



Plan  
**D'UTILISATION  
DES SOLS**

JUILLET 2024



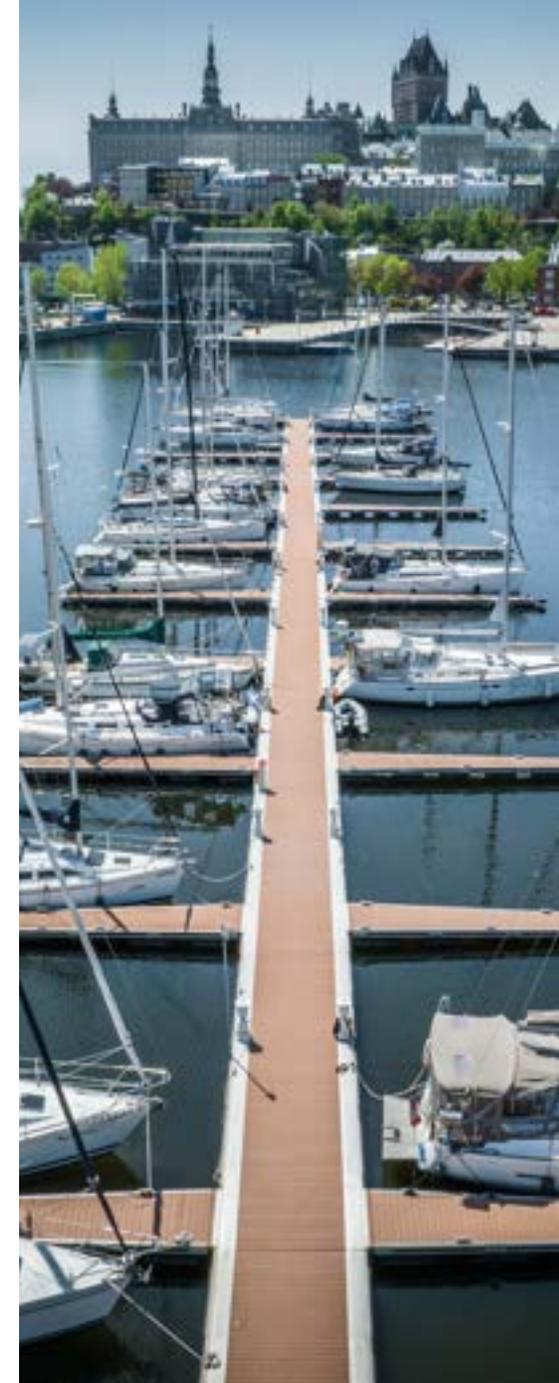
**PORT  
QUÉBEC**

**▼ D'ICI, ON VOIT LOIN**  
FROM HERE, WE SEE FAR AHEAD



# Table des matières

<b>TERMINOLOGIE</b>	<b>4</b>	Initiatives environnementales	54
		Synthèse du diagnostic	55
<b>MOT DE LA DIRECTION</b>	<b>7</b>		
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>8</b>		
Objectifs du plan d'utilisation des sols	9		
Contexte législatif	10		
Mission, vision et valeurs	11		
Un PUS intégré à la planification stratégique du Port	12		
Planification territoriale	13		
<b>2. DÉMARCHE COLLABORATIVE</b>	<b>19</b>		
Démarche	20		
Acteurs de la planification	21		
Comités	21		
Processus de collaboration	22		
<b>3. CONTEXTE DU PORT</b>	<b>23</b>		
D'hier à aujourd'hui	24		
Le Port de Québec aujourd'hui	26		
<b>4. DIAGNOSTIC</b>	<b>32</b>		
Terminaux et activités portuaires	33		
Transport multimodal	41		
Secteurs industriels et innovants	42		
Potentiel d'intensification	44		
Cohabitation ville-port	45		
		Initiatives environnementales	54
		Synthèse du diagnostic	55
		<b>5. TENDANCES ET OPPORTUNITÉS</b>	<b>56</b>
		<b>6. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS</b>	<b>64</b>
		Orientation 1	66
		Orientation 2	69
		Orientation 3	72
		Orientation 4	74
		<b>7. UTILISATION DU SOL</b>	<b>76</b>
		Méthodologie	77
		Affectations	79
		Usages associés aux affectations	93
		Processus d'approbation des nouvelles utilisations	95
		<b>8. MISE EN ŒUVRE</b>	<b>96</b>
		Suivi et modification du PUS	97
		<b>9. CONCLUSION</b>	<b>99</b>
		Adoption du nouveau PUS	100
		Remerciements	101



# Terminologie <sup>1</sup>

**Activité culturelle, récréative et sportive :** Comprend les espaces dédiés aux activités culturelles, récréatives et sportives sur les terrains portuaires, visant à divertir la population, qu'ils soient accessibles au public ou réservés à des fins privées.

**Activités portuaires :** Activités rendues à des navires, des marchandises ou encore aux différents opérateurs de terminaux. Les activités portuaires visent à rendre possible ou à faciliter l'acheminement des marchandises du lieu d'expédition jusqu'à leur destination finale.

**Activités non portuaires :** Activités menées sur les terrains relevant de la juridiction portuaire, mais dépassant le cadre de la mission principale du port, par exemple les activités culturelles, récréatives et sportives, les événements, etc.

**Administration portuaire de Québec (APQ) :** Administration portuaire canadienne légalement prorogée par lettres patentes entrées en vigueur le 1er mai 1999 en vertu de la Loi maritime du Canada (LMC), chapitre 10, 46-47 Elizabeth II, 1997-1998, sanctionnée le 11 juin 1998.

**Amarrage:** Action de maintenir un navire en place et l'empêcher de dériver ou de se déplacer.

**Ancrage:** Action de stabiliser un navire en le fixant à un point fixe sur l'eau à l'aide d'une ancre, lorsque le navire est à l'arrêt dans un secteur où il n'y a pas

de quai disponible pour l'amarrage, ou lorsqu'il est nécessaire de maintenir le navire en position pendant une certaine période, comme lors des opérations de chargement ou de déchargement de marchandises.

**Association internationale villes et ports (AIVP) :** Organisation non gouvernementale qui rassemble les acteurs urbains, portuaires et leurs partenaires dans le monde entier afin d'améliorer la relation entre ville et port dans le cadre d'une coopération mutuelle pour un développement urbain, portuaire et économique plus durable, responsable et innovant en plaçant le citoyen au cœur de son action.

**Armateurs :** Entreprises possédant et exploitant tous types de navires.

**Bureaux administratifs et/ou institutionnels:** Établissements dont l'activité principale est reliée à la fourniture d'un service professionnel, technique ou d'affaires, dont les bureaux administratifs des entreprises, des associations et des administrations publiques.

**Commerces et services destinés à la population:** Établissements dont l'activité principale est d'offrir des biens et services à la population, ainsi que les commerces reliés à la restauration ou au divertissement. L'entreposage intérieur ou extérieur peut être autorisé accessoirement.

**Commerces et services destinés à l'industrie**

**maritime:** Établissements dont l'activité principale est d'offrir des biens et services conçus pour répondre aux besoins des activités maritimes et portuaires.

**Chaîne d'approvisionnement :** Ensemble d'opérations, de l'achat des matières premières à la livraison d'une marchandise, qui visent à répondre à une certaine demande en fournissant un bien ou un service quelconque.

**Chargement / Déchargement:** Processus consistant à amener des marchandises à bord d'un navire ou à les retirer, généralement effectué à partir d'un quai, d'un terminal portuaire ou encore lorsqu'un navire est ancré.

**Croisières:** L'accueil, l'amarrage et le départ des navires de croisière, impliquant l'embarquement et le débarquement des passagers, l'assistance aux navires, ainsi que l'accueil des croisiéristes dans la ville.

**Eau portuaire:** eau navigable dans le plan d'eau sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec.

**Entreposage :** Ensemble des surfaces dédiées au stockage des marchandises sur les terrains portuaires.

**ESG :** Les critères ESG représentent des paramètres environnementaux, sociaux et de gouvernance reconnus pour évaluer les efforts d'une organisation en matière de développement durable.

<sup>1</sup> Les définitions et terminologies utilisées ont pour but d'assurer une meilleure compréhension du document et d'éviter les erreurs d'interprétation.

**Événements:** Comprend les espaces extérieurs dédiés aux événements pour lesquels l’achalandage peut être important, mais de façon ponctuelle ou sporadique.

**Équipements techniques et infrastructures stratégiques:** Comprend l’ensemble des équipements techniques et infrastructures qui servent au bon fonctionnement et à la gestion efficace des activités portuaires

**Hivernage :** Temps que les navires passent amarrés à quai pendant les mois d’hiver.

**Installation portuaire :** Quai, jetée, brise-lames, terminal, entrepôt ou autre construction situés dans les eaux navigables ou à la surface ou à proximité de celles-ci, y compris les terrains liés à leur utilisation ou adjacents aux eaux navigables, et affectés à la navigation ou au transport par eau.

**Intermodal :** Transfert de marchandises en utilisant divers modes de transport interconnectés, incluant le transport maritime, ferroviaire et routier.

**Lettres patentes :** Document juridique par lequel le gouvernement fédéral délègue ses pouvoirs et précise le fonctionnement des administrations portuaires, sociétés à but non lucratif qui exploitent les principaux ports canadiens et gèrent les terres de la Couronne environnantes.

**Limites juridictionnelles de l’Administration portuaire de Québec :** Désigne toutes les eaux navigables et le territoire étant sous la juridiction de l’APQ telle que définie dans les Lettres patentes et les Lettres patentes supplémentaires de l’Administration.

**Loi maritime canadienne :** Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l’aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

**Manœuvres ferroviaires :** Opérations de déplacement et de gestion des wagons et des trains sur les terrains du port.

**Manutention :** Chargement et déchargement d’un navire, ainsi que le transfert dans un terminal portuaire.

**Marchandises générales à ciel ouvert :** marchandises transportées autrement qu’en vrac, soit dans des sacs, des barils, des boîtes et sur palettes, ainsi que les colis lourds et non emballés, qui sont entreposées dans des espaces à ciel ouvert.

**Marchandises conteneurisées :** marchandises transportées par conteneurs, soit des boîtes métalliques de dimensions normalisées et empilables.

**Marchandises générales sous couvert :** marchandises transportées autrement qu’en vrac, soit dans des sacs, des barils, des boîtes et sur palettes, ainsi que les colis lourds et non emballés et qui sont entreposées dans des hangars

**Marina :** Ensemble portuaire comportant des installations pour les touristes et les plaisanciers.

**Mesures d’atténuation :** Mesures visant à éliminer, à réduire ou à limiter les effets environnementaux négatifs d’un projet. Y sont assimilées les mesures de réparation de tout dommage causé par ces effets, notamment par remplacement, restauration ou indemnisation.

**Navette fluviale :** Type de bateau utilisé pour les transports en commun ou voué au tourisme, avec une organisation similaire à un réseau d’autobus.

**Navire en attente :** Navire qui est dans un état de préparation opérationnelle pour effectuer une activité.

**Opérateurs de terminaux :** entreprises exploitant des quais aménagés spécialement pour recevoir et stocker des marchandises spécifiques.

**Perspective visuelle :** Vue sur un ensemble d’éléments d’intérêt plus ou moins lointain à partir d’un point donné. De façon générale, la perspective visuelle est moins large que le panorama.

**Plan d’utilisation des sols (PUS) :** Le plan d’utilisation des sols est un instrument de travail qui traduit spatialement les orientations d’aménagement définies par l’Administration portuaire de Québec, tel que requis par la Loi maritime canadienne.

**Processus d’évaluation et d’atténuation des impacts (PEAI) :** Processus cohérent avec les exigences de la Loi sur l’évaluation d’impact (LEI) permettant d’encadrer la réalisation de projet et/ou d’activités qui s’inscrivent dans une perspective de développement durable, où les préoccupations et les idées de la population et des parties prenantes sont entendues et prises en compte

pour favoriser l'adoption de pratiques exemplaires et l'atténuation des effets environnementaux négatifs.

**Quai** : Section de berge, de rive ou de rivage de port aménagée en vue de permettre l'accostage des bâtiments de navigation, l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des marchandises.

**Ravitaillement**: Approvisionnement principalement en carburant, mais également en eau, en nourriture, en équipements et en autres fournitures essentielles pour les navires lorsqu'ils sont amarrés dans un port.

**Réparation navale / Réparation de navire / Fabrication**: Site pour la réparation ou la fabrication de la structure d'un navire.

**Commerces et services destinés à l'industrie maritime** : Entreprises spécialisées dans l'arrimage, le chargement, le déchargement, l'entreposage des marchandises, la réparation navale, l'entretien du navire, le remorquage, les services environnementaux, ou qui ont une expertise propre aux activités maritimes et qui offrent leurs services pour assurer le bon fonctionnement du transport maritime.

**Terrains du port / terrain portuaire** : Terrains qui font partie du territoire sous la juridiction de l'APQ.

**Terminal portuaire / terminal maritime** : Quais aménagés pour la manutention de marchandises ou pour l'accueil des passagers des navires de croisière ou des navettes fluviales

**Transbordement** : Transfert de marchandises d'un

navire à un autre. Le transfert peut être effectué directement ou par l'intermédiaire d'un quai.

**Traversier**: Type de navire transportant des passagers, des véhicules, des cyclistes et parfois des marchandises d'un point à un autre, généralement sur des itinéraires réguliers.

**Vrac liquide** : Marchandises liquides qui sont transportées sans emballage ni arrimage et qui sont entreposées dans des réservoirs.

