

**ENJEUX MARITIMES
SUR LE TERRITOIRE DE LA
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
QUÉBEC**

Document préparé par

Benoît Massicotte
Communauté métropolitaine de Québec

13 juin 2003

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1.0 LES ENJEUX NATIONAUX	4
1.1 Le désengagement du gouvernement fédéral	4
1.1.1 Balisage	4
1.1.2 Déglçage	4
1.1.3 Dragage	5
1.1.4 Frais globaux	5
1.2 Changements climatiques et niveaux d'eau	5
1.3 La relance du cabotage quabcois	6
1.4 Le d'veloppement du tourisme fluvial	6
1.5 L'largissement de la Voie maritime du Saint-Laurent	7
2.0 LES ENJEUX SP'CFIQUES À LA CMQ	7
2.1 L'administration portuaire de Quabec	7
2.2 Des investissements massifs... à prot'ger	8
2.3 Un port à conteneurs sur le territoire de la CMQ?	8
2.4 Étude sur les facilités d'accueil pour conteneurs	8
2.5 Un port dans une ville, des int'êts incompatibles?	9
2.6 La protection des voies d'accès à la zone portuaire	9
2.7 La GCC, premier employeur maritime sur le territoire de la CMQ	10
2.8 L'industrie des croisières a besoin d'un aéroport	10
2.9 Les Industries Davie, un enjeu national	11
2.10 Un magnifique site industriel... à prot'ger	11
2.11 La question des taxes municipales	11
2.12 L'Institut maritime du Quabec sur le territoire de la CMQ	11
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	12
Annexe 1 Personnes rencontrées dans le cadre de l'étude sur les grands enjeux liés à l'industrie maritime	14

INTRODUCTION

Diverses études le démontrent, l'industrie du transport maritime est un réel actif pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Plus de 16 millions de tonnes de marchandises transitent annuellement par les quais situés sur le territoire de l'Administration portuaire de Québec. Le Port de Québec est un des rares dans le nord-est de l'Amérique du Nord à profiter d'une profondeur d'eau de 15,5 mètres à marée basse et à pouvoir accueillir des navires de plus de 150 000 tonnes de port en lourd (TPL). Les terrains appartenant au Port occupent par ailleurs un emplacement de choix au centre de l'agglomération, un actif hérité du passé maritime des villes de Québec et Lévis.

Les dernières années ont cependant vu surgir un certain nombre de difficultés pouvant nuire au développement du plein potentiel de la voie navigable du Saint-Laurent, du port et des entreprises qui y ont élu domicile ou qui utilisent les facilités maritimes de la région. Imposition de nouveaux frais de déglçage et de balisage, élaboration d'un programme de cession des ports régionaux et tentative du gouvernement fédéral de se retirer totalement du dragage d'entretien du chenal de navigation ont rapidement alarmé l'industrie maritime québécoise, laquelle cherche des alliés dans sa lutte contre le désengagement du gouvernement canadien à son endroit.

C'est dans ce contexte que les représentants de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) sont venus rencontrer les membres du Conseil de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) au cours du printemps 2003. Désireux de mieux connaître cette industrie afin de pouvoir se positionner à son endroit et, au besoin, intervenir en sa faveur, les membres du Conseil ont demandé à la direction générale de la CMQ de lui tracer un portrait de l'industrie maritime présente sur son territoire, lui faire part des grands enjeux la touchant et lui suggérer des pistes d'actions.

Une première étude, rédigée par le Centre d'expertise en transport du Collège François-Xavier Garneau, a tracé un portrait de cette industrie.

Le présent document traite pour sa part des grands enjeux maritimes auxquels font actuellement face le Québec et la CMQ. Pour les fins de cette analyse, ces enjeux ont été divisés en deux groupes, à savoir les enjeux de nature nationale et les enjeux touchant plus spécifiquement l'industrie maritime sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Le texte qui suit a entièrement été construit à partir d'entrevues réalisées auprès de certains des plus importants représentants locaux de cette industrie (voir annexe 1 pour la liste des personnes rencontrées). Il s'agit donc d'une section essentiellement éditoriale qui a pour objectif de transmettre aux lecteurs l'opinion de l'industrie maritime régionale sur les grands enjeux auxquels elle est confrontée.

