



**Association des Citoyens de Beauport**  
3365, Chemin Royal, Beauport, G1E 1W1

**Mémoire sur le plan d'utilisation des sols  
de l'Administration portuaire de Québec**

**présenté à l'Administration portuaire de Québec,  
aux ministres fédéraux impliqués  
et au gouvernement fédéral**

**par**

**L'Association des Citoyens de Beauport**

**19 décembre 2000**



**Association des Citoyens de Beauport**  
3365, Chemin Royal, Beauport, G1E 1W1

**Beauport, le 19 décembre 2000**

## **Introduction**

Depuis 1971, l'Association des Citoyens de Beauport (ACB) s'intéresse à tout ce qui touche les citoyens de Beauport. Depuis 1985, elle concentre son action à l'environnement et à l'aménagement du territoire. Le plan d'utilisation des sols déposé par l'Administration portuaire de Québec (APQ) touche ces deux volets de nos préoccupations.

Le présent mémoire porte sur un seul élément du plan d'utilisation des sols déposé par l'APQ, soit le projet de l'extension portuaire à la plage de la Baie de Beauport. Ceci ne signifie pas que nous approuvons les autres éléments de ce plan. À titre d'exemple, la mise en place d'un terminal de croisière permanent à la Pointe à Carcy nous inquiète mais nous laissons à d'autres le soin de traiter de ce dossier.

Notre mémoire traitera des aspects économiques, légaux, et environnementaux de ce dossier. Avant d'aborder ces aspects, il nous semble utile de préciser la problématique reliée à ce dossier.

## **1 Problématique**

Deux modes de mise en valeur du site de la Baie de Beauport sont possibles.

D'une part, l'Administration Portuaire de Québec (APQ) prévoit la création de 55 hectares de terrain par un nouveau remplissage dans le fleuve, à la plage de la Baie de Beauport. Ce projet vise à constituer une banque de terrains pour d'éventuelles activités de transbordement de matières solides en vrac à l'air libre. Une nouvelle plage serait reconstruite au bout des nouveaux terrains. Il s'agit d'un projet similaire à celui que l'APQ avait mis de l'avant en 1982 et qui ne s'est jamais réalisé. L'APQ n'a pas encore de projet concret pour ces espaces, mais elle veut faire consacrer, pour une période indéterminée, une vocation de terminal de vracs sur des terrains qu'elle devra créer de toutes pièces à même le fleuve au cœur de la région de Québec.

D'autre part, les responsables de l'aménagement du territoire de la région souhaitent mettre en valeur de manière intégrée l'ensemble des équipements naturels associés au fleuve dans ce secteur, de manière à supporter notre industrie touristique tout en augmentant la qualité de vie des citoyens. En effet, la Baie de Beauport est associée à un ensemble d'équipements à caractère naturel offrant un potentiel récréatif et touristique exceptionnel le long du fleuve à savoir, le parc

Maizerets, l'Arborétum de Québec, la rivière Beauport et la chute Montmorency, tous reliés à la piste cyclable régionale. La plage de la Baie de Beauport constitue un élément déterminant de cet ensemble car c'est le seul endroit dans la région où l'on peut y accueillir une clientèle importante pour des activités en contact direct avec le fleuve.

Ces deux modes de mise en valeur sont incompatibles sur les points suivants:

- L'un propose de remplir le plan d'eau en face de la plage alors que l'autre veut l'utiliser.
- L'un nécessite d'avoir les coudés franches pour construire les nouveaux terrains lorsque le besoin se fait sentir alors que l'autre a besoin de garanties à long terme d'accès au fleuve sur ces mêmes terrains.
- L'un prévoit de déplacer la plage plus loin, au bout des terrains créés par le remplissage alors que l'autre a besoin d'un accès facile à l'eau à proximité des autres attraits touristiques.
- L'un prévoit d'immenses tas de marchandises solides en vrac impossibles à dissimuler par des écrans visuels alors que l'autre a besoin d'un environnement visuel de qualité.
- L'un peut tolérer uniquement des infrastructures temporaires pour accommoder momentanément les utilisateurs actuels de la plage tandis que l'autre a besoin de fournir une gamme complète de services de bonne qualité.

L'ACB estime qu'il est impossible de faire cohabiter ces deux modes de mise en valeur sans affecter sérieusement la rentabilité des deux activités. Il nous faut donc choisir.

Pour sa part, l'APQ estime que certaines activités récréatives demeureront possibles même avec l'extension portuaire. N'ayant ni le mandat ni les pouvoirs pour réaliser toutes activités qui ne sont pas nécessaires aux activités portuaires<sup>1</sup>, il est compréhensible que le l'APQ ne tolère, sur les territoires qu'elle gère, que les activités récréatives qui n'affectent pas la rentabilité de ses propres activités ou projets.

En ce qui a trait à la cohabitation possible entre les activités récréatives et son projet, l'APQ précise, à la page 48 du plan officiel d'utilisation des sols:

***"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 reste à faire et exigera une grande part d'innovation et de bonne volonté".***

À titre de mesure d'intégration du projet d'extension, le plan d'utilisation prévoit la reconstruction d'une plage au bout de l'extension projetée. Le Port estime cette reconstruction réaliste puisque la plage actuelle est elle-même une création artificielle grâce aux matériaux déposés lors de travaux de dragage antérieurs. Plusieurs utilisateurs de la plage émettent cependant des doutes quant à la possibilité qu'une plage de qualité puisse se maintenir au bout de l'extension projetée car le jeu particulièrement complexe des courants et marées dans cette zone rend difficile toute prédiction.