**Vrac nature** : Marchandises solides issues de la biomasse, qui sont transportées sans emballage ni arrimage et qui sont entreposées dans des hangars, entrepôt en toile, silos ou autre installation.

**Vrac solide sous couvert/recouvert** : Marchandises solides plus ou moins granuleuses qui sont transportées sans emballage ni arrimage et qui sont entreposées dans des hangars, entrepôt, silos, ou autre installation, ou recouvert d'une toile ou autre.

**Vrac solide à ciel ouvert** : Marchandises solides plus ou moins granuleuses qui sont transportées sans emballage ni arrimage et qui sont entreposées dans des espaces à ciel ouvert

**Voie maritime** : Système d'écluses permettant le passage des navires entre le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

# Mot de la direction



**Mario Girard**

**Président-directeur général**

Le plan d'utilisation des sols (PUS) est un document de planification structurant visant à encadrer les usages existants et reconnus sur l'ensemble des propriétés de l'APQ le tout en lien avec notre mission, notre vision 2035 et dans le respect de nos valeurs. Réalisé en collaboration avec les usagers du Port de Québec ainsi qu'avec notamment la Ville de Québec, le PUS se veut aussi une référence pour guider le développement futur de notre Port, et ce dans une approche intégrant les principes ESG.

Je suis fier de vous présenter cette nouvelle version du PUS qui présente la vocation des terrains de chaque secteur portuaire et les différents types d'activités qui s'y trouvent. Ces activités sont directement reliées aux besoins des chaînes d'approvisionnement de différentes industries que la communauté portuaire de Québec dessert, et ce, tout en considérant les éléments au cœur de notre vision tels que la cohabitation avec les communautés voisines et la préservation des milieux naturels.

Les prémisses de base de la mise à jour du PUS étaient de s'adapter aux nouvelles dynamiques de l'industrie portuaire afin d'assurer un développement portuaire durable et mettre de l'avant les activités du Port comme moteur économique, social et environnemental dans la ville. Il s'agit d'intégrer le Port dans le « réseau Ville », en assurer une intégration harmonieuse et orienter le développement vers une optimisation et une modernisation des opérations, des terrains du Port ainsi que des espaces citoyens.

L'approche de consultation proactive de la communauté et des parties prenantes qui a été entreprise tout au long du

processus de mise à jour du PUS démontre également cette intention accentuée de collaborer avec les parties prenantes. À cet effet, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les gouvernements, les institutions locales, les organisations communautaires, les opérateurs, les Premières Nations et les groupes environnementaux afin de nous assurer que le PUS réponde le plus possible aux besoins et aux préoccupations de toutes les parties prenantes concernées. Les affectations de sols présentées assurent ainsi la flexibilité des activités et du développement futur, mais également transparence et prévisibilité pour les parties prenantes. Finalement, le plan d'action qui découle du PUS permettra un suivi et une évaluation en continu des engagements et des actions qui en découlent.

Plus d'un an s'est écoulé depuis les débuts de l'exercice de mise à jour du PUS. L'équipe mandatée s'est inspirée des PUS d'autres ports ainsi que des meilleures pratiques comparables. Le PUS de l'APQ est toutefois unique vu son milieu, sa façon de définir les usages et dans la façon dont l'APQ évalue ses projets notamment grâce à son Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI). La mise à jour du PUS représente une étape cruciale dans la mise en œuvre de notre vision 2035 et un pas de plus dans notre engagement envers un développement durable et responsable des activités portuaires. Je suis confiant dans notre capacité à mettre en œuvre les actions prévues dans ce plan qui répondent non seulement aux besoins présents sans toutefois compromettre ceux qui émaneront dans le futur. Toute l'équipe du Port de Québec est mobilisée à concrétiser cette vision où le Port est intégré de façon harmonieuse avec sa communauté et son environnement.

An aerial photograph of a city at dusk. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of blue, orange, and purple. The city lights are visible in the distance, and a large marina with many boats is in the foreground. A blue rectangular overlay is positioned on the left side of the image, containing the text '1 INTRODUCTION'.

# 1 INTRODUCTION

# Objectifs du plan d'utilisation des sols

Le plan d'utilisation des sols (PUS) traduit spatialement les orientations d'aménagement du Port et décrit la manière dont celui-ci intégrera les tendances portuaires en termes d'aménagement sur son territoire, le tout de façon à supporter les orientations stratégiques de l'organisation.

Le plan d'utilisation des sols est un outil visant à guider le développement du Port en lien avec sa mission et ses valeurs. Cet outil aspire également à représenter l'aménagement des terrains et à intégrer différents types d'activités en fonction des besoins reliés à la chaîne d'approvisionnement et de la transformation anticipée pour le Port, et ce, tout en considérant la préservation des milieux naturels et la cohabitation avec les communautés voisines.

Le premier plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec (APQ) a été établi en 2001. Sa révision vise à mettre en lumière l'évolution des tendances portuaires régionales et internationales, conjuguées à sa vision de développement à long terme.

L'élaboration de ce plan a pris en considération les différents acteurs concernés et impliqués dans le développement du territoire portuaire et se veut un document de planification qui prend en considération leurs enjeux.

Le plan d'utilisation des sols identifie des intentions en matière de développement et d'aménagement. Celui-ci poursuit les principaux objectifs suivants :

- Traduire spatialement la vision de l'APQ en termes de développement et d'aménagement;
- S'adapter aux nouvelles dynamiques de l'industrie portuaire et des industries desservies;
- Mettre de l'avant les activités du Port comme moteur économique, social et environnemental dans la ville;
- Assurer un développement portuaire durable et d'une certaine prévisibilité pour les parties prenantes;
- Assurer une intégration harmonieuse entre le Port et la ville et améliorer les espaces citoyens.



# Contexte législatif

Le plan d'utilisation des sols est un document de planification obligatoire. Il soutient l'objectif de la Loi maritime canadienne en matière de protection de la compétitivité du commerce maritime canadien.

## Loi maritime canadienne

L'APQ est régie par la Loi maritime canadienne depuis son entrée en vigueur en 1999. Ayant pour objectif de faciliter l'efficacité et la viabilité des ports canadiens, la loi énonce des pouvoirs et des obligations aux 18 entités ainsi créées. Les différents règlements adoptés par l'APQ doivent être conformes en vertu de cette loi.

Les administrations portuaires doivent obligatoirement s'assurer de la pérennité des infrastructures qui sont sous leur gestion. Elles sont aussi tenues de se doter d'un plan détaillé d'utilisation des sols. Ce plan doit faire état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles et des biens réels en tenant compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

## Lettres patentes

Les lettres patentes de l'APQ émises le 1<sup>er</sup> mai 1999 établissent un cadre de gouvernance et décrivent les biens sous sa propriété, ses activités et ses pouvoirs. Son cadre financier y est aussi énoncé, notamment en ce qui a trait à sa limite d'emprunt et les redevances qu'elle doit payer au gouvernement fédéral.

## Contexte de planification

Le plan d'utilisation des sols doit s'arrimer à la Loi maritime canadienne et soutenir la vision de l'APQ. Son élaboration découle donc des différents documents de planification stratégique et se doit d'être cohérente avec l'ensemble des documents de mise en œuvre.

Les immeubles fédéraux sous la gestion de l'APQ sont assujettis prioritairement aux lois et règlements émanant de l'autorité fédérale. L'APQ est toutefois proactive et va au-delà des réglementations fédérales, notamment en considérant comme valeurs guides les règlements municipaux et provinciaux dans la mesure où ceux-ci ne sont pas incompatibles avec sa mission. Le cas échéant, tout est mis en œuvre pour respecter le plus possible l'esprit de ces règlements.

# ▼ Mission, vision et valeurs

La mission, la vision et les valeurs de l'APQ ont été revues dans le cadre de la planification stratégique conduite en 2023 de laquelle a découlé la vision 2035 de l'organisation qui a été rendue publique la même année. La vision guide les décisions prises au quotidien, en plus de devenir l'assise même des fondements du PUS.

## Mission



Favoriser et développer le commerce maritime, servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada, et assurer sa rentabilité dans le respect de sa communauté et de l'environnement.

## Vision 2035



Être un Port reconnu par les citoyens pour sa gestion responsable du territoire, le respect de l'environnement et la protection de la biodiversité, tout en se positionnant comme un chef de file mondial dans la concrétisation de chaînes d'approvisionnement durables au service d'une économie plus résiliente.

## Orientations



### Être proche du monde

En devenant une référence en matière d'engagement communautaire



### S'engager pour un monde plus durable

En devenant un leader dans la lutte aux changements climatiques et en favorisant la transition énergétique



### Innover et rayonner dans le monde

En devenant un Port à l'avant-garde qui se démarque à l'international



### Aller plus loin avec notre monde

En devenant un employeur de choix, humainement engagé



# Un PUS intégré à la planification stratégique du Port

La portée et le contenu du plan d'utilisation des sols s'ajoutent de manière complémentaire aux divers documents de planification réalisés par le Port, contribuant ainsi à orienter les interventions du Port pour l'aménagement de ses propriétés. Dans le cadre d'une approche intégrée et cohérente, les documents listés ci-dessous ont été pris en compte, puisqu'ils exercent tous à un niveau différent une influence sur l'aménagement des secteurs à l'étude. Il est important de souligner que l'objectif du PUS consiste entre autres à identifier et spatialiser les orientations des différents documents de planification jusqu'ici élaborés par le Port. Aussi, toutes les autres considérations sont accessibles via les documents spécifiques.

## Vision d'entreprise

La vision 2035, la mission et les valeurs énoncées forment une base solide au cadre de planification.

## Plan stratégique

La planification stratégique 2023-2026 établit un portrait de la situation du Port, son positionnement face aux tendances mondiales, présente les contraintes et opportunités et établit les priorités d'action.

## Plan d'entreprise

Le plan d'entreprise 2023-2027 est adopté conformément à la Loi maritime canadienne et établit des orientations stratégiques pour le développement du Port.

## Plan d'action de développement durable

Le 3<sup>e</sup> plan d'action (2024-2028) vise la mise en place d'actions permettant de consolider les fondations d'une démarche de développement durable progressive et participative.

## Rapport Tables de bon voisinage

Issu des consultations réalisées en 2022 et 2023, ce rapport révèle les perceptions et les préoccupations des citoyens et vise la mise en place d'actions concrètes pour une meilleure cohabitation.

## Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI)

Le PEAi a été élaboré par l'APQ afin de répondre à la réglementation en vigueur, et aussi pour lui donner un droit de regard sur la réalisation de projets pouvant générer des impacts environnementaux et sociaux sur le territoire portuaire. Par ce processus, l'APQ entend non seulement poursuivre et améliorer le travail d'évaluation des impacts des projets à réaliser, mais aussi favoriser une participation active des citoyens et des communautés autochtones pour réaliser des projets à faibles impacts.

# Planification territoriale

L'APQ doit remplir un mandat d'importance nationale tout en considérant l'impact local des activités qui découlent de cette responsabilité. Bien que l'APQ soit une entité fédérale, ce qui l'exempte de l'application des réglementations municipales et provinciales, les politiques fédérales exigent néanmoins qu'elle tienne compte de ces réglementations et qu'elle agisse en tant que citoyen corporatif exemplaire. La volonté de l'APQ en est de même. Ainsi, il demeure essentiel d'harmoniser les objectifs d'aménagement du territoire du Port avec ceux de la Ville et de la communauté tout en considérant les enjeux économiques et environnementaux propres à la réalité des activités portuaires.

Le plan d'utilisation des sols s'inscrit dans la continuité des politiques et stratégies gouvernementales structurant l'aménagement et le développement des territoires. La page suivante met en lumière divers documents de planification émanant de l'agglomération de Québec, de la Communauté métropolitaine de Québec, de la Ville de Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec.

Ces documents exposent des visions d'aménagement, des objectifs et des stratégies qui concernent, entre autres, les terrains du Port. Tous ces documents d'orientations permettent de favoriser une collaboration optimale et cohérente entre les parties prenantes et ainsi mettre en valeur la région métropolitaine.



## Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec (PMAD), 2013

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) a pour objectif d'assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine en agissant sur l'aménagement, l'environnement et le transport. Ce document de planification attribue un rôle essentiel au Port de Québec dans le développement économique et social de la Communauté et reconnaît le Port comme un atout indéniable pour la région. Aussi, le Port s'inscrit dans une approche de collaboration avec la communauté et comme partie prenante à la composition d'une image distinctive pour la région tout en contribuant à son rayonnement.

Deux objectifs que poursuit la Communauté métropolitaine dans son PMAD concernent directement le Port:

- Favoriser l'intermodalité des installations de transport des personnes et des marchandises afin de tirer profit de leurs avantages comparatifs;
- Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations de transport d'intérêt métropolitain dont font partie le Port et les milieux de vie.