1. LES ENJEUX NATIONAUX

Les questions abordées dans cette section ont des répercussions sur l'ensemble de l'industrie maritime canadienne et québécoise, et non pas uniquement sur la portion de cette industrie établie dans la CMQ. Il va cependant sans dire que les entreprises régionales sont aussi touchées par ces enjeux.

1.1 Le désengagement du gouvernement fédéral

Propriétaire d'une partie importante des infrastructures maritimes nationales, gestionnaire de ces dernières, législateur et armateur, le gouvernement du Canada décidait il y a quelques années de se désengager d'une partie de ses fonctions traditionnelles ou d'appliquer de nouveaux frais aux utilisateurs du Saint-Laurent.

1.1.1 Balisage

Les services de balisage permettent aux diverses embarcations de naviguer de manière sécuritaire en eaux canadiennes (bouées, phares, alignements...). Les frais chargés à l'industrie maritime canadienne depuis 1998 totalisent 27 millions de dollars par an. La Garde côtière canadienne (GCC) affirme que la moitié de ces services sont offerts aux utilisateurs de l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs. La moitié des 27 millions de dollars est donc assumée par ces derniers. Les armateurs considèrent néanmoins ces frais inévitables puisqu'ils ne sont pas chargés aux pêcheurs, aux plaisanciers ainsi qu'aux navires marchands qui transitent directement entre les eaux du golfe et un port américain des Grands Lacs. Tous utilisent pourtant les mêmes services. Pour réduire sa facture, la région des Maritimes aurait de plus convaincu le gouvernement fédéral que des 5 500 bouées présentes dans sa région, 5 000 servaient aux pêcheurs (exempts des frais)... et uniquement 500 aux armateurs.

Il était également de l'intention de la GCC d'enlever un des baliseurs (navire qui change les bouées au printemps et à l'automne à cause de l'arrivée de la glace) basés à Québec. En plus de faire perdre des emplois au territoire de la CMQ, la disparition du *Tracy* aurait allongé de six semaines la période où il est interdit de naviguer de nuit. La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) estime que cette décision aurait entraîné des frais additionnels de 12 millions de dollars sur le Saint-Laurent. Grâce à d'énormes pressions (entre autres une conférence de presse Sodes-Québec-Lévis-Chambre de commerce-Ultramar), le gouvernement fédéral vient d'annuler cette décision (30 mai 2003). Le baliseur *Tracy* et les emplois qui l'accompagnent demeureront donc à Québec.

1.1.2 Déglaçage

Les eaux de l'océan Pacifique étant exemptes de glace, ces frais, établis en 1998, ne sont chargés que dans l'Est du pays. Ils totalisent 6,9 millions de dollars par année et sont assumés dans une proportion de 85 % par les seuls utilisateurs du Saint-Laurent (les Grands Lacs sont fermés en hiver), alors que la région des Laurentides (le Québec) n'est responsable que de 40 % des dépenses totales canadiennes de déglaçage. Terre-Neuve et la région des Maritimes (un

concurrent du Saint-Laurent) sont donc à nouveau avatagés. En moyenne, il en coûte 6 200 \$ pour un aller-retour sur le Saint-Laurent en hiver. Le gouvernement canadien a même déjà affiché son intention de doubler éventuellement ces frais.

1.1.3 Dragage

Pour que la profondeur d'eau du chenal de navigation puisse être maintenue aux niveaux convenus sur les cartes marines, le fleuve nécessite du dragage d'entretien, sans quoi l'ensablement graduel de certains secteurs (entre 2 et 3 mètres par année en aval de l'Île d'Orléans) pourrait rapidement empêcher la circulation d'une partie de la flotte. Ces services ont toujours été assumés par le gouvernement canadien qui, depuis quelques années, se fait rembourser par l'industrie maritime active sur le Saint-Laurent le montant total de ses dépenses (4,7 millions de dollars). La GCC a pourtant décidé de ne pas faire assumer par les utilisateurs les frais de dragage de la rivière St. Clair (entre les lacs Supérieur et Huron) ni ceux de la rivière Fraser en Colombie-Britannique. Cette situation est jugée inéquitable par l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ultramar paie ainsi annuellement plus de un million de dollars uniquement en frais de dragage. Pour les porte-conteneurs, une perte de profondeur de 30 cm équivaldrait à 130 conteneurs en moins à l'aller et au retour pour un manque à gagner moyen de 200 000 \$ par voyage. Le Congrès américain s'est fermement opposé à l'introduction de tels frais aux États-Unis (un compétiteur).

