

LA PORTE CONTINENTALE ET LE CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC

Mémoire présenté au Bureau de
la Porte continentale et du Corridor
de commerce Ontario-Québec dans
le cadre de la consultation publique



29 janvier 2009



**Communauté
métropolitaine
de Québec**

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

Créée le 1^{er} janvier 2002, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) regroupe 28 municipalités comptant une population totale d'environ 730 000 habitants. De ces municipalités, 16 bordent directement le fleuve Saint-Laurent des côtés nord et sud. Les compétences obligatoires de la CMQ touchent principalement l'aménagement du territoire, le développement économique, le transport métropolitain et la planification de la gestion des matières résiduelles. Les affaires de la Communauté sont administrées par un conseil de 17 membres. Tous sont des élus municipaux provenant d'une des 28 municipalités du territoire. Le maire de Québec, monsieur Régis Labeaume, en est le président.

La CMQ est membre, entre autres, de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent et de la Société de développement économique du Saint-Laurent. Elle participe également aux diverses tables de concertation du territoire portant sur le transport des personnes et des marchandises. La CMQ a également soumis un mémoire, en juin 2008, auprès de la Commission mixte internationale, concernant la régularisation des débits et des niveaux d'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent.



LE CONTEXTE

Les infrastructures majeures de transport du territoire sont en lien direct avec le Corridor de commerce Ontario-Québec, l'Est et le Midwest américain ainsi que le reste du monde. À titre d'exemple, le port de Québec effectue des échanges commerciaux avec plus de 60 pays et environ 80 % des marchandises qui y sont manutentionnés (surtout des vrac solides et liquides) sont destinés au marché international¹. Les deux principales lignes de chemin de fer présentes sur le territoire de la CMQ sont interconnectées au reste du continent et 45 % des marchandises acheminées par ce mode de transport dans la région sont dirigées vers les États-Unis².

Directement interpellée par le sujet, la CMQ s'est donc fait un devoir d'élaborer le présent mémoire sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec. Afin de préparer ce dernier, la CMQ a pris connaissance des documents déposés par le bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et a rencontré des intervenants concernés par cette initiative sur son territoire (ministère des Transports du Québec, port de Québec,

Aéroport de Québec, Société de développement économique du Saint-Laurent, directions économiques des villes de Québec et de Lévis). Ces intervenants nous ont soumis des enjeux et des projets spécifiques (voir tableau détaillé joint à ce mémoire) que nous désirons porter à votre attention. Le présent mémoire vise donc à sensibiliser les membres de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec des enjeux et des projets qui sont en développement dans la région métropolitaine de Québec et qui doivent être considérés dans la mise en œuvre de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

Le mémoire comporte trois parties. Dans un premier temps, les grands constats justifiant la mise en place de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et plus particulièrement ceux qui concernent le territoire de la CMQ seront évoqués. Dans un second temps, les enjeux majeurs pour le territoire seront soulevés. Puis, dans un dernier temps, des recommandations afin d'atteindre les objectifs fixés seront suggérées.

1 Guide du port de Québec, 2008, p.1.

2 Statistique Canada, Données détaillées des flux des marchandises entre le Québec et les États-Unis, 2000.

1. LES CONSTATS

À L'ORIGINE DE LA PORTE CONTINENTALE ET DU CORRIDOR DE COMMERCE ONTARIO-QUÉBEC

Plusieurs constats sont à l'origine de la mise en place de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Ils ne seront pas tous repris ici puisque plusieurs études et spécialistes en ont déjà fait part. La CMQ tient plutôt à souligner ceux qui interpellent plus particulièrement son territoire et l'ensemble du Québec :

- L'accroissement de la demande en transport des marchandises;
- Le vieillissement des infrastructures et leur inadaptation au nouveau contexte mondial;
- La congestion des infrastructures de transport des grandes agglomérations urbaines entraînant des pertes de productivité importantes.