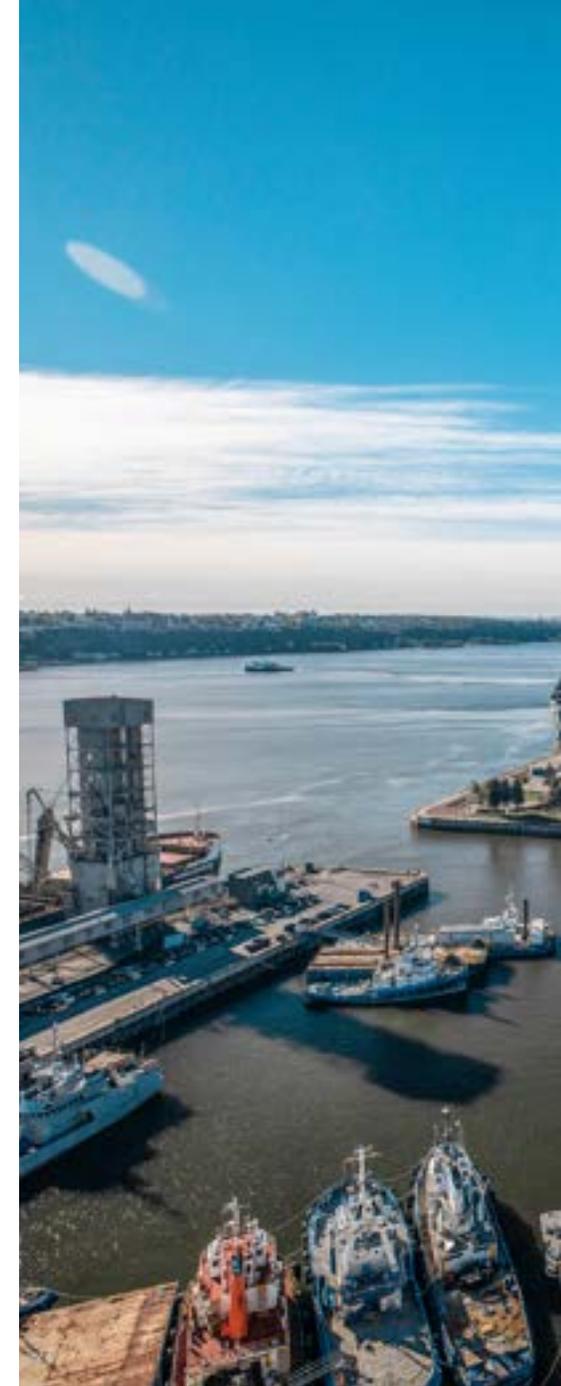
La CMQuébec établit également des bassins visuels d'intérêt pour lesquels des règles visant la mise en valeur des paysages fluviaux sont prescrites. Ces règles concernent l'intégration paysagère des nouvelles

constructions, de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales, ainsi que la protection des percées visuelles.

Le PMAD émet également des prescriptions d'aménagement pour ces lieux d'emploi, dont le Port fait partie. Il met de l'avant, notamment:

- l'importance de la présence d'espaces publics;
- une architecture de qualité;
- des aires d'entreposage camouflées;
- des aménagements favorisant la sécurité des personnes;
- une gradation des fonctions qui tient compte de la compatibilité de l'usage avec les zones contiguës, et qui intègre l'aménagement de zones tampons.

Finalement, le PMAD s'attend à une collaboration des partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin notamment de mettre en valeur les paysages fluviaux et d'aménager des espaces publics bordant le fleuve pour tous.



## Documents de mise en œuvre du PMAD

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD, la Communauté métropolitaine de Québec a élaboré le Parcours du fleuve, un axe structurant reliant de nombreux sites d'intérêt naturel, patrimonial et récréotouristique. Le plan d'ensemble du Parcours du fleuve vise à assurer la protection, la valorisation et la connectivité des composantes récréatives, paysagères et naturelles d'intérêt métropolitain. On y retrouve des sites ponctuels, des pôles nature et récréatifs, ainsi que des corridors prenant la forme de liens écologiques ou de circuits et promenades assurant la connectivité des activités récréatives en toute saison.

Dans son plan directeur pour la mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain, la Communauté métropolitaine identifie plusieurs forces et faiblesses paysagères qui concernent le Port. Des enjeux, objectifs et mesures d'actions pour chacune des forces sont identifiés.

Le document entend par « forces paysagères » les éléments structurants, identitaires, emblématiques ou toute autre composante qui participent à la lecture du paysage, sa conservation ou sa mise en valeur. Les forces paysagères sont les suivantes:

- installations portuaires de Beauport et de l'Estuaire

comme paysage portuaire et industriel lourd;

- installations récréatives de la Baie de Beauport et le bassin Louise comme paysage de sports et loisirs;
- axe Champlain (parcours fondateur).

À l'inverse, les faiblesses paysagères regroupent les éléments déstructurants, dégradés, ou toute autre composante qui perturbent la lecture du paysage, sa conservation ou sa mise en valeur. Le document identifie les éléments suivants comme étant des faiblesses paysagères:

- délimitation entre les activités portuaires et les activités urbaines et de plaisance dans le secteur de l'Estuaire;
- zone créée par l'autoroute Dufferin-Montmorency, les installations industrielles lourdes et la cour de triage de la propriété du CN;
- convivialité de l'accès à la Baie de Beauport.

## Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, 2020

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) révisé de l'agglomération de Québec est un document de planification qui a pour objectif principal de soutenir la croissance et le développement de l'agglomération en mettant en valeur les richesses historiques et écologiques de son territoire.

Le document reconnaît le rôle de premier plan joué par le Port de Québec dans le transport des marchandises, une activité économique de grande importance pour la ville et la région. Le SAD aspire à promouvoir le développement et le rayonnement du Port, tout en veillant à favoriser une cohabitation harmonieuse entre les infrastructures de transport et les zones de vie locales.

Le SAD mentionne quelques objectifs en lien avec le Port :

- maintenir des corridors de transport des marchandises efficaces, compétitifs et sécuritaires, notamment en redéfinissant un réseau de camionnage rapide, facilitant l'accès au Port;
- favoriser l'accessibilité au Port de Québec;
- favoriser la cohabitation harmonieuse entre les infrastructures de transport de marchandises et les secteurs de l'activité humaine.

Finalement, le SAD identifie le secteur de l'Estuaire comme étant un territoire d'intérêt esthétique, avec ses percées visuelles d'intérêt et son rôle de porte d'entrée.

## Vision de mise en valeur de la Commission de la capitale nationale du Québec

La vision d'aménagement de la Commission de la capitale nationale vise à rehausser son statut distinctif en mettant en valeur ses caractéristiques et ses sites emblématiques grâce à cinq initiatives. La première stratégie est étroitement liée au Port de Québec : «Améliorer l'accès au public au fleuve Saint-Laurent en poursuivant la réalisation des aménagements riverains constituant des lieux de rassemblement », notamment en s'inscrivant dans la réflexion sur la valorisation des zones industrielles bordant le fleuve Saint-Laurent et sur le bouclage interrives de la zone fluviale de la capitale.

La Commission travaille à la planification de la quatrième phase de la Promenade Samuel-De Champlain, à proximité du secteur de Beauport. La Commission est également un partenaire dans l'élaboration de la Promenade portuaire du Foulon, un projet actuellement mené par l'APQ dans le secteur de l'Anse au Foulon. Ce projet sera élaboré en continuité avec les initiatives des différentes phases de la Promenade Samuel-De Champlain. Des aménagements sont donc à prévoir à proximité des terrains portuaires, lesquels seront issus notamment du concours d'idéation lancé par le gouvernement du Québec pour imaginer le réaménagement de la phase 4 du littoral du Saint-Laurent et du plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords.



## Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec et règlements d'urbanisme

Le plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec est en cours de révision depuis l'adoption du SAD révisé. Il évoluera vers le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), qui guidera la planification de la ville d'ici 2050. En parallèle, un Guide des milieux de vie sera élaboré, offrant l'opportunité à la Ville de préciser les interfaces entre la ville et le port. La version en vigueur établit des interventions structurantes. Celles-ci concernent le Port lorsqu'il est question de planification du développement urbain dans une perspective de développement durable et de la création d'un réseau reliant les parcs, les berges des cours d'eau, y compris le fleuve, et les montagnes.

Le règlement de zonage de la Ville de Québec encadre les usages autorisés ainsi que la forme bâtie et les autres caractéristiques du territoire, y compris dans les secteurs portuaires. Le règlement applique une diversité de zones sur le terrain du Port et ses environs, il indique les usages autorisés et les usages particuliers, dont des usages industriels, des commerces à incidence élevée et enfin des hauteurs maximales d'entreposage extérieur. Dans certains cas, la réalité des opérations portuaires peut teinter l'application de ces règlements.

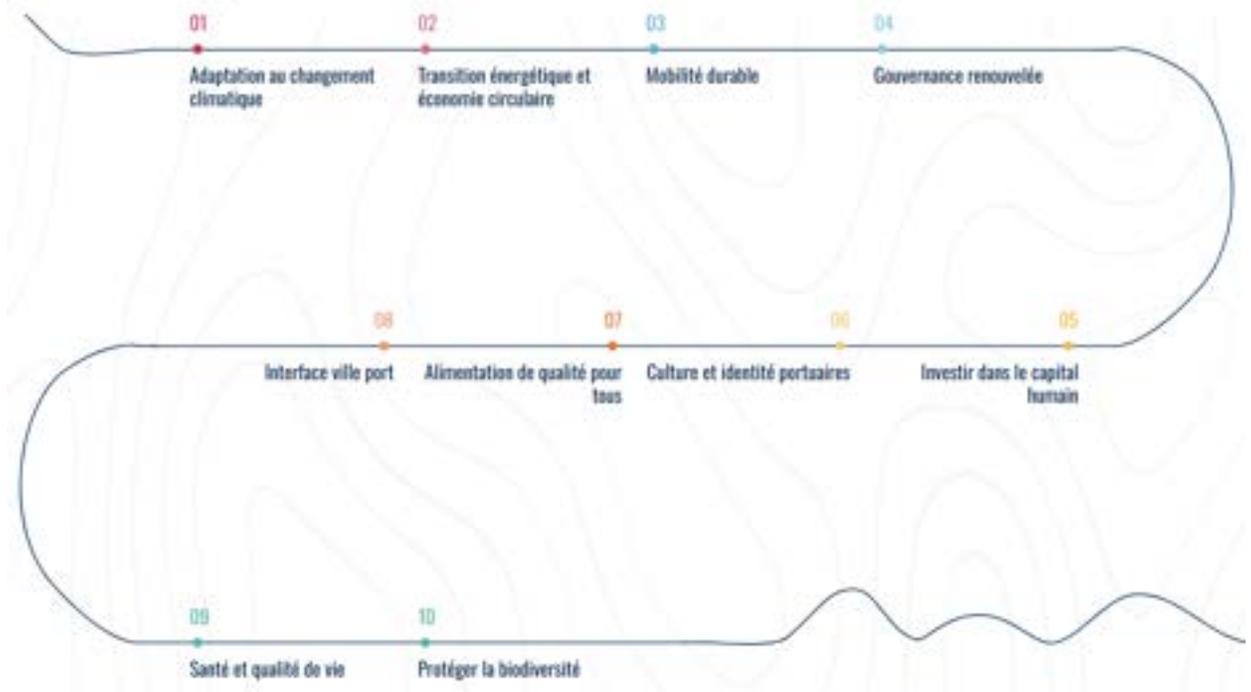
## Plan de mobilité durable, Ville de Québec, 2010

S'inscrivant dans une vision à l'horizon 2030, le plan de mobilité durable (PMD) de la Ville de Québec met de l'avant le développement urbain et le transport collectif et actif. Celui-ci place d'ailleurs le développement durable au cœur de son approche globale. Le PMD traite également de transport de marchandises et intègre certains enjeux relatifs à la chaîne logistique du Port de Québec. Il reconnaît notamment que le réseau routier est soumis à une forte pression et qu'il existe un potentiel sous-exploité dans les modes de transport maritime et fluvial. Ces modes présentent de nombreux avantages environnementaux, notamment en matière de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

## Agenda 2030 de l'Association internationale des ville-ports

En plus de viser à harmoniser ses objectifs à ceux des instances gouvernementales, L'APQ poursuit les engagements de l'Association internationale des villes-ports (AIVP) dont elle est membre. Son président-directeur général étant vice-président de l'AIVP, l'APQ joue un rôle clé sur le plan de la collaboration internationale. Depuis 30 ans, l'AIVP a pour mission d'améliorer la relation entre les villes et les ports en instaurant et en développant le dialogue et la coopération. Cette organisation internationale poursuit l'objectif de favoriser les échanges entre les villes, les ports et leurs partenaires institutionnels et économiques. Elle mise sur le partage d'expériences pour mettre en œuvre des projets de développement durable.

L'AIVP émet des orientations et des guides de mise en œuvre qui visent à inciter les acteurs des villes et des ports à adopter des mesures qui, en plus de favoriser la cohabitation entre les deux entités, permettent une optimisation des investissements et de l'utilisation des ressources des villes portuaires. L'AIVP a adopté notamment l'Agenda 2030 qui comprend 10 objectifs en lien avec les principes de développement durable de l'ONU. Ces objectifs font également partie des différents documents de planification de l'APQ.



AIVP, Agenda 2030



2  
**DÉMARCHE  
COLLABORATIVE**

# ► Démarche collaborative

Le plan d'utilisation des sols s'inscrit dans la volonté de l'APQ d'améliorer la cohabitation ville-port. Son élaboration repose sur un processus collaboratif visant à planifier les secteurs portuaires de façon à ce qu'ils soutiennent des activités innovantes, durables et optimisées exploitant pleinement leurs potentiels commerciaux et urbains. Cette démarche collaborative s'inscrit en parallèle aux nombreuses consultations déjà entreprises par le Port, en ce sens, et a permis de refléter les besoins et les aspirations de la communauté, des entités structurantes en termes d'aménagement du territoire et des parties prenantes impliquées.

Pour assurer la mise en œuvre de la nouvelle vision stratégique dans le plan d'utilisation des sols et obtenir l'adhésion d'une majorité d'acteurs, il est essentiel de planifier le territoire en étroite collaboration avec les acteurs locaux, c'est-à-dire avec les partenaires, les opérateurs et la communauté.