Il était également de l'intention du gouvernement canadien de se désengager totalement de cette activité en refusant même de la gérer (appels de service, signature des contrats de dragage, facturation des utilisateurs...). Nullement organisée pour assumer cette nouvelle responsabilité, l'industrie affirmait qu'une telle décision reviendrait à demander aux camionneurs empruntant l'autoroute 20 de s'organiser entre eux pour gérer son déneigement... en plus d'avoir à le payer. Après avoir subi de multiples pressions, la GCC vient tout juste (30 mai 2003) de revenir sur sa décision. Elle continuera donc de gérer le dragage et de se faire rembourser ses dépenses par l'industrie. Seules des pressions répétées ont permis ce retour sur une décision qui semblait prise.

1.1.4 Frais globaux

Le Québec représente actuellement 17 % des dépenses de la GCC. Pourtant, son industrie maritime assume près de la moitié des frais chargés par cet organisme depuis quelques années. Pareille iniquité est décriée par toute l'industrie maritime québécoise. La GCC – Région des Laurentides (Québec) affirme avoir réduit de beaucoup ses dépenses. Pendant ce temps, celles des autres régions et du siège social auraient pour leur part continué à augmenter.

1.2 Changements climatiques et niveaux d'eau

Bien que les experts ne s'entendent pas tous pour affirmer que des changements climatiques importants sont en cours, certains calculs démontreraient que les niveaux d'eau sont à la baisse sur le Saint-Laurent. Si cette hypothèse se confirme, cette baisse pourrait porter un dur coup au Port de Montréal, particulièrement pour le transport des conteneurs. Trente centimètres d'eau en moins à ce port force les navires à transporter 130 conteneurs de moins par voyage... au même coût. La compétitivité d'une route plutôt qu'une autre se jouant souvent sur quelques dollars, Montréal pourrait ainsi perdre d'importants trafics. Qui serait en mesure de se les approprier?

New York... qui pourrait cependant devenir trop congestionné pour pouvoir accepter longtemps de nouveaux trafics? Halifax... qui demeure loin des grands marchés nord-américains? Baltimore? Ou Québec qui, avec ses 15,5 mètres d'eau à marée basse, pourrait accueillir d'énormes porte-conteneurs?

Selon plusieurs, il est actuellement illusoire de penser draguer encore davantage le fleuve entre Montréal et Québec/Lévis pour satisfaire le Port de Montréal, à cause surtout de la pression qu'exerceraient les mouvements environnementalistes. Certains armateurs étrangers fréquentant régulièrement le fleuve travailleraient actuellement au développement de nouveaux navires plus larges et plus longs. Est-ce que ce sera suffisant pour maintenir encore longtemps la compétitivité de Montréal? Une chose demeure certaine : ces changements de routes se préparent longtemps à l'avance. Si la région a quelque ambition que ce soit à cet égard, elle devra nécessairement planifier longtemps à l'avance ses interventions.

1.3 La relance du cabotage québécois

C'est un fait accepté, le transport maritime est de loin le mode de transport le moins polluant. Son rendement serait deux à trois fois supérieur au train et 10 à 12 fois plus avantageux que le camion par tonne-kilomètre de marchandise transportée. Transférer des trafics du camion au navire permettrait ainsi au Québec d'atteindre plus facilement les objectifs du Protocole de Kyoto et aiderait à réduire considérablement l'achalandage de certains axes routiers, réduisant par le fait même les énormes frais d'entretien de ces derniers.

Certains trafics pourraient plus facilement passer du camion au navire. Les 400 000 tonnes de copeaux (10 000 voyages de camions dans chaque direction, soit 20 000 au total) acheminés annuellement de la Côte-Nord aux usines de papier de Trois-Rivières et transitant par le boulevard de la Capitale pourraient éventuellement emprunter la voie d'eau. Une étude du ministère des Transports du Québec est actuellement en cours sur le sujet.

Les hydrocarbures provenant de la raffinerie Ultramar (Lévis) et acheminés au Saguenay/Lac-Saint-Jean empruntaient jusqu'en 1988 la voie d'eau. Ils n'utilisent plus aujourd'hui que le camion (24 000 passages par année, soit 66 voyages par jour à Lévis, Québec et sur le territoire de la MRC La Jacques-Cartier), au grand dam des automobilistes transitant par la Réserve faunique des Laurentides. Une récente étude déposée au ministère des Transports du Québec (MTQ) démontrerait l'intérêt de retourner au transport maritime. Ce type de transfert modal intéresse au plus haut point le ministère, désireux qu'il est de réduire les accidents et la circulation routière de même que les frais d'entretien routiers. Quelle sera l'attitude du nouveau ministre des Transports du Québec à cet égard? Acceptera-t-il de rendre disponible une partie des fonds du *Programme d'aide à la politique maritime québécoise* mis sur pied par le gouvernement précédent?

