de Québec au secteur de Beauport :

« Je me dois d'abord de souligner l'excellent travail accompli par la Commission. Si l'unicité qui caractérise ce genre d'évaluation n'a pas fait défaut, encore faut-il observer que la Commission a su entretenir le bien-fondé de nombreuses représentations légitimes, voire parfois opposées, conclure dans l'intérêt du public et trouver une solution pour tous acceptable »¹¹⁴.

L'autorisation finale émise par le ministre, en 1985, porte sur la construction d'un périmètre d'extension acceptable à l'égard des conséquences du remblayage de cette nouvelle péninsule sur les milieux humain et naturel. Les études réalisées ont servi à évaluer en détail les impacts de la construction et de la présence des quais et du périmètre d'extension. L'autorisation prévoit aussi que les projets d'exploitation de tout terminal sur ce périmètre d'extension seront tous soumis à la politique d'évaluation environnementale mise de l'avant par l'APQ en conformité avec la *Loi maritime du Canada* et la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* (LCÉE).

L'autorisation prévoit comme condition sine qua non à l'extension du port de recréer une plage, similaire à celle existante, d'une superficie d'environ 4,5 hectares hors de l'eau et 4 hectares de plage humide soumise aux marées.

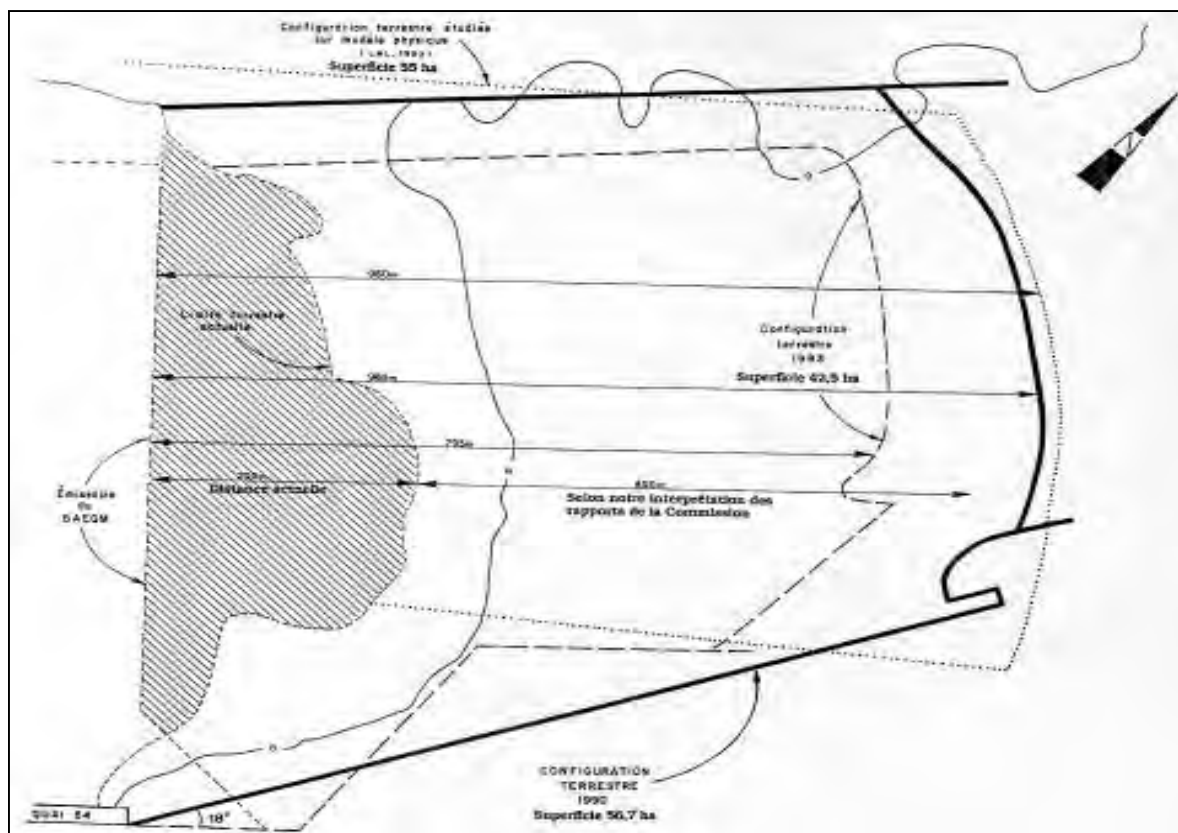
Considérant l'évolution observée dans les domaines maritimes et portuaires depuis 1984, l'APQ entrevoit modifier son projet initial tout en respectant l'esprit de l'autorisation environnementale. L'objet de cette modification vise le tracé de la ligne de quai. L'APQ souhaiterait disposer d'un alignement rectiligne des futurs postes à quai contrairement à la ligne brisée proposée en 1984 (voir la figure A-6.1). Par la même occasion, l'aire portuaire serait accrue de 5,8 hectares de terrain près de la ligne de quai, soit une augmentation de 15 %.

