



**Mémoire de la  
Société de développement économique du Saint-Laurent  
(Sodes)**

**sur l'avant-projet de loi  
Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme**

**présenté à la  
Commission de l'aménagement du territoire**

**Le 21 avril 2011**

Sodes  
271, rue de l'Estuaire  
Québec (Québec) G1K 8S8  
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627  
sodes@st-laurent.org

## Sommaire

L'industrie maritime et portuaire joue un rôle essentiel dans l'économie du Québec. Elle constitue une composante essentielle d'une chaîne logistique de transport qui dessert les entreprises du Québec tout autant que de l'Amérique du Nord. Cette chaîne logistique constitue un véritable corridor de commerce qui ouvre le territoire du Québec mais aussi tout le cœur industriel du continent aux marchés outre-mer. Dans un contexte de mondialisation, la présence d'un corridor de commerce permettant le transport et la manutention rapide et efficace de divers types de marchandises est un facteur de compétitivité essentiel. L'enjeu en est le développement économique et la prospérité du Québec.

Les ports du Québec constituent certainement la pierre angulaire de ce corridor de commerce. Afin de rester compétitifs et de bien répondre aux besoins grandissants de transport dans un contexte de mondialisation, les ports devront se consolider et se développer au cours des prochaines années. Ceci aura bien sûr un impact sur leurs activités qui devront être maximisées voire même accrues. Les ports ont aussi un impact sur les axes de transport terrestres (routier et ferroviaire) qui doivent les desservir de façon efficace.

D'un autre côté, les usages résidentiels et récréatifs ont tendance à se rapprocher des territoires et des accès portuaires, ce qui peut provoquer des irritants de part et d'autre. Les citoyens qui sont exposés aux activités industrielles ou au trafic lourd peuvent se plaindre. Or, les responsables des activités portuaires ne devraient pas avoir à gérer ce genre de situation qui est souvent relié à une planification inadéquate de l'aménagement du territoire. De telles situations peuvent aussi exercer une pression sur les usages portuaires à plus long terme, menaçant ainsi la pérennité des territoires à vocation industrielle qui les desservent. En effet, la tendance en milieu urbain est souvent de récupérer les terrains industriels sous-utilisés pour d'autres fins et de rapprocher les usages résidentiels et récréatifs de ces zones traditionnellement industrielles. Il est essentiel de prendre les mesures nécessaires pour réduire cette pression urbaine sur les zones portuaires et leurs accès de façon à en assurer la pérennité et l'efficacité. Ceci nécessite la mise en place d'une saine cohabitation des usages qui est la responsabilité des autorités régionales et locales qui doivent collaborer avec les gestionnaires d'installations portuaires.

La planification du territoire est certainement le principal outil permettant d'atteindre cette saine cohabitation. Il faut toutefois s'assurer que les enjeux reliés au développement portuaire, qui dépassent souvent les considérations locales, soient pris en compte par les autorités locales et régionales dans leur planification. Les mesures nécessaires doivent être mises en place dans les plans d'aménagement pour traduire une réelle compréhension de l'importance, des besoins et des réalités associés aux activités portuaires. Aussi, les autorités locales et régionales doivent avoir une vision à long terme qui prenne en compte les prérogatives découlant de la présence d'installations portuaires en milieu urbain.

## **La Sodes**

La Sodes est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ses membres œuvrent dans tous les segments de l'industrie maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

Ce mémoire est déposé dans le cadre de la consultation générale sur l'avant-projet de loi, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. Nous considérons que cette consultation présente une occasion privilégiée pour soulever un certain nombre de préoccupations concernant le secteur portuaire en lien avec l'aménagement du territoire.

## **L'industrie maritime et portuaire: un atout essentiel pour notre développement économique**

L'industrie maritime et portuaire joue un rôle essentiel dans l'économie du Québec. Elle constitue une composante essentielle d'une chaîne logistique de transport qui dessert les entreprises du Québec tout autant que de l'Amérique du Nord. Cette chaîne logistique constitue un véritable corridor de commerce qui ouvre le territoire du Québec mais aussi tout le cœur industriel du continent aux marchés outre-mer. Dans un contexte de mondialisation, la présence d'un corridor de commerce permettant le transport et la manutention rapide et efficace de divers types de marchandises est un facteur de compétitivité essentiel. L'enjeu en est le développement économique et la prospérité du Québec.