Ces constats interpellent grandement la région métropolitaine de Québec puisque ses nombreuses infrastructures stratégiques de transport, telles le réseau routier supérieur, le port, l'aéroport et les lignes ferroviaires sont de plus en plus conditionnés par les liens que la région entretient avec l'extérieur du territoire en plus d'être soumis aux fluctuations des marchés internationaux. Le territoire fait désormais partie d'un système intégré d'échanges intermodaux continental et en subit autant les avantages que les inconvénients.

À titre d'exemple, la baisse du cours des marchés des céréales ou du pétrole aura des conséquences indéniables sur le port de Québec et les réseaux de transport ferroviaires auquel il est interconnecté. Cette situation fait en sorte que plusieurs infrastructures de transport du territoire doivent s'adapter au nouveau contexte continental et international afin de demeurer concurrentielles et attractives. Des solutions doivent également être trouvées à la congestion de plus en plus importante des réseaux de transport de nos agglomérations urbaines.

La CMQ est d'avis que la stratégie qui sera mise en place pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec permettra de résoudre certaines de ces problématiques. Elle permettra également de créer une véritable synergie entre les intervenants privés et publics en suscitant une collaboration entre les différents modes de transport. C'est pourquoi la CMQ appuie avec vigueur l'initiative de la mise en place de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Celle-ci permettra, à notre avis, d'accroître l'efficacité des infrastructures de transport stratégiques et de demeurer concurrentiel.

2. L'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE

Tel que mentionné précédemment, la CMQ a tenu des rencontres auprès d'intervenants publics et privés de son territoire concernés par l'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Ces rencontres ont permis de constater que les enjeux pour la région sont doubles puisqu'ils concernent autant le transport des marchandises que celui des personnes. En fait, l'enjeu majeur pour le territoire concerne son accessibilité tant par les personnes que par les marchandises. La position géographique excentrique de la région métropolitaine de Québec dans le réseau des villes canadiennes et nord-américaines constitue un défi de taille en regard de l'attractivité

de ses équipements et de ses entreprises. Cette réalité fait en sorte que la région métropolitaine de Québec requiert des équipements de transport performants susceptibles de rapprocher notre territoire des autres régions métropolitaines. L'accroissement de l'accessibilité au territoire constitue donc un enjeu majeur de grande importance afin que le territoire et ses entreprises demeurent compétitifs et attractifs dans un système de plus en plus mondial. Les enjeux et projets soumis par les partenaires rencontrés visent tous à accroître cette accessibilité au territoire pour les marchandises et les personnes.

3. LES ENJEUX

DU TERRITOIRE POUR CHACUN DES MODES DE TRANSPORT

3.1 PORTUAIRE

- **Augmentation de la capacité portuaire**

Le port de Québec constitue une plaque tournante du transport de marchandises en vrac et le tonnage pour ce type de marchandises s'accroît sans cesse (hausse de plus de 75 % de 2001 à 2008 au port de Québec). Selon une étude réalisée pour le Conseil du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs³, la demande pour les produits en vrac devrait s'accroître dans le futur.

«Le transbordement de métaux et de minéraux concentré au port de Québec et, à moins grande échelle, à Montréal et à Valleyfield, devrait se poursuivre. On envisage une croissance modérée mais constante, surtout à Québec, qui dispose de postes de mouillage en eau profonde et de liaisons ferroviaires. Le transbordement de navire à navire augmente lui aussi et cette tendance devrait se poursuivre. Le réseau des ports spécialisés dans la manutention du vrac n'est pas en mesure de faire face à une forte croissance de la demande. Les ports de première importance pour le vrac, comme ceux de Québec, de Sept-Îles, de Trois-Rivières et de Montréal, devront construire de nouvelles installations ou réaménager leurs installations actuelles pour s'adapter à la croissance et à des pointes de demande» (p. 23).

Cette étude propose plusieurs solutions afin de répondre à la demande et faire face aux goulots d'étranglement. Deux d'entre elles consistent à faire du port de

Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs et à faire du port de Québec la plaque tournante du transbordement des produits en vrac. À cet égard, l'étude propose «d'améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac au port de Québec – projet public/privé de 350 M\$ à 450 M\$ pour l'expansion du vrac et du vrac liquide» (p. 5).