À cet égard, il est évident que le principal défi à relever consiste à mieux faire valoir les nombreux avantages liés à l'utilisation accrue du transport maritime.

1.4 Le développement du tourisme fluvial

Cette activité est de plus en plus populaire au Québec. Diverses études sont en voie de réalisation sur le sujet. L'Association des croisières-excursions du Québec ainsi que certaines des entreprises les plus florissantes en ce domaine (Croisières AML, Groupe Dufour, Le Coudrier...) sont basées

sur le territoire de la CMQ. Le sujet devrait mériter une certaine attention de la part des pouvoirs municipaux de Québec et Lévis.

1.5 L'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les médias ont rapporté dernièrement que le gouvernement américain aurait débloqué un montant de 20 millions de dollars pour étudier l'opportunité d'augmenter la dimension des 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent en amont de Montréal. L'agrandissement de celles-ci ferait à coup sûr perdre du trafic aux différents ports québécois, lesquels servent souvent de point de transbordement entre les modes de transport terrestres et maritime.

D'après les personnes interrogées sur le sujet, le moment serait encore très loin avant que pareille décision ne soit prise, en raison notamment des coûts d'un tel projet (des milliards de dollars) et de ses impacts environnementaux. L'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent ne changerait finalement rien au fait que cette dernière est fermée trois mois par année en raison de la présence de glace. Enfin, 13 des 15 écluses sont situées en territoire canadien. Toute décision (et dépense) les concernant devrait nécessairement recevoir l'assentiment du gouvernement canadien.

2. LES ENJEUX SPÉCIFIQUES AU TERRITOIRE DE LA CMQ

La présence, sur le territoire de la CMQ, du Château Frontenac, de l'édifice Price, de la rue du Petit-Champlain et de magnifiques banques datant de la fin du siècle dernier, pour ne nommer que ceux-ci, est un héritage légué à la communauté et à ses citoyens par l'industrie maritime. L'histoire est aussi responsable de la présence du port au centre de l'agglomération Québec-Lévis. Malgré ce riche passé, l'industrie maritime cherche sa place dans l'agglomération.

2.1 L'Administration portuaire de Québec

L'Administration portuaire de Québec (APQ) est une toute petite entité... qui prend beaucoup de place dans la région. Certains la blâment d'en prendre trop alors que d'autres accusent plutôt le milieu maritime d'être trop fermé sur lui-même et de se cacher derrière l'APQ. Nommé par le ministre des Transports du Canada, son conseil d'administration est obligatoirement formé de quatre représentants d'usagers, d'un représentant du gouvernement du Canada, d'un autre du gouvernement du Québec et d'un représentant de la Ville de Québec. Certains prétendent néanmoins que le port est, dans les faits, géré à partir d'Ottawa alors qu'il devrait l'être à partir de la région, laquelle pourrait mieux s'assurer que les décisions prises le sont au bénéfice de la communauté locale.

2.2 Des investissements massifs... à protéger

Depuis 10 ans, le Port de Québec et les entreprises qui y sont implantées ont investi plus de 125 millions de dollars : terminal de croisière (20 M \$), installations de Falconbridge pour le nickel (23 M \$), installations de manutention de l'alumine (23 M \$), grues portiques pour Arrimage Saint-Laurent (10 M \$), hangar (5 M \$), réservoirs pour les hydrocarbures chez IMTT (10 M \$), quais de l'Anse au Foulon (15 M \$), système de vannage de Bunge (13 M \$), réfection de quais (5 M \$), séchoir et rampe pour le transport de calcaire (2 M \$)... Si de multiples facteurs permettent à ces investissements d'être rentables, l'un d'entre eux touche directement à l'acceptation par les citoyens de la région des activités à caractère maritime. Le Port et ses locataires doivent se sentir désirés... ce qui ne serait pas toujours le cas actuellement aux dires des personnes rencontrées.