Les paramètres de la nouvelle configuration furent esquissés en 1991 lorsqu'un promoteur étudiait la faisabilité d'implanter un imposant terminal à Beauport. Ce réalignement de la ligne de quai répond mieux aux besoins d'accostage des nouveaux navires imposants et facilite le déplacement des équipements de manutention.

Par la même occasion, l'APQ suggère une augmentation de l'espace voué à la récréation. À cet égard, l'autorisation initiale prévoit 4,5 hectares d'espace vert et 4 hectares de plage humide. Actuellement, l'APQ loue à la ville de Beauport un espace vert de 9,1 hectares et la plage humide. La concrétisation du projet selon l'autorisation initiale constituerait donc une diminution d'espace vert par rapport à la situation actuelle. L'APQ suggère d'utiliser l'espace résiduel du modèle biophysique (superficie de 55 ha) qui a servi à évaluer les impacts du projet d'extension en 1984. Ainsi, l'espace vert pourrait être porté à 12,9 hectares tout en respectant la superficie du modèle biophysique. Une telle modification signifie une augmentation de 187 % par rapport à la surface prévue à l'autorisation de 1985 et une augmentation de 42 % par rapport à la superficie du bail actuel pour la plage. Avec la nouvelle configuration, la surface de la plage humide devrait augmenter d'environ 50 %.

¹¹⁴ Lettre de l'honorable Benoît Bouchard, ministre des transports, du 12 mars 1985 à son homologue de l'environnement, l'honorable Suzanne Blais-Grenier

Figure A-6.1
Mise à jour du dossier d'extension dans le secteur de Beauport



Source : Robert Hamelin et Ass., Mise à jour du dossier de l'extension du port de Québec dans le secteur des Battures de Beauport 1991.

Les périmètres du projet de 1984 et du projet anticipé sont illustrés à la figure A-6.1 alors que les caractéristiques sont présentées au tableau suivant¹¹⁵ :

	Zone portuaire	Zone verte	Plage ¹¹⁶
Projet 1984	38 ha	4,5 ha	4 ha
Projet révisé	43,8 ha	12,9 ha	6,3 ha
% d'augmentation	15%	187%	57%

Cette nouvelle configuration fut soumise à une firme de consultant en environnement pour une analyse de conformité à l'égard du respect des conditions de l'autorisation environnementale de 1985.

Face aux aspects biophysiques, le consultant émet un avis de conformité à l'égard des recommandations de l'autorisation. Cette opinion repose sur l'utilisation, lors de l'étude du projet initial, d'un modèle hydraulique d'une superficie supérieure à celle de l'autorisation accordée (42,5 hectares). Le modèle utilisé avait la même dimension que le projet révisé. De ce fait, la firme de consultant conclut que les conclusions de l'étude du projet initial valent pour le projet

¹¹⁵ Robert Hamelin et Associés inc., *Mise à jour de l'extension du port de Québec dans le secteur des battures de Beauport*, mars 1991, p.29

¹¹⁶ La superficie des plages est calculée entre les cotes 0,0 et +7,0 mètres marégraphiques.

révisé à l'égard des aspects biophysiques. De plus, le projet révisé n'empiète pas sur la batture en concordance avec l'autorisation de 1985 à l'égard du projet initial.

Pour les aspects socio-économiques, le consultant reconnaît qu'il faudrait accorder une attention toute particulière à la perception du projet par les intervenants du milieu. Selon lui, la nouvelle configuration du projet semble conformes à l'esprit de l'autorisation de 1985 toutefois, une validation de cette perception sera nécessaire.