Source: Benoît Massicotte

Les espaces d'accueil actuels au port de Québec ne sont donc pas suffisants pour répondre à la demande future. L'augmentation de leur capacité en vue de demeurer concurrentiel sur les marchés actuels et futurs est envisagée par les intervenants du port de Québec.

³ Groupe IBI, *Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs*, novembre 2008, 59 p.

LES ENJEUX DU TERRITOIRE POUR CHACUN DES MODES DE TRANSPORT

- **Diversification des activités du port de Québec**

L'étude réalisée pour le Conseil du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs précise également que « *l'attraction de plus gros navires dans le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs profitera au port de Québec pour la marchandise en transbordement* » (p. 5). On peut donc envisager, à long terme, une possible manutention de conteneurs au port de Québec en complémentarité avec le port de Montréal.

- **Augmentation des activités de cabotage sur le Saint-Laurent**

Il s'effectue peu d'activités de cabotage entre les diverses communautés pour le transport des marchandises. Cette situation fait en sorte que plusieurs camions empruntent nos routes alors que la voie fluviale du Saint-Laurent constitue un axe sous-utilisé pour le commerce. Les importants frais d'entretien du réseau routier nuisent à la compétitivité de notre économie. Nous croyons que le gouvernement devrait adopter une véritable politique de développement du transport maritime sur courte distance. Celle-ci aurait comme effet de stimuler la construction navale. À ce chapitre, le territoire possède une expertise puisque Davie situé à Lévis est actuellement le chantier actif le plus important au Canada.

- **Amélioration et protection des accès ferroviaires au port de Québec**

La compétitivité du port de Québec est entre autres liée à la facilité pour les marchandises d'y accéder. Deux compagnies de chemin de fer desservent le port de Québec. Toutefois, la ligne du CFQC ne dessert que la partie ouest du port de Québec et la ligne du CN doit prendre le relais à la jonction Allanby pour acheminer les cargaisons. Cette situation augmente les délais de livraison. Selon les intervenants du port de Québec, un partage des voies entre les deux compagnies de chemin de fer permettrait de résoudre cette situation.

- **Québec, port d'attache et prolongation de la saison des croisières**

Outre les activités de transport des marchandises, le port de Québec accroît de plus en plus celles reliées aux croisières. Il faut dire que Québec est le plus important port d'escales pour tous les navires de croisières sur l'itinéraire du St-Laurent, mais également un port de destination pour plusieurs navires de fort gabarit. Le nombre de passagers et de membres d'équipage ayant transité au port de Québec est en forte progression puisqu'il est passé de 91 000 en 2006 à 132 000 en 2008 (augmentation de 45 %).



Source: Benoit Massicotte

Le marché des croisières est en pleine expansion dans le monde avec une croissance de plus de 14,5 % par année depuis 2000. Afin de répondre à cette demande croissante, le port de Québec désire prolonger la saison des croisières pour l'étendre de mai à novembre. Il désire également faire du port un véritable port d'attache pour les navires de croisières. Une harmonisation des réglementations canadiennes et américaines sur les équipages de navires de croisières est toutefois nécessaire pour que Québec devienne un véritable port d'attache.

3.2 FERROVIAIRE

• Amélioration de la circulation des marchandises

En 1998, 36 000 wagons ont transité sur le territoire de Québec, soit approximativement 100 wagons par jour alors que le potentiel journalier réel se situerait à environ 9 000 wagons⁴. Afin d'optimiser ce potentiel, une étude a été amorcée auprès d'entreprises de la région afin d'estimer leur intérêt à passer du mode de transport par camion à celui par train. Les résultats préliminaires laissent entrevoir un volume suffisant pour qu'un véritable transfert modal puisse s'effectuer. La gare de triage Joffre à Lévis est un lieu de choix pour mettre en place ce type de projet puisqu'elle est située à la jonction de plusieurs réseaux ferroviaires et routiers d'intérêt national. Un projet de 20 M\$ vise d'ailleurs à adapter les installations de la gare de triage pour en faire un véritable centre de transport intermodal entre le réseau ferroviaire et le réseau routier. Ce centre intermodal permettrait d'améliorer la circulation des marchandises et de diminuer la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) en favorisant le déplacement de marchandises par voie ferrée comme alternative au camion.