## Démarche

### **Collaboration**

La planification des rencontres et des activités de consultation visait à stimuler les échanges et l'innovation de manière à faire émerger les meilleures solutions. Des activités de co-création ont permis de créer une atmosphère de collaboration où toutes les voix sont entendues et respectées.

### **Inclusion**

Des comités regroupant des représentants de divers groupes d'intérêt, des experts et des membres de la communauté ont été créés afin de garantir une représentativité adéquate et recueillir différents points de vue et expertises. L'objectif de la démarche visait à créer un espace de dialogue ouvert et de favoriser une participation active de la communauté dans le processus de planification des terrains portuaires.

### **Efficiences**

Les opérations portuaires représentent un écosystème complexe dans lequel participent de nombreux acteurs: entreprises, organisations et communautés. La démarche visait à encourager l'émergence d'idées plurielles en termes d'optimisation de l'aménagement du territoire portuaire.

## Pour un dialogue en continu

L'APQ compte une équipe dédiée aux relations citoyennes qui assure une consultation en continu avec la population. En plus d'une plateforme de consultation en ligne qui permet à tout intéressé de s'informer et soumettre des idées, divers comités composés de citoyennes et citoyens et d'intervenants locaux de tous horizons ont été mis en place, notamment le Comité de cohabitation Port-Communauté (CCPC) et les tables de bon voisinage. Les discussions issues des rencontres ont été prises en compte en amont de l'élaboration du PUS afin d'y intégrer les préoccupations de la population.

## Les acteurs de la planification

### Groupes d'experts ciblés

Une rencontre avec plusieurs groupes d'experts ciblés visait à comprendre leurs préoccupations en amont de la planification et à alimenter la réflexion de l'APQ en matière d'aménagement du territoire pour la mise à jour du PUS. Lors de cette rencontre, 15 participants provenant des milieux économique, environnemental, institutionnel, des transports, des groupes représentant des citoyens, ainsi que des représentants de la Réserve navale et du milieu portuaire se sont réunis pour discuter.

Une courte présentation a d'abord permis d'informer les personnes participantes sur la portée et les objectifs du plan d'utilisation des sols, son contenu et son état d'avancement. Cette brève mise en contexte visait à informer sur le rôle que jouent les acteurs ciblés dans l'élaboration de ce document et dressait la table pour les discussions en atelier. Dans un deuxième temps, deux panélistes ont présenté le rôle du Port de Québec dans le développement et les échanges à l'échelle locale, régionale et mondiale d'un point de vue historique et économique.

Suivant le panel de discussions, les groupes d'experts ont été invités à discuter en table ronde sur le rôle de la présence du Port dans l'identité de la ville de Québec, ainsi que des opportunités pour le Port à travers trois

exercices. Les éléments clés, les points de convergence et les points de divergence qui ont émergé des discussions en atelier ont ensuite guidé l'APQ dans la planification de son territoire.

### Premières Nations

Les terres portuaires et le Saint-Laurent ont traditionnellement été utilisés par les Premiers Peuples qui y résidaient. Les diverses communautés autochtones présentes sur le territoire de Québec, notamment la Première Nation Huronne-Wendat, voisine des installations portuaires, ainsi que les peuples Wabanaki, Innu, Atikamekw et Wolastokey, ont été informés du projet et sollicités pour exprimer d'éventuelles préoccupations ou idées liées à celui-ci.

### Grand public

Le 22 mai 2024, une consultation publique d'envergure a été organisée afin d'offrir aux citoyens, aux parties prenantes et aux groupes d'intérêt l'occasion de commenter le document et de contribuer à son amélioration. L'événement a débuté avec une présentation de la démarche et du contenu du PUS et s'est poursuivi avec un parcours interactif comprenant plusieurs stations où les participants étaient invités à poser des questions et à donner leur avis.

## Comités

### Comité des opérateurs

Plusieurs rencontres ont permis de prendre connaissance des besoins, préoccupations et projets des opérateurs actuels du Port afin de s'assurer que le PUS vienne supporter ces éléments et permette une optimisation des opérations portuaires tout en répondant à l'évolution des activités dans un environnement compétitif.

### Comité aviseur

Le comité aviseur est formé des acteurs institutionnels partenaires du Port, notamment la Ville de Québec, la Commission de la capitale nationale du Québec, la Communauté métropolitaine de Québec et le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin d'assurer un arrimage entre les différentes orientations de planification. Ces derniers ont été rencontrés à quelques reprises pendant le processus.

### Comité de pilotage

Le comité de pilotage est formé des professionnels issus des différents services de l'APQ. Ces réunions ponctuelles se tenaient à chaque étape clé de l'élaboration du document. Les discussions ont permis d'assurer la cohérence entre le plan d'utilisation des sols et les préoccupations, besoins et orientations des différentes expertises au sein de l'organisation.

# Processus de collaboration

2022

Adoption de la vision 2035 et d'une nouvelle planification stratégique

2023

Amorce de la mise à jour du PUS

Septembre 2023

- Séance de travail avec les opérateurs du port
- Séance de travail avec le comité adviseur (Ville de Québec, MTMD, CMQuébec, CCNQ, Destination Québec Cité)

Mars 2024

- Séance de travail avec les opérateurs du port
- Séance de travail avec la Ville de Québec
- Séance de travail avec le comité adviseur (Ville de Québec, MTMD, CMQuébec, CCNQ, Destination Québec Cité)

Octobre 2023

- Rencontre avec des groupes d'experts en environnement, en économie, en transport, avec des institutions, des citoyens, la réserve navale et d'autres acteurs du milieu
- Premier contact avec les Premières Nations concernées

Avril 2024

- Envoi du PUS aux Premières Nations concernées afin de les informer sur le projet et de solliciter leurs avis concernant d'éventuelles préoccupations ou idées associées liées à celui-ci

Mai 2024

- Consultation publique avec la population sur la version préliminaire du PUS

Juillet 2024

Adoption du nouveau PUS



3  
**CONTEXTE  
DU PORT**

# D'hier à aujourd'hui

## Un Port ancré dans le développement économique de la Ville de Québec

Dès le 17<sup>e</sup> siècle, l'abondance de ressources naturelles donne lieu à l'établissement de chantiers navals sur les rives du Saint-Laurent. Depuis, le Port de Québec s'est continuellement adapté aux tendances économiques et portuaires internationales, de telle sorte que ses activités se sont transformées au fil du temps. Il occupe aujourd'hui une place importante dans l'économie de la ville, tant pour ses activités portuaires que récréotouristiques.

### 1805-1879



#### 01. L'établissement des chantiers navals

L'expansion du commerce du bois stimule l'activité portuaire de telle sorte que Québec se distingue parmi les plus importants ports d'expédition de l'Empire britannique au début du 19<sup>e</sup> siècle. Le Port est alors au cœur de l'activité économique de la ville, mais aussi des Grands Lacs et du golfe du Saint-Laurent.

En 1858, l'Administration portuaire de Québec est fondée alors sous le nom du Commissaire du Havre de Québec, marquant un tournant significatif dans son développement.

### 1880-1914



#### 02. La révolution industrielle

Le Port connaît d'importantes transformations à cette époque, parmi lesquelles figurent la construction du quai de la Pointe-à-Carcy et l'inauguration du bassin Louise. En 1879, avec l'arrivée du train sur la rive nord, s'amorce un tournant important dans les activités portuaires. En effet, l'efficacité du transport des marchandises transbordées se voit alors améliorée, ce qui amène l'administration portuaire à se tourner vers l'exportation de produits miniers, céréaliers et forestiers.

### 1915-1959



#### 03. Crises et croissance économique

Durant la Première Guerre mondiale, le Port devient un lieu d'embarquement pour les soldats et les denrées destinées aux troupes. En 1920, sa vocation change encore une fois: de nouveaux élévateurs et silos sont construits, faisant du Port un important exportateur de grains. Également, la construction de quais en eau profonde à l'Anse au Foulon permet désormais d'accueillir de plus gros navires transatlantiques.

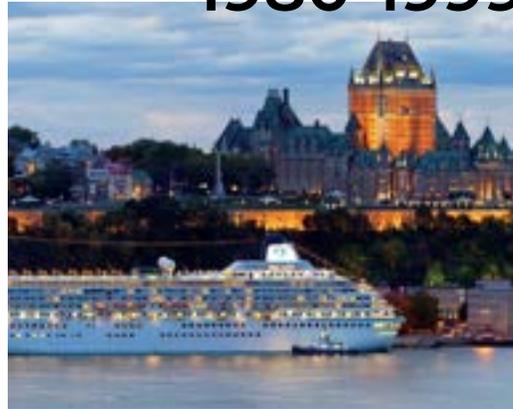
## 1960-1979



### 04. Forte période d'expansion

Cette période de grande croissance est marquée par un trafic record en matière de tonnage, par une augmentation du nombre de navires de croisière et par l'expansion des activités portuaires dans le secteur de Beauport. La construction de quais en eau profonde est à l'origine de la plage de la Baie de Beauport qui, depuis, est utilisée par des adeptes de sports nautiques. Puis, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent marque le début du rôle de port de transbordement avec les ports des Grands Lacs.

## 1980-1999



### 05. Diversification des activités commerciales

Cette période correspond à une nouvelle phase de développement qui se traduit par la modernisation des infrastructures et une diversification des activités commerciales. Le Port devient la porte d'entrée du marché des Grands Lacs et enregistre de nouveaux succès commerciaux. L'amélioration des équipements de la marina et le développement des croisières favorisent l'augmentation du tourisme qui profite à l'ensemble de la ville. En 1999, l'Administration portuaire de Québec est créée en vertu de la Loi maritime du Canada et remplace la Société du Port de Québec.

## 2000-2024



### 06. L'expansion de la vocation récréotouristique

L'APQ adopte une nouvelle vision de développement qui se traduit par le développement du marché des croisières et par de nouvelles activités dédiées à la population. L'aménagement du bassin Brown, de la Pointe-à-Carcy et de la Baie de Beauport se présente comme un legs important lors du 400e anniversaire de la Ville de Québec. Puis, le Port aménage davantage de sites à vocation récréotouristique tels que le bain portuaire (l'Oasis) et le Village Nordik, qui font du Port une destination pour la population et les touristes. Les dix dernières années marquent les périodes les plus florissantes du port en termes d'achalandage.

# Le Port de Québec **aujourd'hui**

Dernier port en eau profonde avant les Grands Lacs, le Port de Québec est la porte d'entrée du cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord. Le Port joue un rôle important dans les échanges économiques régionaux, nationaux et mondiaux. Il assure la connexion entre les matières premières, les entreprises et les citoyens, contribuant ainsi au développement économique aussi bien de la Ville de Québec, que de la province et que du Canada. Le Port de Québec est un actif régional qui a un impact et un rayonnement international.

## Un actif indispensable du développement économique

Le Port de Québec est un port de transbordement en eau profonde. Il bénéficie d'une localisation stratégique dans l'un des plus grands corridors fluviaux du monde, soit le corridor Saint-Laurent/Grands Lacs et, plus largement, dans l'axe de la côte est atlantique. Sa profondeur d'eau permet le transbordement de marchandises entre les navires à fort tirant d'eau et des navires de plus petite taille pouvant remonter le fleuve jusque dans les Grands Lacs, soit un réseau de transport desservant un marché de plus de 100 millions d'habitants. Son emplacement, sa profondeur d'eau et sa desserte en infrastructures de transport multimodales en font un important jalon de la chaîne d'approvisionnement et lui permettent d'entretenir des relations commerciales avec plus de cinquante pays.

## Le port en chiffres\*

**28** millions de tonnes transbordées annuellement

Plus de **10 300** ha de plan d'eau dans les limites administratives de l'APQ

Plus de **1 000** navires accueillis chaque année

Plus de **154 000** croisiéristes en 2023

Plus de **26** % du territoire dédié à des activités récréatives et urbaines

Près de

**2 G\$**



en retombées économiques au Canada, excluant l'emploi

**10 000**



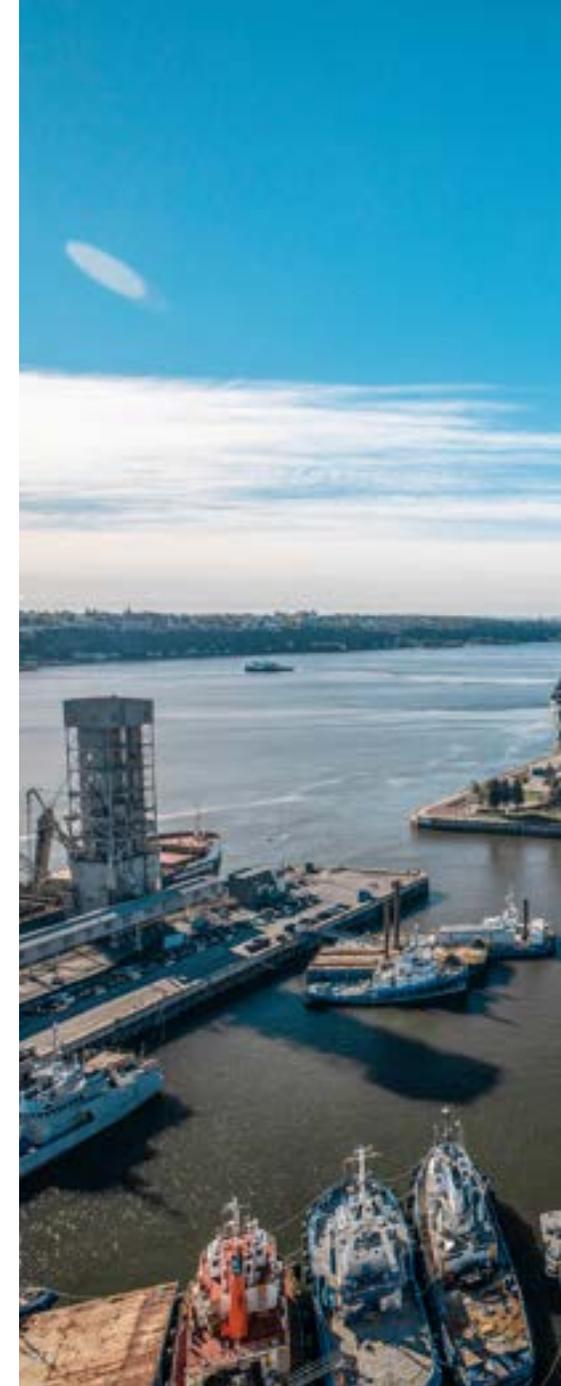
emplois directs et indirects à l'échelle nationale

**50**



pays avec qui le Port tient des relations commerciales

\* Données pour l'année 2023





## Localisation stratégique

Avec une localisation optimale sur le Saint-Laurent, à 1 300 kilomètres de l'Atlantique, le Port de Québec constitue la porte d'entrée principale pour accéder aux régions du Québec, de l'Ontario et du Mid-ouest nord-américain. Sa profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse et sa localisation stratégique dans l'axe du Saint-Laurent lui permettent d'offrir une liaison efficace entre le commerce international et les régions qui forment le cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord.