À cet égard, il importe de rappeler que l'autorisation environnementale de 1985 dispose d'une procédure pour la mise à niveau du projet. Lors du processus d'autorisation du projet d'extension, la Commission et les ministres impliqués étaient pleinement conscients que ce projet exigerait probablement un long délai de réalisation. Ce facteur impondérable fut pris en compte lors de la prise de décision. Ainsi, suite à la réception du rapport de la Commission, le ministre des transports précisait que :

« un tel projet s'étale nécessairement sur plusieurs années et son calendrier de réalisation demeure exposé à la conjoncture internationale du transport maritime. Liée à des contraintes d'ordre pratique, cette situation demandera une interprétation du relief qu'a voulu nous en livrer le rapport (de la Commission). Je crois donc sage la proposition de constituer un comité de surveillance, capable d'exercer le jugement de l'heure tout en conservant l'intégrité du rapport. En effet, au fil du temps ce comité pourra apprécier et doser la marge de souplesse admissible, d'une manière éclairée et consciencieuse, en regard de conditions spécifiques, et d'ordre opérationnel »¹¹⁷

Le rapport de la Commission précise la composition de ce comité de surveillance. Selon la septième recommandation de la Commission, le comité serait composé « des représentants du Port de Québec, d'Environnement Canada, d'Environnement Québec, des villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine de Québec »¹¹⁸.

Au moment opportun, ce comité aura à faire le point sur l'ensemble de l'évolution du projet d'extension du port de Québec.

Somme toute, l'évolution des activités portuaires au secteur de Beauport soulève de nombreuses questions. D'abord, à l'égard de l'organisation des usages, des accès aux postes à quai et de la desserte routière et ferroviaire, mais aussi et surtout à l'égard du projet d'extension qui demande une redéfinition et une approbation réitérée par la communauté.

¹¹⁷ Idem

¹¹⁸ Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, *Projet d'extension du port de Québec, Rapport de la Commission d'évaluation environnementale, Rapport 26, Septembre 1984, p.30*

BIBLIOGRAPHIE

ABBDEL Inc. Étude du port de Québec, Gouvernement du Québec, comité inter-ministériel portuaire, sous-comité du port de Québec, Montréal, 1977.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, La voie maritime du Saint-Laurent – Saison de navigation 1997, Ottawa, p. 62.

Audet Michel et al. Les relations de travail au port de Québec, Rapport soumis au Groupe Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches, décembre 1995, 180 p.

Bouchard Benoît, lettre de l'honorable Benoît Bouchard, ministre des transports en date du 12 mars 1985 à son homologue du ministère de l'Environnement, l'honorable Suzanne Blais-Grenier.

Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales. Projet d'extension du port de Québec, Rapport de la Commission environnementale, Rapport 26, septembre 1984, 36 p.

Brutomesso, Bruno. Territoire de ville, territoire de port : gérer les complémentarités, extrait de Villes & Ports, No. 18, octobre 1996, 4 p.

Butikofer, Jean-Marie. Repositionner les acteurs de la ville portuaire, Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes et Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, 7p.

Chambre des communes du Canada. Loi maritime du Canada, 46-47, Élisabeth II.

Charlier, Jacques. « Redéveloppement urbain ou portuaire des vieux bassins? Les exemples constatés de Londres et d'Anvers », in Rencontres du Havre, le port et la ville, novembre 1992, p. 46.

Comité des villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine de Québec (CUQ). Parc de la Baie de Beauport. Une porte grande ouverte sur le fleuve, Sommaire exécutif, novembre 1998, 19 p.

Commission de la capitale nationale du Québec, Politique relative à la capitale nationale, La Commission au cœur du dynamisme de la capitale nationale, Plan d'action de la Commission de la capitale nationale du Québec, 1999, 35p.

Communauté urbaine de Québec (CUQ). Le Saint-Laurent dans la CUQ : Projets de mise en valeur du littoral, Québec, avril 1989.

Communauté urbaine de Québec (CUQ). Schéma d'aménagement. Règlement no 207, adopté le 1^{er} avril 1985, entré en vigueur le 2 octobre 1985

Communauté urbaine de Québec, Rapport, Programme de surveillance de la qualité des eaux des plages, Service de l'environnement, 1998.

CJB Environnement inc. pour la compagnie Arrimage Saint-Laurent et la Société du port de Québec. Examen environnemental préalable. Terminal de transbordement d'alumine au quai 51 du port de Québec, avril 1999, 37 p.