---

<sup>1</sup> Loi Maritime du Canada, article 28 (2)b

Même si une plage pouvait être maintenue à cet endroit, ceux qui font la promotion d'une mise en valeur récréo-touristique de ce site estiment que cette nouvelle plage ne pourra jouer son rôle d'attrait majeur et d'élément intégrateur pour l'ensemble des autres attraits à caractère naturel, en raison de l'environnement industriel alors omniprésent de cette nouvelle plage et de la rupture physique et visuelle avec les autres zones de villégiature. Ils considèrent que c'est surtout le plan d'eau lui-même qui, en raison de sa configuration unique, présente des attributs recherchés tant pour les activités familiales<sup>2</sup> que pour les activités de sport nautique à haut niveau.

## 2 Aspects économiques

### 2.1 Impacts économiques probables

Dans le plan d'utilisation des sols, il subsiste une certaine ambiguïté quant à l'utilisation potentielle des terrains projetés pour de la manipulation de marchandises générales en conteneur. Dans la version officielle de ce plan, il est précisé à l'article 1.2.3 (page 10):

*"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'amorce 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 de ses postes à quai et de son chenal d'accès et la présence de deux entreprises ferroviaires majeures".*

L'arrivée éventuelle de bateaux porte-conteneurs trop gros pour le port de Montréal avantagerait le Port de Québec mais les spécialistes doutent fortement que Québec puisse concurrencer Montréal sur ce marché. À ce sujet, les observateurs de la scène maritime estiment que l'approche de l'APQ n'est pas réaliste et ils ont exprimé leurs réserves sur ce projet dans le réputé journal LE LLOYD sous le titre: "Québec vise les PC de 4.000 TEU et plus - Illusion ou perspective plausible ?", dont une copie est présentée à l'annexe A. Pour l'évaluation de l'impact économique de projet d'extension, nous considérerons donc que ces nouveaux terrains seront utilisés principalement pour le transbordement de marchandises en vrac à l'air libre.

Plusieurs études concluent que l'impact économique de l'ensemble des activités maritimes à Québec est important. Cependant, ces conclusions tiennent compte d'activités intensives en capitaux ou en main-d'oeuvre comme celles d'Ultramar, de Daishowa, Bunge, les traversiers, les chantiers maritimes etc. Par contre, les activités de transbordement de vrac, comme celles prévues sur les nouveaux espaces, génèrent 7 fois moins d'emplois par hectare que les autres

---

<sup>2</sup> Ils craignent que la nouvelle plage ne puisse présenter une pente suffisamment douce et sécuritaire pour des activités familiales, comme la plage actuelle

activités strictement portuaires<sup>3</sup> et induisent beaucoup moins de revenu de taxation pour les villes (activités à faible niveau de capitalisation par rapport à l'espace utilisé). Une bonne partie des bénéfices économiques s'exerceraient à l'extérieur de la région car, lors du transbordement de vrac, on manipule le plus souvent des marchandises qui viennent d'ailleurs et qui vont ailleurs.

La firme "Pluram", alors qu'elle était sous contrat avec le Port de Québec, a réalisé une étude spécifique sur l'impact économique d'un projet d'agrandissement de même nature mais 5 fois plus gros (210 hectares) à la Baie de Beauport. Cette firme évaluait l'impact économique des opérations comme étant mineur (voir annexe C). On peut raisonnablement conclure que l'impact économique d'un projet 4 fois plus petit serait encore plus faible.

## 2.2 Coûts non compétitifs des nouveaux terrains

Pour éviter que le milieu naturel subisse à plusieurs reprises le stress associé au brassage des sédiments lors de la fabrication des terrains, la Commission d'évaluation environnementale de 1984 a mis comme condition: "*Que les deux premières phases de construction de l'agrandissement portuaire soient réalisées en même temps*"<sup>4</sup>. Le Port devra réaliser la plus grande partie des nouveaux terrains en une seule opération. Par ailleurs, la Loi maritime du Canada établit qu'une administration portuaire ne peut donner en gage de ses emprunts qu'une somme égale au revenu qu'elle en retire.<sup>5</sup> Pour financer la construction des terrains, le Port de Québec doit donc trouver un client (ou des clients) qui aura besoin de tous ces terrains en même temps. Cela est presque impossible pour la raison indiquée ci-après.

Le Port estime entre 100 M\$ à 150 M\$ les investissements nécessaires pour réaliser les nouveaux terrains (de 238\$ à 357\$ le mètre carré). Seulement pour payer l'intérêt des sommes requises pour construire ces terrains, il faudrait qu'ils génèrent un revenu net équivalent à un taux de location entre 26\$ et 39\$ le mètre carré par année<sup>6</sup>, soit près du triple du prix de location des terrains habituellement utilisés pour cette fonction. À moins de circonstances exceptionnelles, il est donc peu probable qu'un tel projet puisse un jour être financé.

## 3 Aspects légaux

Par la nouvelle Loi maritime du Canada, le gouvernement Fédéral a abandonné le contrôle administratif direct du Ministère des Transports sur les activités portuaires et l'a remplacé par un encadrement légal et l'arbitrage éventuel des juges en cas d'écart à la Loi.

---

<sup>3</sup> Source: Service de planification et de développement, Port de Québec. (3 emplois à l'hectare pour le vrac et 21 emplois à l'hectare pour les conteneurs, les marchandises générales, et les céréales)

<sup>4</sup> Rapport de la Commission d'évaluation environnementale Projet d'extension du Port de Québec. Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, septembre 1984, page 30, recommandation no 2).