2.3 Un port à conteneurs sur le territoire de la CMQ?

Une portion de plus en plus importante de la marchandise transportée par navire est aujourd'hui stockée dans des conteneurs (granit, bois d'œuvre...). Se positionner sur ce marché, un des rares en croissance sur le Saint-Laurent (avec les croisières), devient donc de plus en plus important.

Comme on l'a vu précédemment, il se pourrait que des changements climatiques entraînent une perte d'attractivité du Port de Montréal. Même sans ce facteur, l'augmentation rapide de la taille des porte-conteneurs et le manque d'espace à Montréal pourraient entraîner des déplacements de trafics aux détriments de la métropole. Plusieurs des personnes interrogées croient que le Port de Québec pourrait éventuellement accueillir une partie de ces trafics. Dans un premier temps, les navires en provenance de l'Atlantique et incapables de se rendre pleins dans la métropole pourraient décharger une partie de leur cargaison à Québec (« top-off ») et/ou compléter leur chargement commencé à Montréal au Port de Québec à la sortie du pays (« top-on »). Certains prônent même un véritable jumelage entre les deux ports.

L'ajout d'une telle activité sur le territoire de la CMQ créerait de nombreux emplois, la manutention de conteneurs étant une de celles requérant le plus de main d'oeuvre. La région devrait cependant s'équiper en grues portiques et surtout rendre disponibles de vastes terrains plats. Les personnes interrogées semblent douter du désir de la région d'accepter pareille activité. Avant de convaincre quiconque de la valeur d'un tel projet, les autorités locales (port, villes impliquées, armateurs, groupes de pression...) devraient nécessairement s'entendre, sans quoi aucun transfert ne pourra jamais avoir lieu au profit du territoire de la CMQ.

2.4 Étude sur les facilités d'accueil pour les conteneurs

Une étude sur les facilités d'accueil de conteneurs disponibles dans la région serait bientôt entreprise. Elle aborderait entre autres la question des espaces requis, des accès ferroviaires et routiers, de la topographie des lieux et de la proximité des espaces résidentiels. Un des buts visés est de faire en sorte que tous les intervenants (port, villes, armateurs, groupes de pression...) disposent enfin de la même information et évitent de lancer des débats basés sur des informations erronées. Cette étude, menée par le Port de Québec grâce à l'appui financier du CRCQ de Chaudière-Appalaches, du CRCQ de la région de Québec et du gouvernement du Québec, est en voie d'élaboration. La CMQ a offert de contribuer à cette étude jusqu'à concurrence de 25 000 \$.

Les autorités concernées doivent réaliser que ce dossier doit être abordé avec une vision de 25 ans, ce qui ne veut par ailleurs pas dire que des orientations régionales ne doivent pas être rapidement prises en la matière.

2.5 Un port dans une ville, des intérêts incompatibles?

Si elle permet la création de richesse, la présence d'un port dans une ville entraîne également son lot d'inconvénients (circulation de camions, bruit, poussière...), lesquels peuvent être limités par diverses mesures de mitigation mais jamais totalement éliminés. Les représentants de l'industrie maritime rencontrés rappellent que les autorités municipales et les citoyens doivent être conscients que l'agglomération ne peut à la fois profiter des milliers d'emplois créés par l'industrie maritime et être totalement exemptée des inconvénients inhérents à cette activité économique.

L'agglomération a un cachet qu'elle tient à préserver. Des représentants de l'industrie maritime soulignent que 20 millions de tonnes de marchandises transitent annuellement par le Port de Paris (16 millions à Québec), alors que cette ville est considérée comme la plus belle dans le monde. New York, Londres et Singapour, qui abritent trois importants ports, sont aussi très touristiques. Port, qualité de vie et tourisme ne seraient donc pas incompatibles. Pourtant, à Québec, ça semble être le cas, divers groupes de citoyens établis depuis peu dans certains secteurs de la ville se plaignant régulièrement des inconvénients liés au port... alors que la présence de ce dernier sur le territoire est bien antérieure à la leur. Certains représentants de l'industrie maritime se demandent si les citoyens de Québec ne seraient pas trop gâtés ou ne sous-estimeraient pas les bénéfices tirés, par la région, des activités maritimes?

Pour éviter que la région ne perde une partie de ses activités économiques au profit d'autres régions, un véritable travail d'intégration des secteurs résidentiels, de loisirs et maritimes doit être entrepris dans les plus brefs délais, que ce soit par la Ville de Québec ou la Communauté métropolitaine de Québec.