La vision adoptée par le gouvernement provincial en matière de transport maritime vise à faire du Saint-Laurent un corridor économique performant et respectueux des écosystèmes et des communautés riveraines. Le contexte politique est en faveur d'une modernisation des infrastructures et vise à assurer la compétitivité des ports au Québec, notamment en favorisant des liaisons ferroviaires et services maritimes complets.



Carte 1 - Pays desservis par le Port de Québec

## Propriétés terrestres de l'APQ

Les propriétés terrestres de l'APQ couvrent 325 hectares, dont 224 hectares sont aménagés dans les trois principaux secteurs de planification à savoir l'Anse au Foulon, l'Estuaire/Pointe-à-Carcy et Beauport. Le plan d'utilisation des sols s'applique sur l'ensemble des propriétés terrestres sous la juridiction de l'APQ, mais se concentre particulièrement sur les trois secteurs principaux qui accueillent des activités portuaires, à savoir l'Anse au Foulon, l'Estuaire/Pointe-à-Carcy et Beauport. La carte ci-dessous présente les propriétés terrestres relevant de la juridiction de l'APQ de façon générale. Il est important de souligner que ce plan n'est pas exhaustif et que certaines parcelles de terrains pourront être modifiées, ajoutées ou retirées selon le contexte historique et juridique propre à

certaines espaces. Il est donc possible que certaines propriétés terrestres sous la juridiction de l'APQ ne soient pas répertoriées sur cette carte.



Carte 2 - Propriétés terrestres de l'APQ et trois principaux secteurs de planification

## Propriétés en eau profonde de l'APQ

Les propriétés en eau profonde de l'APQ couvrent près de 3 500 hectares. Ces immeubles sont définis par les Annexes B et C des lettres patentes et lettres patentes supplémentaires de l'APQ. La carte ci-dessous présente les propriétés en eau profonde relevant de la juridiction de l'APQ de façon générale. Il est important de souligner que ce plan n'est pas exhaustif et que certaines propriétés en eau profonde pourront être modifiées, ajoutées ou retirées selon le contexte historique et juridique propre à certains espaces. Il est donc possible que certaines propriétés en eau profonde sous la juridiction de l'APQ ne soient pas répertoriées sur cette carte.



Carte 3 - Propriétés en eau profonde de l'APQ

## Les eaux portuaires

La gestion du plan d'eau qui se situe dans les limites administratives de l'APQ se fait par celle-ci, tel que défini par l'Annexe A des lettres patentes et lettres patentes supplémentaires de l'APQ. Les limites administratives du plan d'eau s'étendent sur plus de 10 300 hectares au sein du fleuve Saint-Laurent, entre les rives de Québec et Lévis. Dans ce plan d'eau, l'APQ est autorisée à appliquer des

règlements, des procédures et de contrôler et administrer les activités comme le prévoit le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires. La carte ci-dessous présente le plan d'eau compris dans les limites administratives de l'APQ de façon générale.



Carte 4 - Plan d'eau dans les limites administratives de l'APQ



## L'Anse au Foulon

Ce secteur compte 53 hectares de terrains et est le plus vieux secteur du Port. Ses activités sont concentrées dans les secteurs de l'agroalimentaire (céréales et engrais), de la construction, de l'énergie (biomasse) et du réapprovisionnement minier, avec un important terminal d'exportation de céréales et de granules de bois. Sa proximité avec le quartier résidentiel du Cap-Blanc a amené l'APQ à concentrer ses activités en lien avec le vrac nature sous couvert/recouvert et priorisant l'intermodalité minimisant l'empreinte carbone.



## L'Estuaire et la Pointe-à-Carcy

Ce secteur compte 81 hectares de terrains aménagés, où cohabitent les activités portuaires, récréatives et administratives. Les principaux secteurs d'activités qu'on y retrouve sont l'agroalimentaire, la construction, les services maritimes et la réparation navale, les croisières ainsi que la marina et plusieurs autres sites récréatifs ayant un fort rayonnement à l'échelle de la ville. Ce secteur fut à l'origine de l'urbanisation d'une partie de la Ville de Québec.



## Beauport

Ce secteur de 90 hectares constitue une plaque tournante canadienne des activités portuaires en matière de vrac solide et liquide. Le site est structuré par la présence de réseaux ferroviaires et routiers qui assurent une desserte multimodale. On y retrouve six principaux secteurs d'activités, soit la sidérurgie et le recyclage, la construction, le transport, l'énergie, les mines et métaux ainsi que les produits chimiques. Ce secteur comprend également la plage de la Baie de Beauport, un important site récréotouristique à l'échelle de la ville ainsi que des parcs, promenades et pistes cyclables.

## Autres secteurs portuaires

En plus des trois secteurs principaux, d'autres terrains font partie de la propriété terrestre sous la juridiction de l'APQ. Ces terrains sont situés en périphérie des secteurs principaux, sur la rive nord et sur la rive sud de Québec et sont généralement non aménagés.

## Autres activités dans le plan d'eau

D'importantes installations maritimes et portuaires se retrouvent dans le plan d'eau sous la gestion du Port de Québec, notamment les installations maritimes de l'usine à Papiers White Birch, du Chantier Davie, du Quai Paquet à Lévis, de la Raffinerie Jean-Gaulin, du Quai Chouinard, du Quai de la traverses Québec-Lévis et de la Garde côtière canadienne.

An aerial photograph of a port facility. In the foreground, there are large stacks of colorful shipping containers in shades of red, yellow, blue, and green. To the right, there are several white buildings and a parking lot with cars. In the background, a large white spherical storage tank is visible, along with a green hillside. The sky is clear and blue.

4  
**DIAGNOSTIC**

# Terminaux et activités portuaires

Le Port de Québec se positionne parmi les trois plus importants ports du Saint-Laurent en termes de nombre de tonnes manutentionnées. Il est donc un maillon important d'une chaîne d'approvisionnement qui dessert un marché de plus de 100 millions d'habitants. Près de 28 millions de tonnes de marchandises y sont transbordées annuellement. Ce qui correspond à une valeur de plus de 20 milliards de dollars. Ces marchandises sont essentielles pour la production d'articles utilisés par la population au quotidien.

## Terminaux

Le Port compte 12 terminaux qui soutiennent 5 grands secteurs d'activités portuaires :

- l'agroalimentaire;
- les transports et l'énergie;
- la construction;
- la sidérurgie;
- les minerais et produits chimiques.

Le Port occupe une place importante dans les chaînes d'approvisionnement et joue un rôle en amont du transit des produits de consommation. L'emplacement prévu pour les différentes activités portuaires dépend des besoins en termes de logistique intermodale, de la capacité des infrastructures existantes et du mode de manutention.

## Secteurs d'activités portuaires



Le secteur des transports et de l'énergie inclut les produits pétroliers raffinés, le terminal de granules de bois et le sel.



Le secteur de l'agroalimentaire comprend les grains destinés aux marchés de l'Atlantique et les trafics domestiques de céréales à consommation animale, de même que les importations d'engrais et de sucre brut.



Le secteur de la construction regroupe les trafics de ciment, de gypse et d'autres matériaux.



Le secteur de la sidérurgie englobe les trafics de marchandises tels que le fer, l'alumine, le cuivre ou le nickel.



Le secteur des mines et métaux et des produits chimiques comprend les activités et matériaux requis pour les opérations minières, ainsi que les produits comme le méthanol ou la soude caustique et le suif.

## Activités portuaires

dédiées à l'entreposage et à la logistique

Le Port de Québec utilise divers modes de manutention et d'entreposage qui tiennent compte du type de produit, de l'emplacement et des infrastructures requises et ce, que ce soit pour le vrac solide, le vrac liquide ou l'entreposage de marchandises générales. Le Port opère également d'autres activités essentielles pour son bon fonctionnement. Ces principales activités se traduisent ainsi:



### Le vrac solide

Le vrac solide requiert l'utilisation de vraquiers, des navires adaptés au transport de produits en vrac. Ces produits correspondent à des matières telles que le sel de déglçage, les minerais, les engrais, le ciment et des produits alimentaires, notamment les céréales et le sucre brut. Parmi ces produits, plusieurs sont considérés comme du vrac nature, soit des produits agricoles, de la biomasse ou de l'agroalimentaire. Les marchandises en vrac peuvent être entreposées à ciel ouvert ou sous couvert/recouvert, dans des hangars, sous des toiles, dans des silos, etc.



### Le vrac liquide

Le vrac liquide correspond aux marchandises liquides transportées sans emballage ni arrimage. Cela comprend notamment les hydrocarbures, les produits alimentaires liquides et certains produits chimiques et pétroliers. L'entreposage en réservoirs et la manutention de ces matières peuvent facilement être adaptés au gré de l'évolution des besoins.



### Les marchandises générales

Les marchandises générales, sous couvert, à ciel ouvert ou conteneurisées, comprennent tout autre produit. Il s'agit notamment de produits servant à l'industrie minière, d'acier, de rebuts de ferrailles, des pâtes et papiers, de la pierre de taille, etc.



### La manutention et l'entreposage

La manutention désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des cargaisons transportées par navire. La manutention s'effectue à l'aide d'équipements tels que des grues, élévateurs et convoyeurs. Les produits déchargés des navires ou en attente d'être chargés sont entreposés à ciel ouvert ou sous couvert/recouvert ou, dans le cas des marchandises conteneurisées, sur un site propice à l'entreposage de conteneurs.



### Les commerces et services destinés aux entreprises portuaires

Le Port compte plusieurs entreprises qui offrent différents services portuaires, maritimes ou connexes à l'industrie maritime. Ces entreprises œuvrent notamment dans la réparation navale, le remorquage portuaire, la gestion des déchets internationaux, les urgences maritimes, la location et la vente d'équipements. Celles-ci bénéficient de bureaux et d'ateliers.

### Équipements techniques et infrastructures stratégiques

L'APQ détient son propre réseau d'alimentation énergétique, ce qui nécessite des espaces permettant l'installation de transformateurs et d'infrastructures de distribution. Les sources d'énergie alternative (électrification à quai et carburants alternatifs) exigeront l'installation de nouveaux équipements. Les terrains portuaires comportent également divers équipements techniques qui visent à réduire les impacts des activités portuaires sur l'environnement, notamment des stations de surveillance de la qualité de l'air et des stations de surveillance du niveau sonore.



## Activités portuaires

dédiées au tourisme et au transport de passagers

Le Port de Québec joue également un rôle dans le transport de passagers, que ce soit des navires de croisière, des navires d'excursion, des navettes fluviales ou encore des marinas.



### Les croisières

Deux terminaux sont spécialement aménagés pour recevoir les navires de croisière : le terminal Ross Gaudreault situé à proximité des quais 21 et 22 à la Pointe-à-Carcy, et le nouveau terminal situé au quai 30 dans le secteur de l'Estuaire. Ce dernier est équipé d'installations permettant les opérations d'embarquement et de débarquement pouvant accueillir les grands navires modernes internationaux. En cas d'utilisation simultanée de ces deux terminaux, les navires de croisière ont également la possibilité de s'amarrer à des quais connexes, tels que ceux de la Garde Côtière canadienne ou bien à l'Anse au Foulon.

Bien que les croisières représentent moins de 5 % du tourisme à Québec et 15 % lors de la haute saison en septembre et octobre, le Port travaille proactivement avec

les membres de la communauté et de l'industrie touristique afin d'assurer une intégration harmonieuse de cette activité dans la ville. À titre d'exemple, l'APQ limite le nombre de visiteurs par jour à 15 000 et autorise simultanément un maximum de deux opérations d'embarquement et de débarquement de grands navires. Le marché des croisières est influencé et dépendant de l'offre touristique régionale et de l'offre en transport sur le territoire de la ville.

Les retombées économiques de l'industrie des croisières sont évaluées à plus de 700 millions de dollars pour la province, tandis que pour seulement la Ville de Québec, ces retombées sont estimées à 106 millions de dollars.