<sup>5</sup> Loi maritime du Canada, art. 31 (3)

<sup>6</sup> Calcul pour 30.4 hectares de terrain utilisable pour les fins de location et un taux d'intérêt simple de 8%

À plusieurs reprises dans le plan d'utilisation des sols , il est indiqué que l'Administration portuaire de Québec prendra en compte les facteurs d'ordres social, économique et environnemental, dans un contexte où il lui appartiendrait de juger des suites à donner aux préoccupations émises à cet effet. Cette interprétation nous semble erronée. Dans la Loi Maritime du Canada, ce ne sont pas les administrateurs des ports qui doivent tenir compte de tous ces facteurs mais le plan d'utilisation des sols lui-même qui doit en tenir compte. Le Port n'a pas seulement une obligation de moyen, il a surtout une obligation de résultat. Le texte français exprime cette volonté mais le texte anglais l'exprime sans ambiguïté.

### Anglais

48. (1) A port authority shall, within twelve months after the issuance of its letters patent, develop a detailed land-use plan that contains objectives and policies for the physical development of the real property that it manages, holds or occupies and that takes into account relevant social, economic and environmental matters and zoning by-laws that apply to neighboring lands.

### Français

48. (1) Dans les douze mois suivant la délivrance de leurs lettres patentes, les administrations portuaires sont tenues d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des objectifs et politiques établies pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

Nous estimons qu'une faiblesse dans la traduction de texte de Loi ne peut avoir pour effet de priver les citoyens de langue française de leur droit d'obtenir un plan qui tienne compte des besoins de la population locale. Nous estimons que, sur les aspects précisés ci-après, le plan s'écarte de l'esprit et de la lettre de la Loi maritime.

## **3.1 La satisfaction des besoins locaux.**

Un premier écart à la Loi se situe au niveau du respect des objectifs socioéconomiques locaux. Nous estimons que les objectifs et les politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles gérés par les administrations portuaires doivent être harmonisés avec les objectifs de la Loi maritime du Canada. Or, l'article 4 de la Loi maritime précise que ses objectifs sont, entre autres,

*de fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement*

*(.....) prendre en compte les priorités et les besoins locaux*

*(.....) prendre en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où le port ou havre est situé.*

Ces obligations ne peuvent être satisfaites par une simple prise de connaissance des préoccupations émises à cet effet. Lorsque des objections formelles sont émises, les administrations portuaires doivent y répondre adéquatement. Lorsque les objectifs des responsables régionaux en matière d'aménagement du territoire, de développement

socioéconomique et d'environnement sont contrariés par des projets portuaires, il appartient alors aux administrations portuaires de démontrer que leurs projets sont nécessaires pour satisfaire d'autres objectifs de la Loi et que ces autres objectifs doivent avoir la priorité<sup>7</sup>.

Or, les responsables de l'aménagement du territoire et du développement socioéconomique de la région favorisent le développement récréotouristique sur ce site et ils ont l'appui de la population sur ce sujet. En effet, dans les priorités d'action que la population espère voir adoptées par les élus, le développement de l'industrie touristique arrive au deuxième rang, après la stabilisation du compte de taxe, alors que le développement du port de Québec arrive au sixième rang (voir sondage de Léger et Léger à l'annexe C). Pour aller contre ces volontés, il est nécessaire de démontrer que des intérêts supérieurs justifient d'écarter les préoccupations de la population et des élus locaux. L'APQ prétend servir des besoins nationaux pour justifier son projet mais la démonstration n'a pas été faite. L'APQ n'a pas démontré que les besoins des expéditeurs de matériaux en vrac situés ailleurs au Québec ou dans d'autres provinces doivent avoir la priorité sur les besoins de l'industrie touristique locale. L'APQ n'a même pas démontré que les terrains actuellement disponibles seraient insuffisants pour satisfaire ces besoins.

Certes, il est normal de s'appuyer sur les impacts économiques extra-régionaux pour justifier des activités portuaires. Dans ce cas, on doit également considérer les infrastructures portuaires extra-régionales pour réaliser ces activités. Pour le transbordement de marchandises en vrac, plusieurs ports québécois et canadiens pourraient satisfaire ce besoin s'il s'avérait que les installations existantes actuelles de Québec devenaient insuffisantes. Ces autres ports ne demandent qu'à satisfaire cette clientèle et plusieurs d'entre eux n'ont pas les contraintes environnementales ou d'intégration du Port de Québec.

### 3.2 La protection de l'environnement.

Un deuxième écart à la Loi se situe au niveau de la protection de l'environnement. La Loi maritime précise que son objectif est de *«fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement»*. Or, il est largement reconnu que pour obtenir un niveau ordinaire de protection de l'environnement, les études d'impacts environnementaux doivent tenir compte des alternatives et des aspects socio-économiques. L'obtention d'un niveau plus élevé doit nécessairement faire une étude approfondie de ces deux éléments.

L'APQ s'appuie sur l'étude d'impact environnemental de 1984 pour affirmer que son projet est acceptable sur le plan environnemental. Or plusieurs des aspects socio-économiques importants, dont l'aménagement du territoire et les effets cumulatifs d'autres projets prévus dans le secteur des battures de Beauport, n'ont pas été considérés lors des études d'impact de 1984. Le projet ne peut donc satisfaire un niveau de protection élevé de l'environnement prévu par la Loi maritime du Canada.

Comme l'étude de 1984 n'est plus valide et que les nouvelles lois environnementales rendent encore plus difficile tout nouveau remplissage dans le fleuve, il serait surprenant que le projet

---

<sup>7</sup> Il semble risqué de laisser à des administrateurs de ports locaux le soin de déterminer eux-mêmes si un de ses projets a un intérêt national suffisant pour contrarier les besoins locaux.

d'agrandissement soit approuvé par une commission d'évaluation environnementale dans le contexte d'aujourd'hui.

## 4 Aspects environnementaux

### 4.1 Consensus absent lors de l'évaluation environnementale de 1984

À plusieurs reprises dans le plan d'utilisation des sols proposé par le Port, il est affirmé que le projet d'agrandissement du Port de Québec à la plage de la Baie de Beauport, reflète un consensus régional établi en 1984. À cet effet, nous voulons préciser les éléments suivants.