Dans sa manière de percevoir les choses, l'industrie maritime considère ne pas avoir reçu de véritable réponse à une question qui pourrait ressembler à ceci : « La région veut-elle d'un port, avec tout ce que cela suppose d'avantages... et d'inconvénients? ». La création récente du Comité Port/Ville de Québec est un exemple de la voie à suivre pour rapprocher les parties et tenter de répondre à cette question.

2.6 La protection des voies d'accès à la zone portuaire

Il s'agit là d'un sujet de préoccupation constant de la part des utilisateurs des installations portuaires. Des milliers de camions et de wagons entrent et sortent chaque année de cette zone. Si plusieurs desservent l'industrie maritime elle-même, d'autres sont destinés à l'usine de Papier Stadacona. À elle seule, cette usine reçoit annuellement entre 13 000 et 14 000 camions de vieux papiers et de vieux cartons destinés à être transformés en papier journal, au grand plaisir des groupes environnementaux qui se font les promoteurs de la récupération et du recyclage. Le géant du grain Bunge achemine, souvent via le boulevard Champlain, une partie de ses céréales aux fermiers de la région Chaudière-Appalaches. Plus de 10 000 camions d'hydrocarbures sortent annuellement de chez IMTT...

Or, les rares accès routiers au port sont de moins en moins fluides et rapides. Parcomètres qui restreignent la largeur de la chaussée, nombreux feux de circulation, arrêts obligatoires et manifestations touristiques fréquentes y rendent la circulation de plus en plus malaisée.

Si rien n'est fait pour enrayer ce mouvement, le boulevard Henri-Bourassa constituera bientôt la seule voie de sortie fonctionnelle de la zone portuaire. Sa largeur et son éloignement relatifs des résidences le rendent propice à une telle activité, jugée essentielle au bon fonctionnement du Port et des entreprises qui y sont situées.

La Communauté métropolitaine de Québec (via son schéma métropolitain d'aménagement et de développement) devra également se préoccuper des accès ferroviaires au port, plus particulièrement au secteur de l'Anse-au-Foulon.

2.7 La GCC, premier employeur maritime sur le territoire de la CMQ

La région Laurentienne (Québec) de la Garde côtière canadienne compte environ 750 employés. Son siège social est basé à Québec. Il s'agit de loin du plus important employeur maritime de la Communauté métropolitaine de Québec. Le personnel qui y est affecté est souvent très spécialisé (capitaines, ingénieurs, spécialistes en communication électronique ou en recherche et sauvetage, cartographes...).

À quelques reprises au cours des dernières années, certaines décisions en provenance d'Ottawa (gestion du déglacage du golfe à partir de Québec ou d'Halifax, affectation géographique d'un brise-glace ou d'un baliseur, déplacement des services de communication et de trafic maritime...) auraient pu avoir comme conséquence de faire perdre ou gagner de l'importance à cette base d'opération et de contrôle du trafic maritime. Si une telle crise survenait, un appui de la communauté régionale pourrait être rapidement nécessaire. Un tel appui serait favorisé par un suivi des dossiers maritimes par les élites municipales. Très souvent, seul un milieu mobilisé peut empêcher que des décisions néfastes pour un territoire ne soient prises.

Depuis plusieurs années, l'Université Laval développe son expertise sur la nordicité. Récemment, une entente entre cette dernière, la Garde côtière canadienne et différentes universités à travers le monde (Norvège, Japon, Russie, États-Unis...) a permis la rénovation du brise-glace Franklin, désormais affecté pour une bonne part de l'année à des fins de recherche dans l'Arctique. Pareille alliance GCC/Université Laval permettra à cette institution d'enseignement de gagner en crédibilité dans le monde de la recherche liée au froid.

2.8 L'industrie des croisières a besoin d'un aéroport

Le développement de l'industrie des croisières ne se fera à grande échelle que si l'aéroport de Québec se développe et réussit à attirer de nouvelles lignes régulières. Pour l'instant, l'Administration portuaire de Québec n'a aucun projet de construction de nouvelles infrastructures. Sa stratégie consiste principalement à tenter d'attirer de nouvelles lignes régulières.

2.9 Les Industries Davie, un enjeu national

Les avis sont partagés sur l'opportunité de continuer à soutenir financièrement ce chantier. Les personnes interrogées tiennent cependant à rappeler qu'il s'agit autant d'un enjeu national que d'un enjeu CMQ, les services de réparation offerts par Industries Davie permettant entre autres de rassurer les armateurs canadiens et étrangers de passage sur le Saint-Laurent et, du coup, de faire diminuer leurs primes d'assurance.