CJB Environnement inc. pour Midatlantic Minerals inc. Examen environnemental préalable. Usine de séchage et de préparation de dolomite et de calcaire au quai 108 du port de Québec, janvier 1999, 33 p.

Dessau pour Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de la région de Québec et Chaudière-Appalaches. Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, janvier 1997.

Dessau-Soprin inc., Projet de terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, Examen environnemental préalable, Version finale, Administration portuaire de Québec, Juillet 2000.

Drewry Shipping Consultants. The shipbuilding market. Analysis and Forecast of World Shipbuilding Demand 1995-2010, March 1995, London, 170 p.

Duquesne, Jean. « Le rôle des ports moyens dans l'aménagement du territoire », in Villes portuaires, acteurs de l'environnement, 4^{ème} Conférence Internationale Villes & Ports, 1993, p. 48.

Enviram Groupe-conseil (1986) inc. pour la Communauté urbaine de Québec (CUQ) Corridors récréo-touristiques. Étude 1 : Concept d'aménagement des corridors (littoral et nord-ouest), février 1998.

Enviram Groupe-conseil (1986) inc. pour la Communauté urbaine de Québec (CUQ) Corridors récréo-touristiques. Étude 2 : Les clientèles potentielles et les retombées économiques des deux corridors, décembre 1997, 60 p.

Environnement Canada. La contamination des sédiments de la zone portuaire de Québec. État de la situation et solutions envisagées, Plan d'action Saint-Laurent, 1993, 16 p.

Environnement et faune Québec pour Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches. Création d'une plage publique à l'Anse au Foulon, Étude de préfaisabilité de processus d'ensablement, mars 1998, 72 p.

Fearleys, World Bulk Fleet, January 1996, Oslo.

Fréchette, Pierre et al. L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches, Université Laval, septembre 1995, p. 32.

Gauvin, Denis et al. Évaluation de la qualité bactériologique des eaux du fleuve Saint-Laurent à certains sites potentiels de baignade dans la région de Québec, Direction de la santé publique de Québec, juin 1998, 18 p.

Gélinas, Michel, La desserte du port de Québec, Extrait du Plan de transport de l'agglomération de Québec, document à paraître sur le transport multimodal, février 1996, 48 p.

Guillermin, Bruno. Un projet commun pour l'interface ville-port à Marseille, Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes et Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, 6 p.

Guilhaudin, Patrick. Le port fluvial de la deuxième agglomération française, Lyon, Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes et Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, 4 p.

Harding, Alan, consultant, The World Bank, Washington, USA. Ports, villes défi logistique. Actes de la 6^{ème} conférence Villes & Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, résumé.

Mallézioux, Jacques. Préserver le port dans la reconquête urbaine, Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes et Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, 4 p.

McKnight, D. et all, KPMG pour Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches. La compétitivité du système portuaire de Québec, Montréal, 1995, 40 p.

Ministère des Transports du Québec, Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Pour une région en mouvement, Avril 2000, 100p.

Ministère des Transports du Québec, Politique relative à la Capitale nationale, Les transports au cœur du dynamisme de la capitale nationale, Plan d'action du ministère des Transports, 1999, 24 p.

Ministère des Transports du Québec. Impact économique des activités maritimes et portuaires de Québec, document synthèse, novembre 1998, p. 5.

Ministère des Transports du Québec. Plan de transport de l'agglomération de Québec. Le transport multimodal, Document de travail, janvier 1996 136 p.

Ministère des Transports du Québec. L'activité économique dans l'agglomération de Québec : État de la situation et perspectives à l'horizon 2011, Document de travail, septembre 1995, 73 p.

OCDE. Perspectives économiques de l'OCDE, no 65, juin 1999.

OCDE. Les transports maritimes 1995, Paris, 1997.

Origer, Geneviève. Diversification des usages de la voie d'eau à Bruxelles : un bassin central devient la porte urbaine du port marchand, Actes de la 6^{ème} Conférence Internationale Villes et Ports, Punta del Este / Montevideo (Uruguay), 18-22 novembre 1997, 5 p.

Option aménagement. Projet de terminal de transbordement d'alumine et de coke calciné de la compagnie Lauralco au port de Québec, Évaluation environnementale initiale (EEI), Sommaire, 1990, 14 p.

Option aménagement pour le Port de Québec. Projet Lauralco Évaluation environnementale initiale, Rapport final, 1990, 156 p.