Le mot "consensus" n'apparaît nulle part dans le rapport de la Commission d'évaluation environnementale de 1984. Au contraire, la Commission y décrit en ces termes les oppositions des intervenants:

*"L'examen du projet a révélé de nombreuses divergences d'opinion au sujet des répercussions socio-économiques du projet."<sup>8</sup>*

*"Tout au long de l'examen du projet, y compris lors des réunions publiques, certains intervenants ont appuyé et d'autres ont mis en doute les arguments concernant la nécessité du projet. La Commission ne considère pas de son mandat de se prononcer à ce sujet."<sup>9</sup>*

*"Tout au long des réunions publiques, ainsi que dans plusieurs mémoires, deux questions ont été maintes fois portées à l'attention de la Commission: l'aménagement de territoire et les effets cumulatifs d'autres projets prévus au secteur des battures de Beauport. (...) De l'avis de la Commission, ces deux problèmes ne peuvent pas être résolus dans le cadre de l'examen de la proposition d'extension portuaire."<sup>10</sup>*

À la lumière du rapport de la Commission lui-même, on peut même affirmer qu'il n'y a pas eu de consensus régional en 1984. D'ailleurs, une étude réalisée par Pluram pour le Port de Québec démontrait cette absence de consensus dès 1981 (voir annexe B). Le sens réel de l'avis de la Commission est le suivant: En 1984, les impacts négatifs prévisibles sur le milieu biophysique et certains impacts socio-économiques pouvant être résolus dans le cadre de la Commission, n'étaient pas à eux seuls suffisamment importants pour empêcher la réalisation du projet.

Il y a, entre les affirmations de la Commission et les prétentions de consensus du Port de Québec, un écart très important difficile à expliquer.

---

<sup>8</sup> Rapport de la Commission, page 3

<sup>9</sup> Rapport de la Commission, page 3

<sup>10</sup> Rapport de la Commission, page 29



## 4.2 Validité de l'étude environnementale de 1984

À plusieurs reprises dans le plan d'utilisation des sols, le Port indique que la Commission d'évaluation environnementale de 1984 était pleinement consciente que le projet exigerait un long délai de réalisation et que ses recommandations sont encore valides 16 ans après leur émission. C'est encore une fois une interprétation abusive du contenu du rapport de la Commission. Citons la Commission elle-même pour clarifier la portée de ses recommandations en relation avec les différentes parties du projet d'extension telles que prévues alors.

*« Quant à la réduction de la superficie envisagée depuis 1978, les commissaires notent (.....) que les 42.5 ha représentent actuellement un projet à court et à moyen termes, tandis que les périmètres d'extension de 440 et 210 ha n'étaient que des schémas d'aménagement réalisables à moyen et long termes. L'évolution de la proposition d'extension s'est effectuée dans le cours du processus d'examen du projet. (.....) Il apparaît toutefois à la Commission que, dès lors, le périmètre d'extension s'est transformé en un projet précis à court et à moyen termes. »<sup>11</sup>*

Contrairement à la situation qui prévalait en 1984, l'APQ est maintenant tenue de préparer un plan d'utilisation qui tienne compte d'un niveau élevé de protection de l'environnement et qui soit compatible avec les activités permises sur les terrains avoisinants. Pour obtenir ce niveau de protection, les impacts socio-économiques, et particulièrement ceux qui n'ont pu être traités par la Commission de 1984, doivent faire l'objet d'une analyse approfondie.

## 5 Autres aspects

### 5.1 Insertion discordante dans l'environnement de Québec

L'UNESCO a reconnu Québec comme ville du patrimoine mondial. L'industrie touristique et les milieux politiques veulent utiliser cette consécration pour promouvoir le développement touristique la région. Dans ce but, le plan de développement touristique de la région de Québec a retenu comme objectif de protéger "*les sites d'intérêt patrimonial contre toute dégradation du paysage*". Dans ce contexte, une insertion aussi discordante et visible dans le portrait de Québec ne peut que provoquer une forte résistance de l'industrie touristique et des milieux politiques. Il suffit de voir les simulations fournies par le Port de Québec lui-même pour s'en convaincre (voir photo à annexe D).<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Dernière phrase de l'avant propos du rapport de la Commission, page 12

<sup>12</sup> Photos tirées de l'Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec - Aspects socio-économiques, Énoncé des incidences environnementales - Port de Québec, octobre 1983.

## 5.2 Besoin pressant d'accès au fleuve

L'industrie touristique veut compléter et mieux intégrer sa gamme d'attrait touristiques et les activités récréatives en contact avec le fleuve manquent cruellement dans la région. L'Office du tourisme et des congrès de la CUQ a d'ailleurs décidé de mettre en priorité la mise en valeur des sites en bordure du fleuve (voir annexe E). De plus, le manque d'accès au fleuve prive les familles de la région d'activités récréatives auxquelles elles ont droit. En effet, les politiciens ont promis un meilleur accès au fleuve pour justifier les sommes importantes consacrées à la dépollution du fleuve dans la région de Québec. Dans ce contexte, même une diminution temporaire des espaces récréatifs sera perçue négativement.

## 6 Conclusion

L'analyse de ce dossier nous permet de conclure que le projet d'extension du Port à la plage de la Baie de Beauport n'a pas de chance raisonnable de se réaliser et que, s'il se réalise, il apportera plus d'inconvénients que d'avantages pour la région.

En intégrant le projet d'extension à son plan d'utilisation des sols, l'APQ nuit au développement économique de la région en retardant **inutilement** la mise en place d'activités récréotouristiques préconisées par la plupart des intervenants de la région. De plus, ce projet prive la population de la région de l'accès au fleuve auquel elle a droit. Il doit donc être retiré du plan d'utilisation de sol de l'APQ.