• Amélioration de la circulation des personnes

Afin d'accroître l'accessibilité des personnes à la région, de désengorger les autoroutes et de positionner la région métropolitaine de Québec, plusieurs intervenants de la région appuient la mise en place d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor. La CMQ a elle-même adopté deux résolutions d'appui à ce projet en 2003 et en 2008. Estimé à 3 milliards de dollars pour l'ensemble du corridor Québec-Windsor, ce projet permettrait au territoire d'être relié aux autres capitales et métropoles canadiennes. La compétitivité étant désormais synonyme d'accessibilité rapide aux territoires, la communauté métropolitaine de Québec se doit d'être connectée au monde par des réseaux de transports fiables et performants. De plus, ce projet constitue un pas dans la bonne direction pour diminuer la croissance des émissions de gaz à effet de serre par l'utilisation accrue du train comme mode de transport alternatif à l'automobile.

La mise en place d'un corridor dédié prioritairement au transport des personnes permettrait de favoriser le déplacement des personnes par train puisque les voies ferrées sont actuellement utilisées prioritairement pour le transport des marchandises.



Source: Benoit Massicotte

⁴ Plan de transport de l'agglomération de Québec, 2000.

3.3 AÉRIEN

- **Améliorer l'offre de services, les avantages comparatifs et le positionnement de l'aéroport de Québec**

L'aéroport international Jean-Lesage de Québec fait partie du Réseau national des aéroports (RNA). Ce réseau est constitué de 26 aéroports qui ont tous été cédés et sont jugés essentiels au réseau de transport aérien du Canada. Les aéroports du RNA traitent environ 94 % de tout le trafic passager au Canada⁵.

L'aéroport de Québec est devenu au fil des ans un aéroport de classe internationale et a accueilli plus de 1 million de passagers en 2008. L'accroissement du trafic est particulièrement important pour les secteurs des vols transfrontaliers et internationaux. La refonte complète de l'aérogare en 2007 et 2008 au coût de 100 M\$ constituait la première phase de cette mise à niveau internationale. La deuxième phase consiste maintenant à disposer d'un centre de prédédouanement américain et augmenter la capacité d'accueil. L'absence de douaniers américains à l'aéroport de Québec empêche en effet le développement de nouvelles liaisons aériennes avec les États-Unis. La capacité d'accueil des vols internationaux doit également être haussée afin de pouvoir

accueillir de plus grands transporteurs ou plusieurs simultanément. Ceci permettrait d'accueillir, à titre d'exemple, plusieurs croisiéristes ou congressistes en même temps. Les intervenants de l'aéroport proposent donc de mettre en place un centre de prédédouanement américain (projet évalué à 30 M\$) et augmenter la capacité d'accueil (projet de 25 M\$).

- **Positionner l'aéroport de Québec dans le marché du transport de marchandises**

L'aéroport de Québec manutentionne peu de marchandises. Cette situation résulte de la conjugaison de trois éléments : l'aéroport de Mirabel dans la région de Montréal offre une très grande capacité à cet égard, le transport des marchandises par route est relativement concurrentiel et les volumes générés par les activités économiques régionales sont méconnus. Une complémentarité avec Montréal s'est toutefois développée dans certains secteurs pour approvisionner l'Est du Québec. Afin de développer davantage le fret aérien à l'aéroport de Québec, il faudrait connaître les besoins des entreprises régionales. Une étude du potentiel de développement du fret aérien à Québec permettrait d'en évaluer la pertinence.