2.10 Un magnifique site industriel... à protéger

Les terrains des Industries Davie constituent, aux dires de certains, le plus beau site industriel de la CMQ. Pourtant, on semble vouloir l'étouffer en l'encerclant d'habitations, en lui retirant son lien ferroviaire et en y restreignant la circulation de véhicules lourds. Ici encore, les personnes rencontrées soulignent que les autorités municipales devraient penser 25 ans en avant et se demander comment elles peuvent permettre le développement d'un des terrains les plus appropriés pour l'industrie maritime régionale.

2.11 La question des taxes municipales

Le Port de Québec paierait un million de dollars par année à titre d'en lieu de taxes et ne profiterait d'aucun service en retour. On mentionne qu'aux États-Unis, les autorités portuaires perçoivent de telles taxes au lieu d'en payer.

2.12 L'Institut maritime du Québec sur le territoire de la CMQ

L'Institut maritime du Québec (IMQ) a pour mandat de former une main-d'oeuvre compétente dans les domaines liés à la mer et au transport (navigation, architecture navale, mécanique de marine, plongée et logistique du transport). C'est à Rimouski qu'elle forme les jeunes se destinant au marché du travail. L'IMQ offre également des cours de perfectionnement pour le personnel naviguant. Les restrictions financières auxquelles elle a dû s'astreindre l'ont obligé à fermer ses installations de Montréal et à réduire considérablement ses activités à Québec. Le Centre de formation pour les urgences en mer de Lévis, une nécessité pour les armateurs québécois, fonctionne bien.

Prochainement, l'Institut maritime devrait se doter d'un tout nouveau simulateur de navigation électronique. La question de sa localisation se posera. En principe, la région devrait pouvoir l'accueillir, compte tenu de l'éloignement relatif de Rimouski et de la fermeture achevée des installations de Montréal. D'autres activités de formation (radar, cartes électroniques...) pourraient éventuellement se greffer à ce simulateur. Un suivi attentif du dossier pourrait permettre que l'agrandissement et la modernisation de ce centre de formation se fasse sur le territoire de la CMQ.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au Canada, la majorité des activités liées à l'industrie du transport maritime sont sous la juridiction du gouvernement canadien, lequel agit également à titre de gestionnaire et d'opérateur maritime. La distance perçue entre cette industrie et les pouvoirs municipaux a souvent amené les représentants de l'une ou de l'autre des parties à réduire les occasions de fréquentations. Rares sont les exemples où une véritable symbiose existe entre les deux groupes.

Pourtant, les représentants municipaux croient à un rapprochement possible avec l'industrie maritime. Cet état d'esprit est d'ailleurs partagé par les dirigeants maritimes rencontrés, plusieurs affirmant même qu'un tel rapprochement sera de plus en plus nécessaire au maintien et à la prospérité du secteur maritime sur le territoire de la CMQ.

À tort ou à raison, l'industrie maritime estime ne pas recevoir tout l'appui nécessaire du monde municipal, et ce malgré les milliers d'emplois qu'elle contribue à maintenir sur le territoire de la Communauté métropolitaine. Consciente du peu d'efforts qu'elle a elle-même consacré à tisser des liens étroits avec son milieu immédiat, l'industrie réclame néanmoins une partie de l'attention des élus locaux.

Que faire?

Lors d'une séance du Conseil de la CMQ où il était question d'appuyer certaines revendications de l'industrie maritime, les élus présents ont affirmé manquer d'informations. Du même coup, ils ont mandaté la CMQ pour faire le point sur cette industrie et, le cas échéant, leur suggérer des pistes d'actions à explorer.

Si, à prime abord, il est difficile pour des élus municipaux de voir en quoi ils peuvent aider une industrie réglementée pour l'essentiel à partir d'Ottawa, l'inverse est tout aussi vrai. Confrontés à la question « Que suggérez-vous de faire à la CMQ et aux pouvoirs municipaux pour aider l'industrie maritime régionale? », les dirigeants rencontrés ont souvent été vagues dans leurs propos. À quelques exceptions près donc, leurs recommandations sont de nature générale, ce qui n'enlève cependant rien à leur pertinence.