- A** Quais 21-22 de la Pointe-à-Carcy
- B** Quai 30 de l'Estuaire
- C** Quai 103 de l'Anse au Foulon



Carte 5 - Localisation des terminaux de croisière

## Activités portuaires

dédiées au tourisme et au transport de passagers



### Les navettes fluviales et croisières excursions

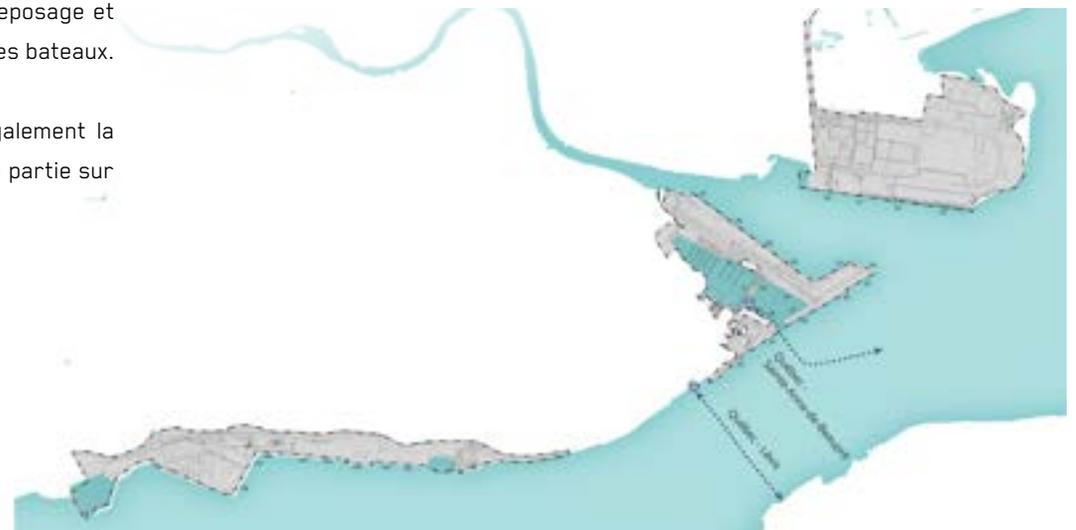
Une navette fluviale prend son départ depuis le secteur de l'Estuaire. Elle offre, en saison touristique, une liaison vers Sainte-Anne-de-Beaupré. Certaines connexions supplémentaires pourront être envisagées selon les besoins et les volontés gouvernementales. De plus, on retrouve des croisières d'excursions dans le plan d'eau du port.



### La marina et la navigation de plaisance

Le site de la marina du Port de Québec est localisé dans le bassin Louise intérieur. Celui-ci a une superficie de 63 hectares et comporte 415 places à quai pour l'amarrage des bateaux, une rampe de mise à l'eau, des infrastructures de manutention, ainsi que des espaces d'entreposage et des pompes à essence pour le ravitaillement des bateaux.

Le secteur de l'Anse au Foulon comprend également la marina du Yacht-Club de Québec, aménagée en partie sur les terrains de l'APQ.



Carte 6 - Localisation des marinas et des navettes fluviales

# Activités non portuaires

dédiées à la population

Les terrains et propriétés du Port de Québec accueillent de nombreuses activités non portuaires, dédiées aux citoyens. Ces activités se définissent généralement comme suit:



## Commerces et services destinés à la population

Les commerces et services inclus dans cette catégorie d'usages permettent à la population de profiter autrement des activités portuaires. Il s'agit de restaurants, bars, spa, salles événementielles disponibles pour la location, ou encore des commerces d'équipements pour bateaux de plaisance.



## Les parcs, espaces verts et boisés

Plusieurs parcs et aires de repos sont aménagés sur les terrains portuaires.



## Bureaux administratifs et/ou institutionnels

Plusieurs institutions occupent des bureaux localisés sur les terrains du Port et/ou sur des terrains qui ne sont pas de la propriété de l'APQ, mais qui sont intégrés en front portuaire. Il peut s'agir de bureaux voués à l'administration ou encore à la recherche et l'innovation.



## Le stationnement

Le Port compte plusieurs aires de stationnement complémentaires aux sites fréquentés par la population et les touristes. Souvent, elles sont situées à l'interface du port et de la ville.



## Les activités culturelles, récréatives et sportives

De nombreux terrains appartenant au Port sont aménagés pour accueillir des activités culturelles, récréatives et sportives, en lien avec la proximité du fleuve Saint-Laurent. Ces activités ont un rayonnement important à l'échelle régionale et accueillent tant les résidents de Québec et des environs que les touristes.



## Les aires de préservation et de valorisation

Le Port est situé dans un environnement riche abritant une importante diversité d'espèces marines et terrestres. Les manœuvres et les rejets potentiels liés aux opérations portuaires nécessitent une gestion environnementale étroitement liée au plan d'action en développement durable qui assure entre autres la protection de la biodiversité.



# Transport multimodal

Le transport de marchandises joue un rôle fondamental dans le développement économique. C'est dans ce contexte que le Port de Québec occupe une position centrale en tant que plaque tournante pour la distribution de marchandises. Cette chaîne logistique d'approvisionnement repose sur une coordination fluide entre les différents modes de transport. C'est cette fluidité qui assure une réduction des coûts des marchandises et leur livraison plus rapide et abordable, lesquelles se répercutent au quotidien sur la population.

L'interconnexion des réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier représente un avantage indéniable pour assurer une chaîne logistique fluide. Cela assure un transport des marchandises rapide et efficace, un approvisionnement local et des coûts moins dispendieux, ce qui en fait une chaîne d'approvisionnement plus verte et permet de réduire les pénalités résultant des émissions de GES.

Ce large réseau multimodal auquel le Port est connecté est composé de terminaux portuaires performants, de trois cours de triage desservies par deux compagnies ferroviaires et d'un réseau routier municipal, lequel est connecté aux réseaux autoroutiers canadien et américain. Les terrains portuaires font ainsi partie d'un réseau complexe d'infrastructures de transport nécessitant une coordination active entre les opérateurs des terminaux, ainsi qu'avec les transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers. Bien que relevant principalement de la compétence de l'Administration portuaire, le transport maritime dépend d'un réseau de transport terrestre développé, possédé et géré par différentes instances gouvernementales.

La croissance soutenue du développement économique implique une hausse des échanges commerciaux qui se répercute sur l'utilisation accrue des corridors de transport régional. Pour faire face à cette évolution, il est impératif d'adopter une gestion concertée proactive et des investissements appropriés qui permettront d'assurer le maintien de la fiabilité et de l'efficacité des réseaux de transport actuels. Au-delà du maintien de l'efficacité de ces réseaux, les différents acteurs en transport doivent être à l'affût des besoins et agir en vue d'améliorer la capacité du réseau intermodal de manière efficace, et ce, tout en tenant compte des impacts du transport sur les communautés environnantes.



## Transport maritime

En 2023, 81 % du tonnage manutentionné au Port de Québec s'effectue par transport maritime, c'est-à-dire de navire à navire.

Grâce à sa profondeur d'eau atteignant jusqu'à 15 mètres, le Port est en mesure d'accueillir des navires ayant une capacité de transporter plus de 150 000 tonnes. Cette capacité lui permet ensuite d'effectuer le transbordement de marchandises dans des navires de plus petites tailles.

À titre d'exemple, le transbordement des produits provenant des secteurs de la sidérurgie et des hydrocarbures se fait entièrement par navires et n'implique aucun autre mode de transport. Le transport maritime permet donc une réduction du trafic routier et ferroviaire et par le fait même, réduit les nuisances associées à ceux-ci.

La part du transport maritime dans les chaînes d'approvisionnement mondiales représente 85 % (Organisation mondiale du commerce, 2020) et celle-ci est appelée à prendre de l'ampleur. Dans la mesure où la taille des navires a augmenté au cours des dernières années, le Port de Québec possède un avantage concurrentiel qui lui permet de continuer à se positionner comme un port d'importance au sein des échanges commerciaux internationaux.



## Réseau ferroviaire

En 2023, 7 % du tonnage est manutentionné par le mode de transport ferroviaire.

Le réseau ferroviaire régional et le Port de Québec sont fortement liés l'un à l'autre. Actuellement, les compagnies Canadien National (CN) et Chemin de fer Québec - Gatineau (CFGQ) desservent l'ensemble des trois sites portuaires et l'APQ a des ententes avec ces compagnies pour l'utilisation des rails.

Ce mode de transport offre des avantages environnementaux considérables et permet de réduire le nombre de camions sur la route. Cependant, plusieurs facteurs rendent son expansion difficile. La compétitivité accrue du camionnage en raison de sa flexibilité constitue un défi majeur. De plus, la cohabitation des voies ferrées avec le CN et le CFGQ complique l'utilisation optimale du réseau ferroviaire. Enfin, la présence de trains circulant à travers les quartiers résidentiels suscite des inquiétudes parmi les résidents, en particulier en raison du bruit occasionné et de la nature des matières transportées.



## Réseau routier

En 2023, seulement 12 % du volume total de marchandises principalement destinées au marché local (sel pour les routes, produits pétroliers, etc.) transitant par le Port, était transporté par camion.

En 2021, la Capitale-Nationale enregistrait un flux quotidien de plus de 12 100 camions, utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales, incluant les camions provenant du Port. Bien que les activités portuaires soient en croissance, les volumes les plus importants de marchandises continuent d'être acheminés par navire, et ce, malgré la forte concurrence du transport routier.

Malgré le fait que le Port ne soit pas le principal générateur de camionnage dans la ville, il reconnaît que sa proximité avec le tissu urbain pose des défis en termes de cohabitation avec les milieux de vie environnants. Les camions se déplaçant vers et depuis le Port doivent emprunter des routes provinciales et locales, créant ainsi certains enjeux en termes de mobilité, de sécurité, de congestion et de nuisances pour les résidents. Aussi, afin de réduire la pression sur les réseaux routiers locaux, le Port encourage spécifiquement ses transporteurs opérant dans le secteur de Beauport à emprunter les autoroutes avoisinantes, telles que Félix-Leclerc et

Dufferin-Montmorency plutôt que d'utiliser le boulevard Henri-Bourassa.

Enfin, le Port de Québec bénéficie d'un accès direct aux réseaux routiers continentaux nord-américains. Les installations portuaires et les voies d'accès y menant sont considérées comme des installations de transport d'intérêt métropolitain et qui contribuent au développement social et économique de la région. La planification des réseaux de transport qui soutiennent ainsi les activités portuaires est donc appelée à être révisée de manière concertée, en collaboration notamment avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable ainsi qu'avec la Ville de Québec. L'objectif est d'améliorer l'efficacité, la sécurité et de réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels et touristiques.



## Les réseaux de transport à l'échelle municipale

L'interconnexion des réseaux de transport terrestre et maritime représente un avantage important qui fait du Port de Québec un port performant.

Les terrains portuaires bénéficient de la proximité d'un réseau autoroutier et artériel national et régional qui supporte la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, de même que plusieurs réseaux ferroviaires qui permettent d'assurer une desserte régionale et nationale des marchandises.

Le réseau ferroviaire va jusqu'à desservir directement les terrains portuaires, offrant ainsi un avantage indéniable au Port de Québec. La présence de rails tenue sous la juridiction de l'APQ permet le transbordement de marchandises directement sur beaucoup de ses terrains, améliorant ainsi la rapidité des opérations, réduisant les coûts et les nuisances qui seraient engendrées ailleurs par l'aménagement de cours de triage.

Les activités portuaires sont localisées en fonction des accès qu'elles nécessitent aux différents réseaux de transport. Ainsi, les activités devant emprunter le réseau routier sont localisées de façon à y accéder de façon optimale. Les trajets de camionnage sont donc prévus de manière à diriger le trafic vers les réseaux artériels et autoroutiers, ce qui a pour effet de réduire la congestion sur les rues locales et les nuisances qui pourraient être engendrées pour la population.