Source: Benoît Masicotte

⁵ <http://www.aerportdequebec.com/Html/fr-ca/Aproposdelaerport.shtml>



Source: Benoît Massicotte

3.4 ROUTIER

- **Préserver et développer des liens autoroutiers efficaces avec le reste du Québec, du Canada et les États-Unis**

Le transport des marchandises s'effectue surtout par camion et tout porte à croire que ce mode de transport restera celui privilégié par les entreprises dans le futur. La région dispose d'accès routiers stratégiques et elle constitue un important lieu de transit pour les régions du Québec situées au nord et à l'est, le prolongement de l'autoroute 73 Nord confirme cette situation. Des investissements sont toutefois nécessaires pour compléter la portion sud de cette autoroute qui relie la

région métropolitaine de Québec au réseau autoroutier du nord-est des États-Unis. La CMQ a d'ailleurs adopté une résolution d'appui au prolongement de l'autoroute 73 Sud en 2003.

- **Décongestionner les principales artères routières et les ponts afin de faciliter le transport des marchandises et diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES)**

La congestion routière est de plus en plus forte au sein des agglomérations urbaines. Celle-ci a un coût (perte de temps pour les travailleurs et les entreprises de camionnage, augmentation de la consommation de

6 TRANSPORTS CANADA, Le coût de la congestion urbaine au Canada, Ottawa, Transports Canada, [En ligne], 22 mars 2006. [<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/analyseeconomique/docs/sommaire.pdf>].

LES ENJEUX DU TERRITOIRE POUR CHACUN DES MODES DE TRANSPORT

carburant, etc.). Pour la région métropolitaine de Québec, on évalue que les coûts engendrés par la congestion peuvent atteindre entre 37,5 et 68,4 M\$ annuellement⁶. Il faut dire que le réseau routier de la CMQ est abondamment utilisé par la circulation de transit entre les différentes parties de la province et les autres régions du Canada. Le réseau routier est également utilisé pour le navettage quotidien qui permet aux résidents de l'agglomération de se déplacer entre leur lieu de résidence et les pôles d'emplois ou d'études et également de rejoindre les centres d'activités économiques du territoire. Les nombreux déplacements (tout mode confondu) exercent une pression quotidienne continue sur les réseaux de transport.

Afin de décongestionner nos routes, nous devons trouver des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile pour le transport des personnes et orienter les camions vers les routes appropriées pour le transport des marchandises. À cet effet, la mise en place d'un véritable réseau de camionnage à l'échelle métropolitaine identifiant clairement les endroits où les camions peuvent circuler permettrait de résoudre en partie la congestion des principales artères routières. Également, si davantage de personnes utilisaient le transport collectif pour se déplacer, la congestion routière diminuerait et la circulation des marchandises se ferait plus rapidement. L'adoption de nouvelles mesures favorisant

le transport collectif à l'échelle du territoire métropolitain permettra, à notre avis, d'accroître les déplacements écologiques dans une perspective de développement durable du territoire.



Source: Benoît Massicotte

4. LES ENJEUX NON SPÉCIFIQUEMENT RELIÉS À DES INFRASTRUCTURES

- **La cohabitation harmonieuse entre les activités maritimes et ferroviaires et les secteurs résidentiels et récréatifs situés à proximité**

Les projets de développement maritimes et ferroviaires interpellent inévitablement le milieu dans lequel ils s'insèrent. Les municipalités sont directement concernées puisqu'elles disposent de plusieurs pouvoirs habilitants permettant de concilier les intérêts des promoteurs et des résidents : aménagement du territoire, réglementation, consultations publiques, etc. Des efforts doivent donc être consacrés afin de renforcer le partenariat entre les municipalités, les intervenants régionaux et les promoteurs de grands projets de transport, ceci dans le but d'assurer la cohabitation harmonieuse des différents usages du territoire.

- **Régularisation des niveaux d'eau sur la voie navigable du Saint-Laurent**

Les réflexions entreprises par la Commission mixte internationale afin de régulariser le niveau des eaux des Grands Lacs et du St-Laurent sont d'une grande importance pour l'avenir de la voie maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent. En effet, la baisse des niveaux d'eau au port de Montréal, à titre d'exemple, affecterait l'ensemble de la voie maritime et aurait des conséquences sur tout le système. La voie maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent doit demeurer un axe de transport stratégique pour l'Est du Canada. La CMQ a déjà fait des interventions en ce sens auprès de la Commission mixte internationale et demande au bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec d'y porter une attention particulière.