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs constitue une artère vitale pour notre économie. Il représente près de 575 milliards de dollars de commerce international pour le Québec et l'Ontario dont 107 milliards de dollars uniquement pour le commerce maritime. Ce sont près de 250 millions de tonnes de marchandises qui sont acheminées chaque année par transport maritime dans l'ensemble du corridor Saint-Laurent, ce qui représente somme toute près de 70% du commerce international de l'ensemble du Canada.

Le gouvernement du Québec reconnaît bien l'importance du corridor de commerce qui s'articule autour du Saint-Laurent et collabore à la mise en place du projet de la Porte continentale et du Corridor de commerce Québec-Ontario. Ce projet, qui implique aussi les gouvernements du Canada et de l'Ontario, vise à développer un corridor de commerce sur lequel notre développement économique pourra s'appuyer.

Les ports du Saint-Laurent jouent un rôle particulièrement important dans le Corridor de commerce Québec-Ontario. Pour les marchandises internationales qui transitent dans ce système de transport, les ports constituent rien de moins que la porte d'entrée ou de sortie qui nous lie aux marchés outremer. À chaque année, ce sont plus de 100 millions de tonnes de marchandises diverses qui sont transbordées dans les différents ports du Saint-Laurent. Ces marchandises incluent entre autres des produits de consommation

conteneurisés qui passent essentiellement par le Port de Montréal. On retrouve aussi des marchandises en vrac dont de grosses quantités sont transbordées dans les ports du Saint-Laurent qui permettent de relier les Grands Lacs aux destinations outremer.

Dans le contexte où il y a une volonté claire et ferme, tant du secteur public que privé, de miser sur le corridor Saint-Laurent–Grands Lacs pour le développement économique, il y a un besoin de consolider et de développer plusieurs infrastructures portuaires du Saint-Laurent qui auront des besoins croissants en termes de capacité. Plusieurs administrations portuaires du Saint-Laurent ont d'ailleurs élaboré des projets de développement qui permettront à ces organisations de bien répondre aux besoins grandissants de transport de marchandises au cours des prochaines décennies.

### **Les ports du Saint-Laurent: pierres angulaires du système de transport intermodal**

Les ports n'opèrent bien sûr pas en vase clos avec une simple façade maritime. Ils font partie d'un système de transport complexe qui intègre les modes maritime, routier et ferroviaire. Les ports constituent ainsi de véritables plaques tournantes pour la chaîne logistique qui doit en bout de ligne relier les différents marchés grâce aux modes routier et ferroviaire.

Ce rôle joué par les ports est particulièrement névralgique au sein de tout corridor de commerce puisque le transfert modal constitue un point de rupture dans la chaîne logistique qui amène souvent des coûts et des délais. Une bonne partie de l'efficacité et de la compétitivité de l'ensemble de la chaîne logistique dépend ainsi de la capacité des ports à réaliser rapidement et efficacement la manutention et le réacheminement des marchandises. C'est d'ailleurs pour ces raisons qu'une bonne partie de la compétitivité de toute la chaîne logistique se joue dans les ports. Ces derniers doivent être dotés des espaces et des équipements nécessaires pour jouer leur rôle efficacement. La question des accès portuaires, composés de routes et de voies ferrées, est tout aussi importante. La fluidité de ces accès est d'une grande importance pour l'efficacité des ports et de l'ensemble du réseau de transport.

Les installations portuaires constituent un actif essentiel à notre économie dont la portée est régionale mais aussi nationale. Ceci est d'autant plus important dans un contexte où les activités portuaires auront tendance à s'intensifier avec le développement du commerce international. Pour demeurer compétitifs, les ports devront se développer au cours des prochaines années afin de faire face à la demande croissante en transport. Ceci implique le développement des sites portuaires en soit mais aussi le besoin d'assurer les accès terrestres nécessaires (routier et ferroviaire) à ces installations pour le trafic lourd.

### **Le défi de la cohabitation en milieu urbain**

Les activités portuaires se trouvent bien souvent en milieu urbain, ce qui implique inévitablement une proximité entre les activités portuaires et des usages résidentiels ou récréatifs. De plus, les friches industrielles localisées près de zones portuaires

présentent souvent un intérêt particulièrement élevé pour les projets immobiliers ou récréatifs dû à leur localisation près du fleuve. Cet appétit territorial peut impliquer un rapprochement avec les activités industrielles et portuaires déjà en place. Dans bien des cas, la tendance en milieu urbain est de convertir des terrains portuaires à des fins résidentielles et récréatives, ce qui se fait parfois sans égard aux conflits d'usages que cela peut causer.