Le projet d'extension doit être abandonné définitivement et les terrains encore disponibles près de la plage de la Baie de Beauport doivent être cédés dès maintenant à un organisme qui mettra en valeur leur fort potentiel récréo-touristique dans le respect de l'environnement, tel que souhaité par la population et les élus de la région.

Georges Cyr, prés.

Association des Citoyens de Beauport  
667-7928, georges.cyr@videotron.ca  
local : tél : 660-9506, fax : 660-0185  
Port-plan mémoire21a.doc, Décembre 2000

...

Illusion ou perspective plausible?

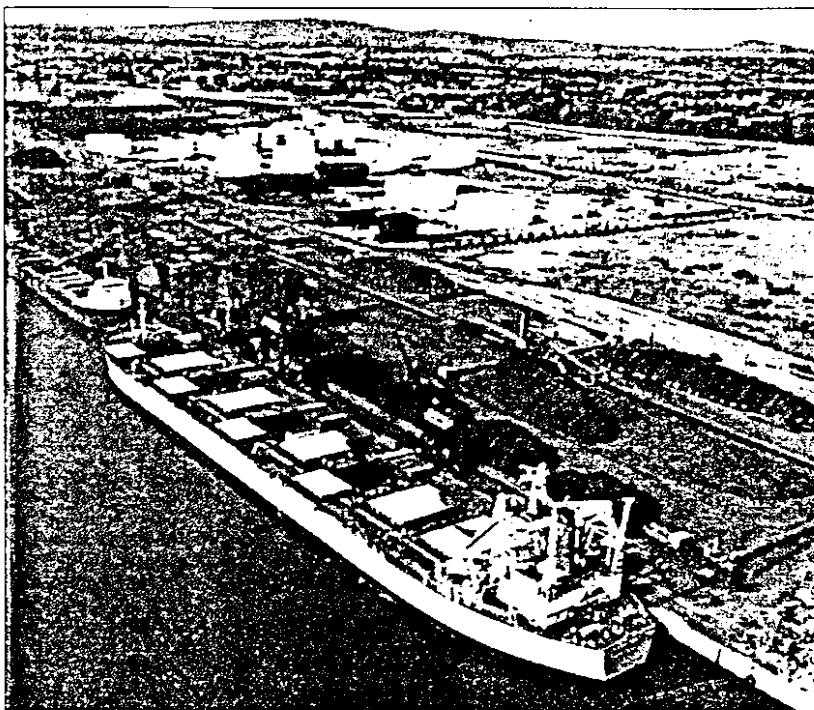
## Québec vise les PC de 4.000 TEU et plus

"Nous avons un projet qui consiste à réaliser un terminal à conteneurs pour PC de 4.000 TEU et plus, qui ne peuvent et ne pourront remonter le St-Laurent jusqu'à Montréal. Nous sommes convaincus que ces grands navires viendront à Québec et il faut nous préparer si nous voulons que la conteneurisation se poursuive sur le St-Laurent". C'est ce qu'a déclaré Ross Gaudreault, président-directeur général du port de Québec alors qu'il recevait les membres de la visite organisée par le secrétariat à la mise en valeur du St-Laurent, pour la presse spécialisée.

Au cours d'une visite du port, la direction a effectivement montré l'emplacement sur lequel seront réalisés des projets d'extension. A l'extrémité de l'actuel terminal à pondéreux, un quai sera réalisé, d'une longueur de 3.000 pieds, pour une profondeur d'eau de 18 m à marée basse, ce qui ira de pair avec la création d'un arrière-terrain de quelque 40 ha. Selon notre interlocuteur, le gouvernement a donné le feu vert pour une telle réalisation, qui ne pose aucun problème sur le plan de l'environnement. Ceci dit, aucune date n'est prévue pour le démarrage des travaux. On attend que des clients utilisateurs potentiels se manifestent. De même, le projet du terminal à conteneurs ne représente qu'une option. D'autres réalisations pourraient intervenir plus particulièrement dans le secteur des vracs.

### Une faiblesse: les diverses

Québec a toujours été jusqu'ici un port vraquier. L'année dernière, son trafic global a atteint 17,75 mio de t (contre 10,02 mio de t l'année précédente), dont 654 mio de t de vracs solides, 10,91 mio de t de vracs liquides, les diverses n'ayant représenté que 290.000 t. Le record dans ce dernier secteur fut



Le terminal vraquier au port de Québec

Jeudi, 6 juin 1996

réalisé en 1992 avec 650.000 t. Ce trafic de diverses est constitué de papier/pâte à papier, de lait en poudre, de granit et d'amiante.

L'intérêt pour le container est suscité par les évolutions qui se manifestent dans ce secteur du liner, marqué par l'apparition de PC de 4.000 à 6.000 TEU, mais aussi par d'autres facteurs qui découlent de la nouvelle politique maritime qu'entend pratiquer le gouvernement fédéral. Ce n'est pas la première

fois que Québec manifeste des intentions dans ce domaine des containers. Rappelons qu'il fut question, il y a quelques années du transfert de Montréal à Québec du service de Cast 83 alors assuré par une flotte de conbulkiers de 75.000 t.d.w. représentant une capacité unitaire de 1.500 TEU.

A ce sujet, Ross Gaudreault nous a signalé que son administration avait été effectivement approchée par la direction de cet armement dans le cadre d'un projet qui consistait à utiliser le port de Zeebrugge en Europe, au lieu d'Anvers, et Québec au Canada au lieu de Montréal, vu qu'une nouvelle flotte de conbulkiers devait intervenir, d'une capacité de l'ordre de 140.000 t.d.w, soit une capacité containers de 2.800 TEU. Il semblerait que les auteurs dudit projet se soient trompés dans leurs calculs, car lorsque le prix des navires en question fut connu, ce projet a été définitivement classé. Seul le port de Zeebrugge a bénéficié de l'opération qui aujourd'hui, est exploitée avec une flotte de quatre PC classiques de 1.700 TEU, de type intégralement cellulaire.