- **L'harmonisation et la simplification des processus d'évaluation et d'approbation des projets majeurs d'infrastructures**

Plusieurs intervenants ont mentionné la longueur et la complexité des processus d'approbation environnementale provincial et fédéral comme étant un frein majeur au développement des projets. Ces processus sont longs et coûteux et entraînent d'importants délais entre l'annonce d'un projet et sa réalisation. C'est pourquoi, à leur avis, les processus d'évaluation et d'approbation des projets majeurs d'infrastructures fédéral et provincial devraient toujours être harmonisés lorsque les deux processus s'appliquent.

- **Le soutien aux fonctions de logistique des transports**

Actuellement, c'est le camionnage qui est le mode de transport le plus répandu en Amérique du Nord. Pour faire valoir le potentiel d'autres moyens de transport plus acceptables sur le plan de l'environnement, il serait opportun de disposer d'une infrastructure de recherche sur le sujet. C'est pourquoi l'implantation d'un centre national de recherche sur la logistique des transports pour le Canada à Lévis (approximativement 2 M\$) serait appropriée. Cette municipalité est en effet située à la confluence de plusieurs réseaux de transports, elle offre déjà des formations en ce sens et dispose d'un parc industriel ayant ciblé la logistique des transports comme un des créneaux prioritaires.

5. LES RECOMMANDATIONS



Source: Benoît Massicotte

Les enjeux de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec interpellent grandement le territoire de la communauté métropolitaine de Québec puisque ce dernier fait partie d'un système intégré d'échanges entre tous les modes de transport à l'échelle continentale et internationale. Les infrastructures de transport du territoire doivent s'adapter à ce nouveau contexte afin de demeurer concurrentielles et attractives. La CMQ est d'avis que la stratégie qui sera mise en place pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec permettra de résoudre certains des enjeux soulevés par les intervenants de la région.

En conséquence :

La CMQ appuie avec vigueur l'initiative de la mise en place de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Cette initiative permettra, à notre avis, d'accroître l'efficacité des infrastructures de transport stratégiques et de demeurer concurrentiel face à nos partenaires commerciaux.

La CMQ est d'avis que la mise en œuvre des projets soumis par les intervenants de son territoire permettra d'augmenter l'accessibilité au territoire pour les marchandises et les personnes. Cette mise en œuvre est essentielle afin de demeurer compétitifs à l'échelle continentale et internationale. Ainsi, nous croyons que le bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec doit reconnaître l'ensemble des enjeux et des projets qui ont été déposés par les intervenants du territoire de la communauté métropolitaine de Québec et allouer les sommes nécessaires à leur réalisation (près de 500 M\$).

En conséquence :

La CMQ demande au bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec de reconnaître les enjeux et projets propres au territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Cette reconnaissance implique l'allocation des ressources nécessaires à leur réalisation.

Les discussions entourant le présent mémoire ont permis de constater que plusieurs projets permettraient d'accroître l'accessibilité au territoire et la circulation des biens et des personnes. L'ampleur et l'impact de ces projets dépassent bien souvent le territoire d'une seule municipalité et doivent être regardés dans une perspective métropolitaine.

En conséquence :

La CMQ propose la mise en place d'un comité de travail métropolitain afin de voir à l'intégration et à la coordination des enjeux et projets spécifiques à la région métropolitaine de Québec et reliés à la Porte continentale et au Corridor de commerce Ontario-Québec.