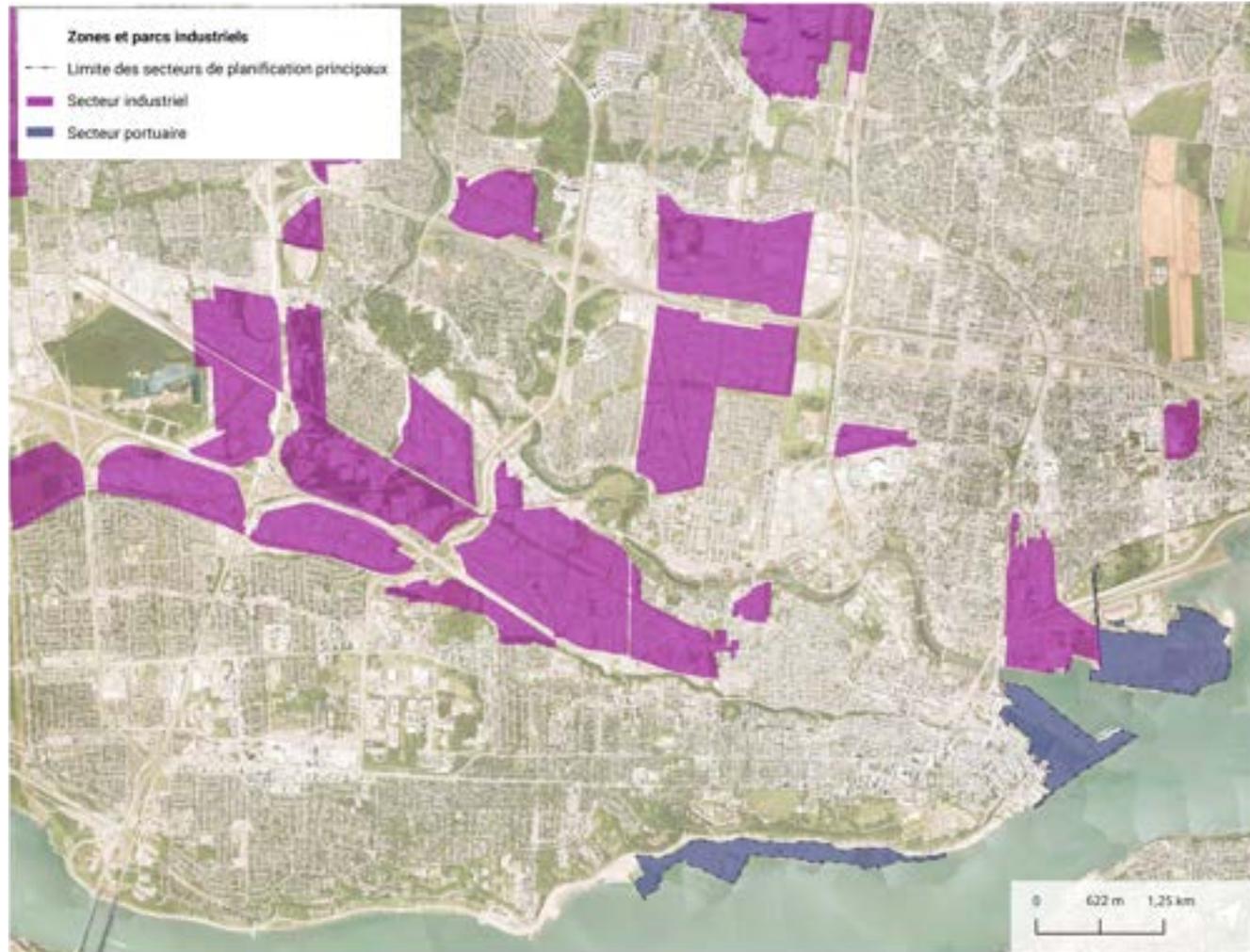
Carte 7 - Transport multimodal

# ▼ Secteurs industriels et innovants

Les terrains portuaires font partie, avec les 20 zones et parcs industriels de Québec, les quatre espaces d'innovation et une zone aéroportuaire, d'une vaste zone économique qui recouvre une superficie de 23 millions de mètres carrés. Les terrains du Port de Québec représentent moins de 10 % de cette superficie et occupent moins de 0,5 % du territoire de la Ville de Québec.

Ces secteurs regroupent plus de 60 000 emplois à travers environ 3 000 entreprises. Reconnaisant l'importance capitale de ces lieux pour le développement économique de la ville et de la région, la Ville de Québec a adopté une vision 2022-2031 dans laquelle elle accorde une place importante à l'optimisation des espaces industriels existants. Ces zones et parcs industriels accueillent à l'heure actuelle des entreprises œuvrant dans des secteurs variés desservis par un réseau d'infrastructures routières qui assurent leur bon fonctionnement. Les secteurs portuaires ont pour particularité qu'ils se situent en bordure d'une zone touristique et font partie d'un paysage patrimonial singulier, nécessitant l'intégration harmonieuse de ces infrastructures à l'environnement.

L'APQ comporte un volet éducatif qui soutient l'innovation au sein même de ses terrains portuaires. Ceux-ci font donc également partie d'un ensemble de zones dédiées à l'innovation qui se traduit par des partenariats avec des acteurs de la recherche et du développement dans le domaine des technologies.





# ► Potentiel d'intensification

Le territoire sur lequel l'APQ a juridiction est occupé à sa pleine capacité. L'intensification des activités portuaires est donc limitée puisque plusieurs quais occasionnent des défis opérationnels en raison de leur désuétude et sont limités dans leur développement notamment en raison des milieux urbains et de certaines contraintes techniques telle la profondeur d'eau disponible. Depuis environ 50 ans, l'APQ opère ses activités avec le même espace commercial.

Avec la croissance anticipée du commerce maritime et les demandes actuelles des opérateurs, le Port de Québec sera appelé à saisir de nouvelles opportunités, ce qui impose la recherche de solutions pour poursuivre l'optimisation des opérations portuaires. Une des principales préoccupations de l'APQ est de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de terrains disponibles pour les activités portuaires. Le maintien et l'optimisation de terrains industriels dans ses secteurs sont essentiels pour assurer une économie forte à l'échelle locale et nationale.

Une façon de répondre au manque de terrains portuaires disponibles consiste non pas nécessairement à s'agrandir, mais plutôt à utiliser les terrains de manière plus optimale. À titre d'exemple, l'état actuel de certains quais limite la capacité portante et donc la charge pouvant être appliquée sur ceux-ci. Cela constitue une contrainte importante non seulement dans l'agilité des opérations et

dans la rationalisation des activités, mais également dans la pérennisation des opérations portuaires. Actuellement quand on exclut les routes et autres espaces reliés aux réseaux, ce sont approximativement 125 hectares sur les 200 hectares de propriétés du Port qui peuvent être utilisés à des fins commerciales. Ainsi, pour remédier à cette problématique, d'importants investissements en matière de réfection des quais s'échelonneront sur les 30 prochaines années. Ces investissements ainsi que ceux prévus pour la mise à niveau des infrastructures technologiques permettront au Port d'optimiser l'utilisation de plusieurs terrains portuaires. Il est à noter que les quais ne supportent pas que les activités portuaires, mais ils forment également une barrière, protégeant ainsi la ville contre les intempéries. Cette fonction prendra potentiellement de l'importance dans un contexte de changements climatiques.

Au niveau spatial, certains terrains portuaires pourraient accueillir de nouvelles activités, et ce, dans le respect de l'environnement et des milieux de vie environnants. En collaboration avec le Port, les opérateurs sont encouragés à exploiter le plus efficacement possible l'espace disponible. Déjà à court terme, des parties du territoire portuaire s'inscrivent parfaitement dans cette volonté de mieux occuper l'espace. Ces espaces comptent pour moins de 2 % des espaces totaux dont dispose le Port. Ces espaces se déclinent comme suit:



- dans les trois secteurs principaux, la réfection de nombreux quais inutilisés, en raison de leur désuétude, permettra à moyen terme de prévoir de nouvelles activités portuaires;



- le secteur de l'Anse au Foulon comporte des terrains servant à l'entreposage de sols qui pourront accueillir de nouvelles activités portuaires;



- le secteur de Beauport compte un terrain actuellement sous-utilisé qui pourrait à terme accueillir de nouvelles activités portuaires.

# ▼ Cohabitation Ville-port

Les villes portuaires, dont la ville de Québec, rencontrent des défis et des enjeux locaux similaires, qui consistent notamment à rechercher des moyens d'intégrer de manière optimale le port dans la structure urbaine. La cohabitation harmonieuse entre la ville et le port fait d'ailleurs partie des orientations énoncées dans la vision 2035 de l'APQ.

Les activités portuaires sont à l'origine de la fondation de la ville de Québec et se sont développées en relation avec l'urbanisation de cette dernière. À ce lien historique très fort s'ajoute un lien physique: la proximité entre les activités portuaires et urbaines. Aujourd'hui, le système urbain de la Ville de Québec est intrinsèquement lié aux opérations portuaires. Les produits qui arrivent au port par navire sont ensuite acheminés dans différentes parties de la ville ou de la région par le biais des infrastructures de transport municipales et provinciales. La production manufacturière et l'approvisionnement quotidien d'une multitude d'établissements reposent donc sur des systèmes de transport efficaces qui sont de juridiction municipale, provinciale ou encore, privée dans le cas du réseau ferroviaire. Le Port et la Ville coexistent ainsi dans un réseau d'échanges qui donne lieu à une interface quotidienne.

Si la cohabitation ville-port est un atout dans la mesure où chacune de ces entités participe au dynamisme de l'autre, elle comporte des enjeux multiples, notamment au niveau de la gestion des impacts sur la circulation

routière, l'intégration paysagère, la qualité de l'air, la pollution sonore, ainsi que l'efficacité et la pérennité des opérations portuaires.

Au niveau de la mobilité, cette cohabitation pose certains enjeux. Les voies de circulation autorisant le camionnage constituent également les principaux accès aux activités récréatives sur les sites portuaires, de même que les voies d'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency et aux quartiers résidentiels à proximité. Cet usage multiple du réseau routier pose certains défis en termes de logistique et de sécurité. La rareté des taxis et les lacunes du transport en commun ont un impact sur le Port, engendrant des coûts et des contraintes de mobilité, notamment pour les croisiéristes.

Par ailleurs, la Ville de Québec travaille à l'attraction et au maintien des résidents dans le secteur patrimonial du Vieux-Québec, lequel cohabite avec le secteur portuaire de l'Estuaire. La proximité avec les milieux résidentiels et le secteur touristique soulève d'importants défis en matière de cohabitation.

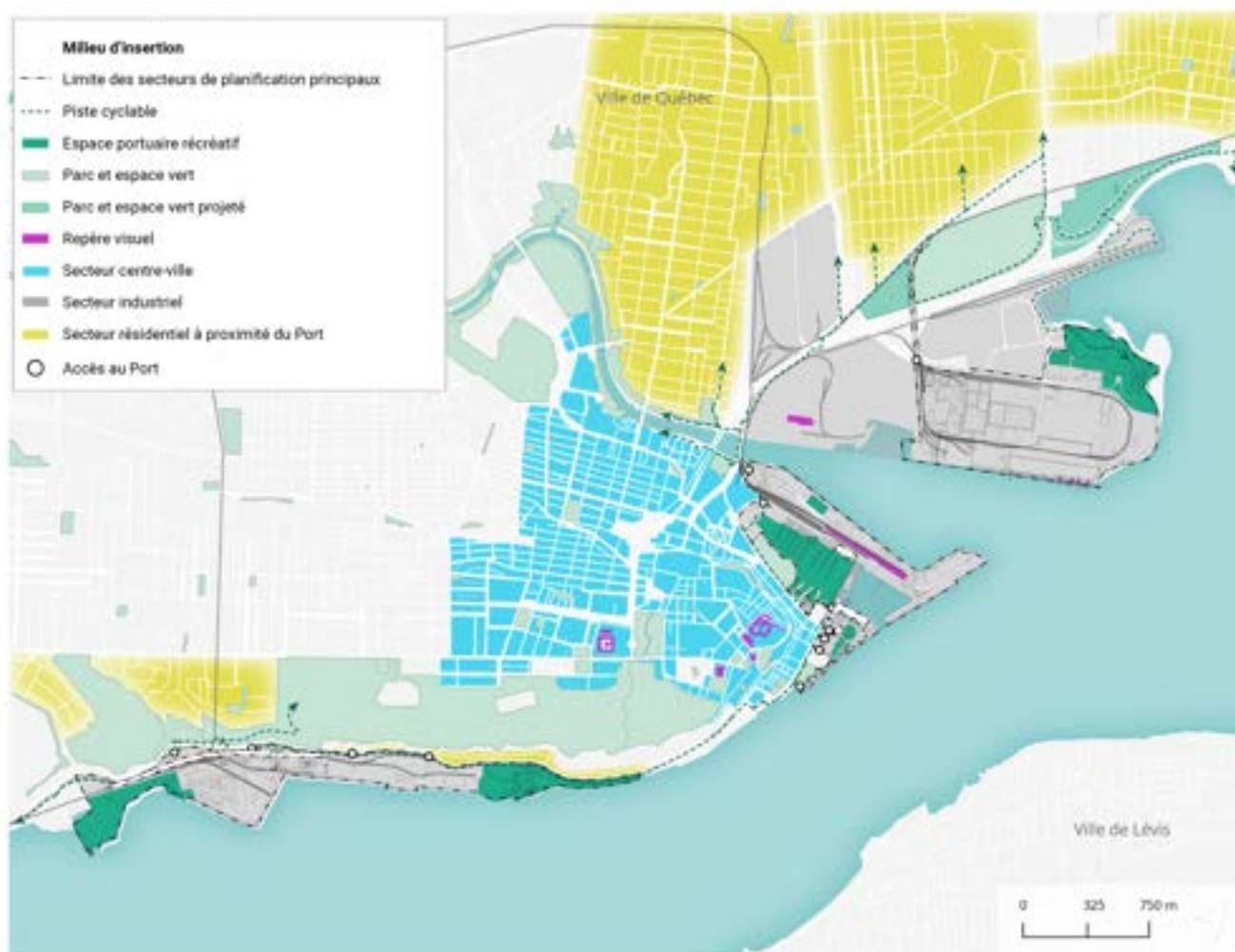


La proximité du port avec les quartiers résidentiels et touristiques nécessite l'intégration du port à la ville.

La cohabitation entre les activités portuaires, récréatives et administratives sur les terrains de l'APQ, de même qu'entre ces activités et les milieux de vie à proximité, crée une relation complexe entre ceux-ci. Les points d'accès aux secteurs portuaires et non portuaires constituent des connexions entre le port et la ville: ce sont des nœuds où les activités portuaires et les fonctions urbaines se croisent. Certains de ces nœuds sont des points de convergence forts en raison de leur achalandage à la fois pour les activités portuaires et non-portuaires.

Des points de repère significatifs dans le paysage de la Ville de Québec se trouvent tant sur les terrains portuaires que dans le centre-ville, qui délimite aussi un important lieu touristique. Ces éléments visuels emblématiques, qui constituent des forces paysagères pour la Communauté métropolitaine de Québec, participent à la lecture du paysage.