La direction du port de Québec s'est d'ailleurs rendue à Zeebrugge afin d'y étudier le projet de nouveau terminal, l'objectif étant de réaliser une installation similaire sur les bords du St-Laurent.

### Certains atouts

Aujourd'hui, la direction de ce port canadien relance cette idée. "Nous ne voulons pas concurrencer Montréal, mais si l'on veut garder le trafic des containers sur le St-Laurent, il faut réagir", dit Ross Gaudreault. Et notre interlocuteur de faire valoir certains arguments.

Québec a une meilleure accessibilité en ce sens qu'il peut réceptionner des unités allant jusqu'à 150.000 t.d.w., Montréal étant limité à 11 m de tirant d'eau, Halifax à 14 m (et ce port n'a pas de position de marché), Boston à 12,20 m et New York à 13 m. Par ailleurs, il s'agit de la distance la plus courte au départ de l'Europe. Enfin, ce port est relié au réseau autoroutier qui dessert le Midwest, et les deux compagnies ferroviaires CP et CN y sont présentes. La distance entre Québec et Montréal est, rappelons-le, de 230 km par la route ou 12 h de navigation. Signalons également que Québec a désormais une main-d'oeuvre qui dépend d'une organisation syndicale locale et non plus conjointe avec celle de Montréal et que des négociations sont en cours, qui visent à instaurer un concept de haute productivité impliquant une flexibilité maximale en ce qui concerne les méthodes et conditions de travail. Le régime de la sécurité totale de l'emploi a été banni. A noter que Montréal s'est lancé sur la même voie.

### D'autres critères

Il semblerait que d'autres critères pourraient éventuellement être pris en considération, dans la foulée de la politique fédérale qui vise à obtenir une récupération maximale des coûts. Il y a d'abord cette nouvelle charge de 15 cents la tonne se rapportant aux coûts des aides à la navigation fournie par les Coast Guards. Il y a la perspective prochaine de nouvelles charges pour le financement des services assurés par les brise-glace et des coûts de dragage. Québec étant plus près de la mer, la première charge sera légèrement moins importante par rapport à Montréal, et ce port n'a pas besoin de l'intervention de brise-glace. Par contre, des dragages sont nécessaires dans la passe appelée "traverse Nord", soit 1,5 mio de CAD par an, travaux qui servent également à Montréal et aux autres ports qui se trouvent le long du parcours (Sorel, Becancour, Trois Rivières, etc). Il faudrait donc partager cette addition. Toutefois, les dragages entre Québec et Montréal représentent une dépense de 3,5 mio CAD/an.

Et n'oublions pas les coûts du pilotage jusqu'à Montréal. En ce qui concerne les coûts logistiques terrestres supplémentaires par rapport à une desserte du Midwest par rapport à Montréal, la direction du port de Québec considère qu'il s'agit là d'un aspect marginal.

### Une question de réalisme?

Peut-on imaginer des PC de 4.000 TEU et plus remontant le St Laurent jusqu'à Québec, même dans le cadre d'une éventuelle suppression de l'escale de Halifax? En tant qu'observateurs, nous sommes assez sceptiques. Il faudrait que ces navires pratiquent la même tactique que celle des armements touchant Montréal, en ce sens qu'il ne s'agit que d'une seule escale au cours de laquelle la totalité de la cargaison est déchargée, les navires faisant le plein par la suite pour le retour. Par ailleurs on ne peut négliger le fait que des armements engagés dans ce trafic, à savoir OOCL et Canmar, alignent une nouvelle génération de PC qui représentent la capacité maximale admise jusqu'à Montréal, qui a une position de marché. Quant au rail, tant CP que CN pratiquent des prix plus élevés de et vers Québec du fait de la faiblesse de volumes dans ce dernier port.

Le secteur de l'Atlantique du Nord est beaucoup trop difficile pour que des amateurs alignent sur le St-Laurent des PC géants particulièrement coûteux, puisque devant être renforcés pour la navigation dans les glaces. A la direction du port de Québec, on reconnaît que ces considérations sont bien réelles, mais on s'empresse d'ajouter qu'il s'agit d'un projet à long terme, qu'on étudie l'évolution en cours et qu'il n'y pas encore de contacts précis avec des clients amateurs. Côté secteur privé portuaire local, on fait également preuve de scepticisme quant à l'inscription de Québec dans les trafics containerisés. Ce secteur considère que Québec est avant tout un port vraquier et que c'est dans ce secteur que les développements doivent se manifester, car porteurs à court terme. BVDB



# ETUDE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC

résumé



NOVEMBRE 1981


pluram 

4. INSERTION DU DEVELOPPEMENT PORTUAIRE DANS LA PRO-  
BLEMATIQUE REGIONALE ET LOCALE DE DEVELOPPEMENT

4.1 PROBLEMATIQUE REGIONALE

Nous situerons le développement portuaire au travers de différentes études et des divers schémas d'aménagement élaborés depuis 1973, soient:

- 1973 L'étude de cadrage de l'Office de planification et de développement du Québec.
- 1975 Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec.
- 1976 L'étude de cadrage des espaces industriels de la rive-sud de Québec, effectuée pour le compte du ministère de l'Industrie et du Commerce.
- 1977 Le rapport annuel aux actionnaires de la Société Inter-Port.
- 1979 Le schéma régional de l'O.P.D.Q. pour la région de Québec.
- 1981 Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec; les enjeux et les objectifs.