CONSTATS



Maritime

Transport des marchandises

- Le Port de Québec constitue une plaque tournante du transport de marchandises en vrac et le tonnage pour ce type de marchandises s'accroît sans cesse (hausse de plus de 75 % de 2001 à 2008). Les espaces d'accueil actuels ne sont pas suffisants pour répondre à la demande future.
- Il existe une forte demande du côté de la manutention des conteneurs et le port de Montréal constitue une plaque tournante dans ce domaine. L'attraction de navires de plus en plus gros pourrait toutefois profiter au port de Québec.
- Il s'effectue peu d'activités de cabotage entre les diverses communautés pour le transport des marchandises. Cette situation fait en sorte que plusieurs camions empruntent nos routes alors que la voie fluviale du Saint-Laurent constitue un axe sous-utilisé pour le commerce. Les importants frais d'entretien du réseau routier nuisent à la compétitivité de notre économie.
- Deux compagnies de chemin de fer desservent le Port de Québec. Toutefois, la ligne du CFQC ne dessert que la partie ouest du port et la ligne du CN doit prendre le relais à la jonction Allanby pour acheminer les cargaisons au port. Cette situation entraîne des délais inutiles.

Transport des personnes

- Le nombre de croisiéristes et de membres d'équipage est en hausse constante au Port de Québec (132 000 en 2008 vs 91 000 en 2006, soit une hausse de 45 %. Ce marché est en pleine expansion dans le monde (plus de 14,5 % par année depuis 2000).



Ferroviaire

Transport des marchandises

- Le réseau ferroviaire régional n'est pas utilisé à son plein potentiel (100 wagons par jour en moyenne alors que le potentiel se situe à environ 9 000 wagons par jour).

Transport des personnes

- Plusieurs intervenants de la région souhaitent la mise en place d'un train à haute vitesse dans l'axe Québec-Windsor.
- Les marchandises ont actuellement la priorité sur les voies ferrées de la région aux dépens du transport des personnes.



Aérien

Transport des marchandises

- L'aéroport de Québec fait peu de cargo. Il faut dire que le transport routier est concurrentiel et que les volumes générés par les activités économiques régionales sont méconnus. Une complémentarité avec Montréal s'est toutefois développée dans certains secteurs pour approvisionner l'est du Québec.

Transport des personnes

- L'absence de douaniers américains à l'aéroport de Québec empêche le développement de nouvelles liaisons aériennes avec les États-Unis.
- La faible capacité d'accueil limite l'attraction de gros transporteurs et rend difficile l'accueil de plusieurs croisiéristes ou congressistes en même temps.



Routier

Transport des marchandises

- Le transport des marchandises s'effectue surtout par camion et tout porte à croire que ce mode de transport restera celui privilégié par les entreprises dans le futur. La région est un lieu de transit important pour la circulation des marchandises et les camions n'ont pas accès à un itinéraire précis pour traverser notre territoire.

Transport des personnes

- La congestion routière est de plus en plus forte au sein de la région métropolitaine de Québec et le nombre de déplacements s'accroît sans cesse. Des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile permettraient de décongestionner les principales artères routières.



Enjeux non liés aux infrastructures

- Les projets de développement maritimes et ferroviaires interpellent les milieux dans lesquels ils s'insèrent.
- La commission mixte internationale a entrepris des réflexions afin de régulariser les niveaux d'eau sur la voie maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent. Cette voie maritime constitue un axe de transport stratégique à protéger.
- Plusieurs intervenants ont mentionné la longueur et la complexité des processus d'approbation environnementale provinciale et fédérale comme étant un frein majeur au développement des projets.
- Actuellement, c'est le camionnage qui est le mode de transport le plus répandu en Amérique du Nord. Pour faire valoir le potentiel d'autres moyens de transport plus acceptables sur le plan de l'environnement, il serait opportun de disposer d'une infrastructure de recherche sur ce sujet.

DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

ENJEUX	PROJETS
<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la capacité portuaire de Québec en vue d'être concurrentiel sur les marchés actuels et futurs. Diversifier les activités du Port de Québec. Accroître les activités de cabotage sur le Saint-Laurent pour le transport des marchandises entre les communautés comme alternative au camionnage. Améliorer les accès ferroviaires au Port de Québec. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac au Port de Québec : ajout de 2 nouveaux quais (125 M\$), approfondissement des quais 51 et 52 et réaménagement d'un quai de vrac liquide. Coûts totaux : 400 M\$. À long terme, manutention des conteneurs au Port de Québec en complémentarité avec celui de Montréal. Adoption par les deux niveaux de gouvernement d'une véritable politique de développement du transport maritime sur courte distance favorisant les transferts modaux route-navire. Celle-ci aurait entre autres comme effet de stimuler la construction navale et par le fait même les activités du chantier Davie situé à Lévis. Entente sur le partage des voies (CN/CFQC) et protection des accès ferroviaires.
<ul style="list-style-type: none"> Harmoniser les réglementations canadiennes et américaines quant aux équipages de navires de croisières. Prolonger la saison des croisières. 	<ul style="list-style-type: none"> Faire du Port de Québec un port d'attache pour les navires de croisières. Attirer des navires de croisières de mai à novembre.
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la circulation des marchandises et diminuer la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) en favorisant le déplacement de celles-ci par voie ferrée comme alternative au camion. 	<ul style="list-style-type: none"> Projet d'intermodalité route-rail à la gare de triage Joffre à Lévis. Adaptation des installations de la gare de triage pour en faire un véritable centre de transport intermodal entre le réseau ferroviaire et le réseau routier (projet de 20 M\$).
<ul style="list-style-type: none"> Accroître l'accessibilité des personnes à la région, désengorger les autoroutes, positionner la région de Québec. Améliorer la circulation des personnes et diminuer la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) en favorisant leur déplacement par voie ferrée comme alternative à l'automobile. 	<ul style="list-style-type: none"> Actualisation des études sur la possibilité de mettre en place un train rapide dans l'axe Québec-Windsor. Ce projet permettrait la mise en place d'un corridor ferroviaire dédié prioritairement au transport des personnes.
<ul style="list-style-type: none"> Positionner l'aéroport de Québec dans le marché du transport de marchandises aériennes. 	<ul style="list-style-type: none"> Étude du potentiel de développement du fret aérien à Québec.
<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'offre de services et les avantages comparatifs de l'aéroport de Québec. Améliorer la compétitivité et le positionnement de l'aéroport de Québec. 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un centre de prédédouanement américain – projet de 30 M\$. Augmenter la capacité d'accueil (agrandir les douanes canadiennes) – projet de 25 M\$.
<ul style="list-style-type: none"> Préserver et développer des liens autoroutiers efficaces avec le reste du Québec, du Canada et les États-Unis. 	<ul style="list-style-type: none"> Compléter l'autoroute 73 vers les États-Unis. Établir un réseau de camionnage à l'échelle métropolitaine en identifiant précisément les artères routières où les camions peuvent circuler.
<ul style="list-style-type: none"> Décongestionner les principales artères routières et les ponts afin de faciliter le transport des marchandises et diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES). 	<ul style="list-style-type: none"> Adopter de nouvelles mesures favorisant le transport collectif à l'échelle du territoire métropolitain.
<ul style="list-style-type: none"> Viser une cohabitation harmonieuse entre les activités maritimes et ferroviaires et les secteurs résidentiels et récréatifs situés à proximité. Régularisation des niveaux d'eau sur la voie maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent. Harmoniser et simplifier les processus d'évaluation et d'approbation des projets majeurs d'infrastructures. Soutenir les fonctions de logistique des transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer le partenariat entre les municipalités, les intervenants régionaux et les promoteurs de grands projets de transport. Suivre les travaux de la commission mixte internationale portant sur la régularisation des débits et des niveaux d'eau sur la voie maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent et porter ce sujet à l'attention du bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Harmonisation et simplification des processus d'évaluation fédérales et provinciales lorsque les deux processus s'appliquent afin de réduire les délais de réalisation des projets. Implantation d'un centre national de recherche sur la logistique des transports pour le Canada à Lévis (approximativement 2 M\$)



**Communauté
métropolitaine
de Québec**

1130, route de l'Église, Québec (Québec) G1V 4X6

Téléphone : 418 641-6249 • Télécopieur : 418 641-6545

Courriel : info@cmquebec.qc.ca

www.cmquebec.qc.ca