Recommandations

1. Une véritable complicité doit s'installer progressivement entre la CMQ, les villes et l'industrie maritime dans son ensemble (incluant les utilisateurs). Cette complicité doit être palpable tant au niveau politique qu'administratif. L'exemple positif des relations entre l'industrie touristique et les villes de la CMQ est souvent évoqué.
2. Une réflexion sur le rôle de l'industrie maritime régionale et sur son intégration dans la communauté doit être entamée. Cette réflexion devrait à terme permettre de répondre à ce type de questions :
 - Les citoyens et les villes impliquées ont-ils une bonne connaissance des avantages mais également des inconvénients liés à la présence d'un port sur leur territoire?
 - Compte tenu de la réponse à la question précédente, quelles sont leurs intentions à l'égard du développement portuaire dans la Communauté?
 - Comment est-il à la fois possible de réduire les inconvénients dus à cette industrie et maximiser ses retombées régionales?

3. Le pouvoir de pression politique des villes ou des communautés métropolitaines est important. L'industrie maritime apprécierait recevoir l'appui ponctuel des élus locaux dans des dossiers d'actualité.
4. Une alliance ad hoc devrait être établie entre les différentes villes et/ou communautés métropolitaines où l'industrie maritime est présente (Valleyfield, CMM, Sorel, Trois-Rivières, CMQ, Saguenay, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Iles, Rivière-du-Loup, Rimouski, Matane, Les Méchins, Gaspé...) de manière à ce que, au besoin, il y ait concertation entre ces dernières pour appuyer telle ou telle revendication de l'industrie maritime. Cette « alliance » accroîtrait d'autant l'influence du milieu municipal sur le gouvernement fédéral.
5. L'utilisation du boulevard Champlain par des camions pose de plus en plus de problème. Le boulevard Henri-Bourassa demeure souvent (encore) la seule alternative viable pour accéder à la zone portuaire ou en sortir. Les voies d'accès ferroviaires et routiers à la zone portuaire devraient absolument être protégés, sans quoi on risque fort d'étrangler une activité génératrice de milliers d'emplois. La CMQ devrait à cet égard favoriser une entente entre le ministère des Transports du Québec et la Ville de Québec relativement à un plan de transport qui tienne compte des besoins des entreprises maritimes. Son futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement devrait en tenir compte.
6. Afin d'éviter que citoyens et activités maritimes ne se côtoient de trop près, des zones tampons devraient être prévues autour des aménagements portuaires.
7. Un « agent de liaison » permanent devrait avoir pour fonction d'entretenir des liens permanents entre le monde municipal et l'industrie maritime. Il aurait pour mandat de suivre l'évolution des dossiers maritimes locaux, d'analyser leur impact sur la communauté, de faciliter le rapprochement entre les pouvoirs municipaux et l'industrie maritime et de suggérer des avenues de solution aux problèmes rencontrés. Il verrait à suggérer à son employeur des prises de position occasionnelles, suite par exemple à une demande d'appui de la part de l'industrie. Il pourrait travailler à la mise en place d'une alliance des villes maritimes québécoises. Il devrait bien connaître l'industrie maritime locale et nationale. Il participerait aux rencontres du nouveau Comité port/ville.

Annexe 1

**Personnes rencontrées dans le cadre de l'étude sur
les grands enjeux liés à l'industrie maritime de la CMQ**

Personne	Titre	Entreprise
Boivin, Jean-Claude	Directeur régional	Garde côtière canadienne
Brochu, Pierre	Conseiller municipal Responsable des dossiers économiques Membre du conseil	Ville de Lévis CMQ
Collard, Ghislaine	Vice-présidente – Exploit. et développement	Port de Québec
Dignard, Michel	Analyste – transport maritime	Min. des Transports du Québec
Dulude, Marc	Vice-président exécutif et chef des opérations	IMTT Québec
Gagnon, Marc	Directeur général	Sodes
Mercier, Ralph	Conseiller municipal Membre du comité exécutif Représentant de la Ville de Québec	Ville de Québec CMQ Sodes (C.A.)
Robitaille, Patrick	Directeur – Planification stratégique et marketing	Port de Québec
Ruel, Robert	Directeur – Distribution	Papiers Stadacona
Ségal, Alexis	Directeur – Affaires générales	Alcan métal primaire
Trépanier, Nicole	Directrice générale	Ass. des armateurs du St-Laurent
Vignola, Jean-Marie	Membre du conseil d'administration	Port de Québec