 On note l'absence de consensus en ce qui concerne l'implantation de l'activité industrialo-portuaire. Tandis que l'O.P.D.Q. mise sur le développement industrialo-portuaire pour activer l'économie régionale, il suggère d'en limiter la croissance du côté de Beauport et recommande même l'implantation du côté de Lauzon.

# RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC 03

DESCRIPTEURS DU PROJET		COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES				SOCIO-ECONOMIQUE																																																																																																																	
		A AIR				E ACTIVITE ECONOMIQUE/EMPLOI			F VALEUR DES TERRAINS		G FISCALITE GOUVERNEMENTALE		H REVENUS INDIVIDUELS		I CROISSANCE DE LA POPULATION	J RESIDENTIELLE																																																																																																							
ETENDUE		DUREE		INTENSITE		1 poussière	2 odeur	3 fumée	4 bruit	1 primaire	2 secondaire	3 tertiaire	1 résidentiels	2 autres	1 fédéral et provincial	2 municipal	REVENUS INDIVIDUELS	CROISSANCE DE LA POPULATION	RESIDENTIELLE	1 qualité actuelle																																																																																																			
locale		court terme	mineure	○	○															régionale		court terme	majeure	●	●															extra-régionale		long terme	non dét.	○	○																	long terme	mineure	○	○																	long terme	majeure	●	●																	long terme	non dét.	○	○														
régionale		court terme	majeure	●	●															extra-régionale		long terme	non dét.	○	○																	long terme	mineure	○	○																	long terme	majeure	●	●																	long terme	non dét.	○	○																																		
extra-régionale		long terme	non dét.	○	○																	long terme	mineure	○	○																	long terme	majeure	●	●																	long terme	non dét.	○	○																																																						
		long terme	mineure	○	○																	long terme	majeure	●	●																	long terme	non dét.	○	○																																																																										
		long terme	majeure	●	●																	long terme	non dét.	○	○																																																																																														
		long terme	non dét.	○	○																																																																																																																		
ETUDES ET RELEVÉS	1	arpentage et sondages																																																																																																																					
	2	forages																																																																																																																					
	3	autres études																																																																																																																					
CONSTRUCTION	coûts	10	dragage																																																																																																																				
		11	fondation de gravier																																																																																																																				
		12	construction du caisson																																																																																																																				
		13	mise en place du caisson																																																																																																																				
		14	remplissage du caisson																																																																																																																				
	15	enrochement arrière																																																																																																																					
	autres coûts	20	digue																																																																																																																				
		21	dragage/remplissage																																																																																																																				
		22	infrastructure																																																																																																																				
		23	route-rail																																																																																																																				
30	dragage d'accès avant quais																																																																																																																						
PRESENCE	40	quais																																																																																																																					
	41	digue																																																																																																																					
	42	terre-plein																																																																																																																					
EXPLOITATION	accostage et navigation	50	accostage et navigation																																																																																																																				
		51	mazoutage et services à quai																																																																																																																				
	manutention	53	vrac solide																																																																																																																				
		54	vrac liquide																																																																																																																				
		55	marchandise générale																																																																																																																				
	stockage	56	vrac solide																																																																																																																				
		57	vrac liquide																																																																																																																				
		58	marchandise générale																																																																																																																				
	59	transport routier																																																																																																																					
	60	transport ferroviaire																																																																																																																					
61	superstructures																																																																																																																						
62	infrastructures																																																																																																																						
63	bâtiments																																																																																																																						
64	activité industrielle																																																																																																																						
65	déversement liquide accidentel																																																																																																																						
66	déversement solide accidentel																																																																																																																						

plus...

**RAPPORT D'ANALYSE**

JOURNAL ÉCONOMIQUE DE QUÉBEC

---

PERCEPTIONS QUANT AUX PRIORITÉS D'ACTION DES  
ÉLUS MUNICIPAUX ET IMPORTANCE ACCORDÉE À  
LA PRÉSENCE, DANS LA RÉGION, D'UN CENTRE  
DE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

---

SONDAGE OMNIBUS RÉGIONAL (QUÉBEC MÉTRO)

NOVEMBRE 1997

LE GROUPE LÉGER & LÉGER INC.  
André Breston, directeur de projet  
dossier #7036-02

**Annexe C**

1



**PRINCIPAUX RÉSULTATS ADMINISTRATIFS DE LA CUEILLETTE DES DONNÉES**

<b>I) Échantillon de base (numéros générés) :</b>	<b>999 (100%)</b>
<u>Numéros non validés et hors échantillon :</u>	
1) Pas de service	64
2) Non résidentiel	7
3) Non admissible (hors région, maladie, problème auditif, langue étrangère)	23
4) Numéro en double	1
<b>II) Échantillon effectif :</b>	<b>904 (90,5%)</b>
<u>Entrevues non complétées :</u>	
1) Refus	99
2) Ligne occupée	3
3) Pas de réponse/répondeur	121
4) Incomplet	2
5) Rendez-vous	16
6) Non disponible/absent	170
<b>III) Entrevues complétées (Taux de réponse statistique) :</b>	<b>493 (54,5%)</b>

**LE GROUPE LÉGER & LÉGER**

C-2

## 1. PERCEPTIONS QUANT AUX PRIORITÉS D'ACTION DES ÉLUS MUNICIPAUX DE LA RÉGION

• Dominant les cinq autres sujets suggérés aux personnes interrogées, la stabilisation du compte de taxes devrait figurer, pour un peu plus d'un résident de la région de Québec sur deux (53%), au total, parmi les principales priorités d'action des élus municipaux de la région pour les deux ou trois prochaines années. Trois autres dossiers sont également assez largement retenus à ce chapitre : il s'agit, dans l'ordre, du développement de l'industrie touristique, de la revitalisation du centre-ville de Québec et de la sécurité publique sur lesquels respectivement 35,2%, 28,9% et 23,7% de la population souhaiteraient voir les élus municipaux se concentrer prioritairement au cours des prochaines années. Les deux autres sujets proposés, soit le développement des entreprises culturelles et le développement du Port de Québec, sont chacun cités par environ un répondant sur dix, au total.