Les activités portuaires et industrielles de même que le trafic lourd qui lui est associé peuvent bien sûr provoquer des désagréments pour les citoyens qui les côtoient. Cette situation découle d'une proximité excessive des usages résidentiels ou récréatifs et des activités industrielles. Ces problématiques découlent bien souvent d'une planification inadéquate du territoire qui ne prend pas en compte les inconvénients liés à cette proximité. Ces problèmes surviennent dans bien des cas près de sites à vocation traditionnellement industrielle, mais qui ont été graduellement englobés par des projets résidentiels et récréatifs. Il n'est pas acceptable que de telles situations nuisent à la consolidation et au développement des zones portuaires.

Les accès terrestres aux zones portuaires sont primordiaux et doivent permettre un transit rapide et efficace des marchandises. Une partie de ces accès terrestres est bien sûr située dans des zones urbanisées et parfois congestionnées. Le trafic lourd desservant les zones portuaires devrait avoir accès à des axes de transport permettant de limiter les inconvénients du trafic lourd en milieu urbain, tant au niveau de la fluidité du trafic que des conflits d'usage pouvant découler de ce genre de trafic.

La planification du territoire est certainement le principal outil permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les usages industriels et portuaires. Il est essentiel que les autorités locales et régionales reconnaissent l'importance des ports et des accès portuaires et que cette reconnaissance se traduise dans leurs documents de planification afin d'assurer la meilleure cohabitation possible de ces différents usages. La planification doit se traduire par une bonne compréhension des réalités portuaires, des usages qui leurs sont associés et des besoins qui devront être comblés en lien avec ces usages à court, moyen et long terme.

### **Assurer la pérennité des usages et des accès portuaires**

Il est aussi essentiel que les autorités régionales et locales intègrent, dans leur vision à long terme, les réalités associées aux activités portuaires, au transport de marchandises et au trafic lourd. Ceci devrait se refléter dans les documents de planification locaux et régionaux qui doivent traduire une bonne compréhension des besoins et de l'importance de ces activités tant au niveau local que national.

Il est souligné dans le document d'information portant sur le projet de loi que l'un des objectifs est de centrer l'intervention du gouvernement sur les enjeux stratégiques en aménagement du territoire. Nous croyons que la cohabitation des usages industriels et portuaires en milieu urbain et périurbain constitue un enjeu stratégique primordial vu ses répercussions sur la compétitivité économique à l'échelle nationale.

La pression exercée par les usages urbains sur les terrains à vocation industrielle peut avoir de fâcheuses conséquences si le potentiel de ces espaces est limité par une mauvaise planification du territoire ou des conflits d'usages. Ceci concerne les zones portuaires et industrielles en soit, mais aussi les principaux axes de transport terrestre à vocation industrielle. La planification du territoire doit prendre en compte l'importance de ces infrastructures ainsi que leur capacité à répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport de marchandises. Tel que mentionné précédemment, ces infrastructures jouent un rôle clé pour le développement économique local et national et il est essentiel de consolider ce rôle à long terme.

## **Recommandations**

Nous désirons présenter quelques recommandations afin que les préoccupations soulevées ci-haut soient davantage prises en compte dans les processus de planification du territoire par les autorités locales et régionales:

- S'assurer que les autorités régionales et locales consultent les autorités responsables du développement et de l'opération des infrastructures de transport, incluant les administrations portuaires et les chemins de fer, dans leurs processus de planification du territoire;
- S'assurer que les autorités régionales et locales prévoient, dans leurs documents de planification, des zones tampons entre les zones portuaires et les usages résidentiels ou récréatifs afin de limiter les conflits d'usage et réduire les pressions sur les activités portuaires;
- S'assurer que les autorités régionales et locales prennent en compte, dans leurs documents de planification, l'organisation du transport terrestre en incluant le trafic lourd desservant les sites portuaires, qu'il soit routier ou ferroviaire;
- S'assurer que les autorités locales et régionales prennent en compte les besoins à long terme en matière d'espaces portuaires et d'accès portuaires (routier ou ferroviaire) dans leurs documents de planification.