Option aménagement pour le port de Québec. Système de vannage au terminal céréalier exploité par Bunge du Canada Ltée., Examen environnemental préalable, novembre 1990, 30 p.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les transports maritimes 1995, OCDE, 1997, 198 p.

Paquin Jacques, CfoRT, Les ports du Saint-Laurent au tournant du siècle : Impact des politiques portuaires, Actes de la journée d'étude sur l'avenir des ports régionaux dans l'économie maritime du Saint-Laurent, SODES, novembre 1998.

Pelletier, Jacques, MTQ, L'avenir des ports régionaux, Gouvernement du Québec, l'implication croissante?, Actes de la journée d'étude sur l'avenir des ports régionaux dans l'économie maritime du Saint-Laurent, SODES, novembre 1998.

Pluram, Plan directeur directeur d'aménagement des berges, Ville de Sillery, Rapport final, décembre 1999, 25p. et annexes.

Procéan. Caractérisation de la qualité des sédiments du port de Québec Rapport final, Tome I et II, Conservation et protection Environnement Canada, juin 1990, 132 p.

Riel, Louis, Société du port de Québec, Rapport annuel de l'activité des navires de croisière au Port de Québec pour l'année 1997, 36 p.

Riel, Louis, Société du port de Québec, Rapport annuel des mouvements de wagons de chemin de fer pour l'année 1998, Secteurs de l'Estuaire, de l'Anse au Foulon et de Beauport, 1999.

Roche, pour Falconbridge. Évaluation environnementale relative à l'aménagement et l'utilisation d'installations de transbordement et d'entreposage du concentré de NI-CU au port de Québec, Raglan Project, avril 1997, 115 p.

Robert Hamelin & Associés inc. Mise à jour du dossier de l'extension du port de Québec dans le secteur des Battures de Beauport, Société du port de Québec, 1991, 45 p.

Robert Hamelin & Associés inc. Contre-expertise du rapport de la firme Procéan relatif à la caractérisation de la qualité des sédiments du port de Québec, 27 mars 1990, 12 p.

Robert Hamelin et Associés inc. Le projet d'extension portuaire dans le contexte des changements amenés par la Loi canadienne sur les évaluations environnementales, Administration portuaire de Québec, Novembre 1999, 13p.

Sayaret, Chantal. « Synthèse » in Villes portuaires, acteurs de l'environnement, Quatrième conférence internationale Villes et Ports.

Société du port de Québec. Plan directeur d'aménagement, Québec, mai 1988, 112 p.

Société canadienne des ports. Étude des infrastructures portuaires, Port de Québec, Rapport technique, décembre 1994, 105 p.

SODES. Actes de la journée d'étude sur l'avenir des ports régionaux dans l'économie maritime du Saint-Laurent, SODES, novembre 1998.

SNC-Lavalin Environnement pour Alcan Aluminium Itée. Étude environnementale préalable. Projet usine de calcination Beauport, Rapport préliminaire, avril 1999,

Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal. Rapport final, février 1994, 234 p.

Transport Canada Havres et ports. Vers un réseau de communautés portuaires. Profil des ports publics. Plan directeur volet 1, septembre 1995.

Transport Canada, Les transports au Canada, Rapport annuel 1997.
Transport Canada, Freight Transport Trends & Forecast to 2010, Avril 1998.

United Nations. Sustainable development strategies for cities and ports, UNCTAD Monographs On Port Management, United Nations, New York 1996, 33 p.

Ville de Québec. Entre la falaise et le fleuve, Plan directeur Vieux-Québec – Basse-Ville – Cap-Blac, Québec, 1993, 80 p.

Ville de Québec. Plan directeur du quartier Saint-Jean-Baptiste, Document d'orientation, CDÉU, Québec, avril 1998, 77 p.

Ville de Québec. Plan de quartier Vieux-Limoilou, Document d'orientation, CDÉU, Québec, octobre 1995, 52 p.

Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches, Un fleuve en héritage. Plan d'action et de réhabilitation écologique (PARE), mars 1998.

Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches, Étude sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve Saint-Laurent. Données sur la population pour l'année 1998, 1999, 71 p.

Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches, Le développement de la région de Québec et l'aménagement du fleuve et de ses abords, une responsabilité de toutes et de tous, Rapport de la consultation auprès des intervenants socio-économiques et des décideurs politiques, Québec, juillet 1993, 80 p.