• Dépendamment des dossiers que l'on privilégie, les sous-groupes suivants sont ceux chez lesquels on observe les tendances les plus marquées à souhaiter que les élus municipaux de la région en fassent des priorités d'action :

### la stabilisation du compte de taxes (53%) :

- les personnes ayant une scolarité de niveau secondaire (60,9%, cette proportion chutant à 42,9% chez celles ayant une scolarité de niveau universitaire) ;

### le développement de l'industrie touristique (35,2%) :

- les personnes faisant partie d'un ménage dont le revenu total se situe entre 60 000\$ et 80 000\$ (51,1%, contre seulement 25,9% de celles dont ce revenu est inférieur à 20 000\$) ;

### la revitalisation du centre-ville de Québec (28,9%) :

- les personnes les plus scolarisées (niveau universitaire : 34,8%, comparativement à 24,4% de celles ayant une scolarité de niveau secondaire) ;

### la sécurité publique (23,7%) :

- les femmes, nettement plus que les hommes (30,2% vs 16,4%),  
- les personnes les moins scolarisées (niveau primaire ou secondaire : 31,6%, contre seulement 16,5% de celles ayant une scolarité de niveau universitaire)

## LE GROUPE LÉGER & LÉGER

- et les personnes disposant d'un revenu familial inférieur à 20 000\$ (31,9%, cette proportion chutant à 13,2% parmi celles dont ce revenu est égal ou supérieur à 60 000\$) ;

le développement des entreprises culturelles (12,6% / n=62) :

- les femmes, davantage que les hommes (17,2% vs 7,4%),
- les moins de 35 ans (19,8%, comparativement à seulement 3,1% des 55 ans ou plus)
- et les personnes les plus scolarisées (niveau universitaire : 21,5%, contre seulement 7,1% des personnes ayant une scolarité de niveau primaire ou secondaire) ;

le développement du Port de Québec (11,1% / n=55) :

- les hommes, plus que les femmes (15,5% vs 7,2%).

---

**LE GROUPE LÉGER & LÉGER**

6

C-4

**Selon vous, pour les deux ou trois prochaines années, quelles devraient être les priorités d'action des élus municipaux de la région de Québec ? Cela devrait-il être...? (n=493)**  
 (Deux mentions possibles / Total de l'ensemble des mentions > 100%)

	1 <sup>re</sup> mention (%)	Ensemble des mentions (%)
La stabilisation du compte de taxes	35,9	53,0
Le développement de l'industrie touristique	16,9	35,2
La revitalisation du centre-ville de Québec	15,4	28,9
La sécurité publique	12,8	23,7
Le développement des entreprises culturelles	4,4	12,6
Le développement du Port de Québec	5,4	11,1
Autres	5,5	10,2
Tous ces choix	1,3	1,3
Nsp/Refus	2,4	2,4

**LE GROUPE LÉGER & LÉGER**

Beauport: Boulevard des Chutes

AVANT



EXTENSION	PRESQU'ÎLE ACTUELLE

APRÈS



HYPOTHÈSE 1

# BILAN ET PERSPECTIVES EN ÉCOTOURISME (RÉSUMÉ)

Office du tourisme et des congrès de  
la Communauté urbaine de Québec



TOUTES LES PASSIONS MÈNENT À **QUEBEC!**



### 5.2.3 OPPORTUNITÉS À EXPLOITER POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PRODUIT

De façon indiscutable, l'écotourisme représente un marché porteur pour la région de Québec.

Les principales opportunités sont:

- l'intérêt croissant des Québécois eux-mêmes pour l'écotourisme;
- le très important marché nord-américain et le nombre croissant de revues émissions télévisées qui y sont consacrées;
- le marché écotouristique d'outre-mer et l'inscription, par un nombre croissant de grossistes et de tours-opérateurs, de séjours, de circuits et de visites écotouristiques (Ex.: aux États-Unis: 3 300 exploitants de tourisme d'aventure, environ 140 "tours opérateurs" et grossistes de renommée spécialisés en tourisme d'aventure qui offrent plus de 6 000 forfaits différents par année);
- l'inscription de Québec comme ville du patrimoine mondial et de Charlevoix comme réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO;
- le double potentiel qu'offre l'écotourisme comme produit thématique moteur d'un voyage et complément aux autres types de voyages (EX.: circuit, voyages de motivation, fin de semaine famille, séjour urbain, etc.);
- les clientèles écotouristiques sont très larges (âge, revenu, origine) et le segment nature/confort est en croissance;
- les clientèles écotouristiques intègrent les péripéties climatiques dans leur intérêt de voyage si bien que toute saison a son potentiel propre qu'il convient d'exploiter.

### 5.2.4 MENACES QUI PEUVENT AFFECTER LE DÉVELOPPEMENT DU PRODUIT

Le produit écotouristique est tributaire de principes de gestion des ressources qui font appel à des notions de développement durable. Ainsi:

- la proximité d'une agglomération de la taille de Québec et les pressions exercées rendent le produit écotouristique fragile;
- le développement du produit, son accessibilité et son succès peuvent venir en affecter la qualité s'il y a surexploitation;
- la concurrence d'autres destinations de grande valeur est de plus en plus forte.

## 6 PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

---

Les perspectives de développement du produit écotouristique de la région de Québec sont très prometteuses. La région de Québec peut devenir une destination écotouristique en soi en même temps que la porte d'entrée ou le tremplin ("base camp") pour l'exploration et la découverte écotouristique des régions avoisinantes et de l'Est du Québec (point d'entrée ou point de départ).