Enfin, l'interface entre le port et la ville prend place également dans les réseaux routiers et cyclables qui longent les secteurs portuaires et pénètrent dans les différents milieux de vie de la ville.



Carte 9 - Milieu d'insertion du Port: secteurs de cohabitations, repères visuels et accès

## L'utilisation du sol aux abords du Port

La cohabitation ville-port passe avant tout par une planification territoriale concertée qui tient compte de l'utilisation du sol tant du côté des secteurs portuaires que des milieux de vie de proximité. La carte à la page suivante identifie les grandes affectations du Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Québec dans un rayon de 1,3 km autour des terrains portuaires.

Au schéma d'aménagement et de développement, les terrains portuaires font principalement partie de l'affectation « Zone portuaire » et quelques terrains font partie des affectations « Centre-ville » et « Parc et Espace vert ». La « Zone portuaire » est bordée par les affectations suivantes:

- L'affectation « Industrie et commerce » est destinée principalement aux usages industriels, aux commerces de gros et de distribution ainsi qu'aux établissements commerciaux spécialisés.
- L'affectation « Centre-ville » comporte une diversité d'activités, notamment l'habitation, l'hébergement, l'administration et les services professionnels, ainsi que la vente au détail. On y retrouve les plus fortes densités résidentielles.
- L'affectation « Urbain » regroupe les quartiers à dominance résidentielle. On y retrouve aussi des

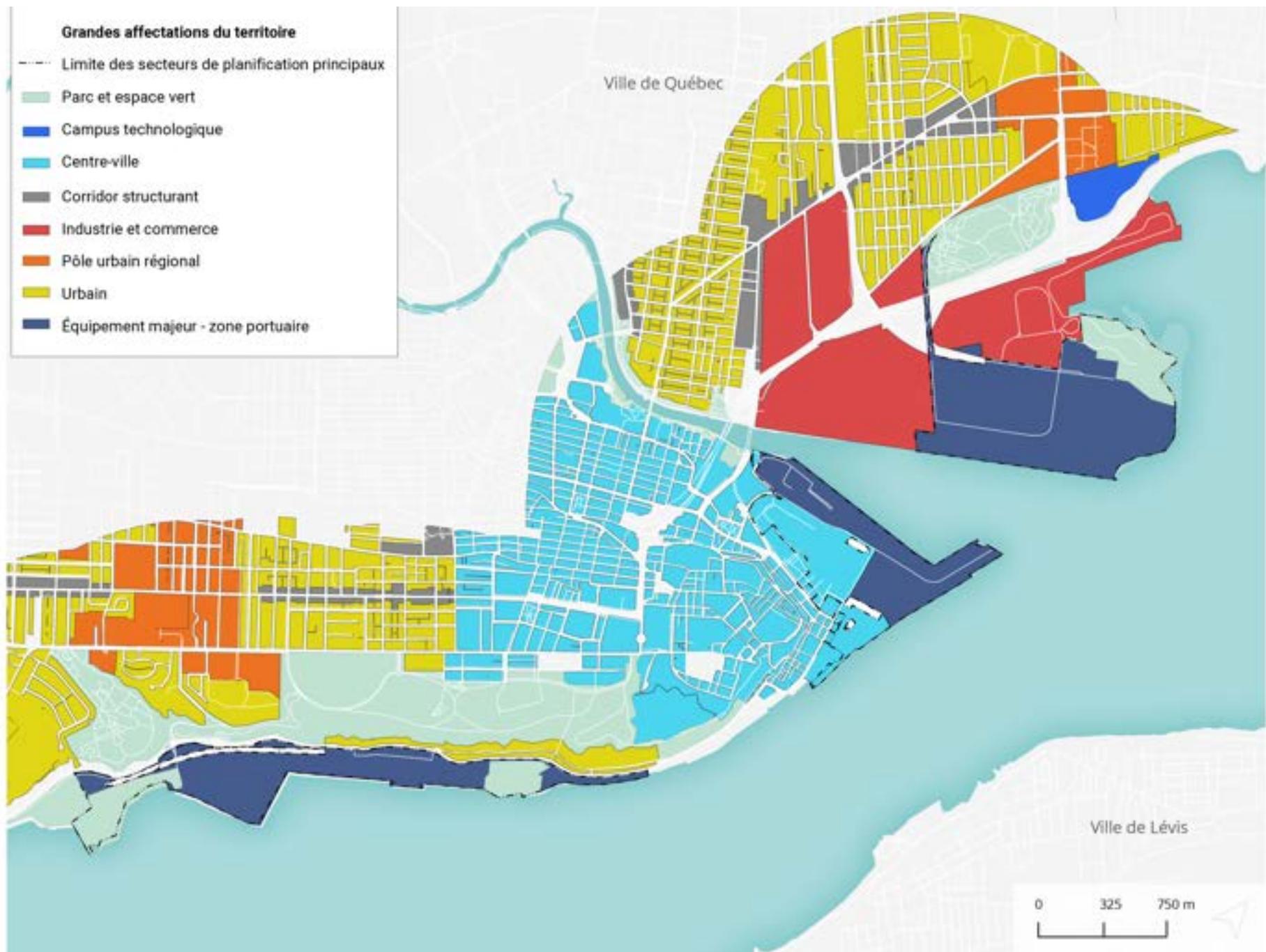
activités diversifiées, mais celles-ci doivent être compatibles avec l'habitation.

- L'affectation « Pôle urbain » régional définit des pôles hors du centre-ville qui concentrent plusieurs activités, notamment des emplois du secteur tertiaire, des commerces et des habitations de moyenne à haute densité. L'avenue D'Estimauville et le pôle Belvédère sont désignés ainsi, et sont appelés à accueillir davantage d'activités et de résidents.
- L'affectation « Campus technologique » représente l'espace d'innovation D'Estimauville, qui accueille des entreprises spécialisées et des laboratoires de recherche.
- L'affectation « Corridor structurant » comprend les axes structurants de transport en commun à haute fréquence. Cette affectation n'est pas contiguë aux terrains portuaires, mais est concernée par le transport routier reliant le port aux lieux de destination des marchandises. Les lieux concernés par cette affectation accueillent aussi des commerces, des services administratifs et de l'habitation.
- L'affectation « Parc et Espace vert » regroupe les espaces verts d'envergure régionale. D'autres usages pourraient s'y trouver, comme de la vente au détail et services personnels ou de l'hébergement.

On observe donc une importante perméabilité entre les usages portuaires et de grandes affectations qui comportent des usages pouvant être sensibles aux impacts des activités portuaires. Les secteurs urbains sont notamment fragiles à la congestion routière, aux bruits, à l'éclairage, à la sécurité des piétons ou encore aux impacts visuels.

Dans un souci d'assurer une cohabitation conviviale entre les fonctions urbaines, et ce, tout autant entre celles qui permettent une vitalité économique des activités portuaires dans la ville que celles qui offrent des milieux de vie et attraits touristiques, il est fondamental que tant l'administration municipale que le Port prévoient des mesures de réduction des impacts. Parmi ces mesures, il y a, à titre indicatif :

- l'aménagement de zones tampons qui se traduisent entre autres par l'aménagement de zones de verdure et de parcs;
- l'application de règles de zonage par la Ville;
- la sélection des affectations et des usages des terrains par l'APQ à distance des zones sensibles, lorsque c'est possible;
- la collaboration constante entre la Ville et le Port sur les conditions qui favorisent un développement urbain et économique harmonieux,
- etc.



Carte 10 - Grandes affectations du territoire identifiées au Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Québec

## Les mesures d'atténuation et d'acceptabilité sociale

La cohabitation ville-port donne lieu à une interface où convergent les fonctions urbaines et portuaires. Cette interface se dessine comme une zone de transition qui comporte des dimensions sociale, spatiale, paysagère et écologique. La planification et l'aménagement de cette interface s'avèrent une occasion de repenser les connexions entre la ville et le port.

### La dimension sociale

La dimension sociale occupe une place importante dans la conception de l'interface ville-port puisque celle-ci résulte de la collaboration avec la population, les parties prenantes et les différentes instances chargées de la planification territoriale. À cet effet, l'APQ a mis en place, dans les dernières années, de nombreuses initiatives qui s'inscrivent dans cette perspective :

- le Comité de cohabitation Port-Communauté (CCPC)
- les Tables de bon voisinage
- le Partenariat avec le Fonds d'action Saint-Laurent
- Comité de travail sur le Plan de durabilité des écosystèmes
- Comité intersectoriel sur la contamination environnementale dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou

Une plateforme de consultation citoyenne permet également d'impliquer et d'écouter la population et les parties prenantes dans les projets et activités sur les terrains portuaires. Le Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI), qui remplace le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC) a été conçu spécifiquement à cette fin puisqu'il

implique en amont les Premières Nations et la consultation des parties prenantes. Un important travail est également mené de concert avec les opérateurs pour mettre en œuvre des solutions réalistes et efficaces pour l'amélioration de la cohabitation ville-port.

### La dimension spatiale

La connectivité des secteurs portuaires avec la ville constitue une interface sensible. Le traitement de l'interface au niveau de l'utilisation du sol et de la perméabilité a pour fonction d'assurer une continuité harmonieuse des liens entre le tissu urbain et l'occupation d'une partie importante du front fluvial par le Port, de minimiser les impacts des activités portuaires sur la population et d'assurer une opérationnalisation efficiente des activités portuaires. La mise en place de diverses mesures au niveau de l'interface résulte du dialogue continu avec les différents groupes qui interagissent au sein de cet écosystème. De façon générale, ces mesures visent à faciliter la connectivité des sites portuaires et non portuaires, à faciliter la compréhension des paysages urbain, portuaire et fluvial et à améliorer la sécurité des usagers dans les nœuds ou points de convergence où

se rencontrent les utilisateurs. Il s'agit notamment de prévoir :

- l'aménagement de zones tampons;
- le verdissement de limites afin de créer un écran visuel;
- l'aménagement sécuritaire des zones de mobilité active;
- l'aménagement des terminaux dédiés aux passagers des navires de croisière;
- l'aménagement de zones de transition entre les activités portuaires et le milieu environnant;
- la planification des circuits routiers de camionnage;
- l'orientation de l'éclairage à proximité des zones résidentielles;
- la réduction de la poussière causée par les activités portuaires à l'aide de canons à eau.

À noter que les usagers déploient des efforts supplémentaires pour réduire les impacts liés à leurs activités lorsqu'ils sont au Port de Québec comparativement à d'autres ports où ils exercent leurs activités, en raison de la proximité entre le port et la ville.



### La dimension paysagère

Le Port s'insère dans un riche paysage qui témoigne d'un important héritage culturel et patrimonial. Ses installations portuaires comptent des éléments visuels d'intérêt ayant à la fois une valeur identitaire et une fonction de point de repère dans la ville. C'est le cas notamment des silos à céréales de l'Estuaire qui constituent un repère visuel important à l'échelle de la ville et même de l'autre côté du littoral. L'interface réside donc dans la mise en valeur de repères visuels tant du côté de la ville que du port, et dans la protection des vues sur les paysages urbains, portuaires et fluviaux.

### La dimension environnementale

Les secteurs portuaires sont situés dans un milieu biophysique d'une grande diversité. L'APQ a mené plusieurs études et analyses qui l'ont conduite à recenser les espèces fauniques et floristiques qui composent son territoire. L'interface entre ce riche milieu naturel et les activités portuaires fait l'objet de diverses actions qui sont déjà en cours alors que d'autres sont à développer dans l'optique de favoriser la cohabitation entre le port et le milieu naturel dans lequel il s'insère. L'APQ agit notamment à ces niveaux:

- protection et mise en valeur de la biodiversité
- suivi de la qualité de l'air
- suivi du niveau sonore ambiant

- bonification et protection de la végétation
- gestion des eaux de surface
- suivi des eaux souterraines
- gestion des sols contaminés
- réalisation de projets et d'activités à faible impact environnemental et social uniquement.

### 1 Suivi de la qualité de l'air

La qualité de l'air est mesurée en continu à l'Anse au Foulon, l'Estuaire, Pointe-à-Carcy et Beauport afin d'assurer une vigie dans l'application de mesures d'atténuation et réduire dès lors les impacts potentiels sur les communautés. Le Port met en œuvre ses propres mécanismes de surveillance et de suivi à cet effet.

### 2 Gestion des sols

Les sols qui doivent être remaniés dans le cadre des opérations ou de projets de construction et qui présentent un potentiel de contamination sont échantillonnés, ségrégués puis entreposés temporairement aux endroits appropriés sur les terrains portuaires. Selon la caractérisation qui en est faite, les sols peuvent être réutilisés sur le site, sinon ils sont disposés vers un site autorisé.

### 3 Gestion des eaux de surface

Le secteur de Beauport est muni d'un système de gestion des eaux de ruissellement acheminées à un bassin de sédimentation. De plus, la majeure partie des exutoires vers le fleuve sont munis de séparateurs hydrodynamiques afin de minimiser le risque de rejets de certains contaminants.

### 4 Végétation urbaine

Une importante analyse est en cours afin d'identifier les lieux propices au verdissement et ainsi assurer notamment une réduction des impacts sur la qualité de l'air et la mise en valeur de la qualité paysagère des lieux.



## Espaces citoyens

Une importante superficie des terrains portuaires est dédiée aux citoyens, ce qui correspond à 26 % des terrains gérés par l'APQ. D'ailleurs, les espaces citoyens situés en front fluvial occupent plus de 2 km, offrant ainsi à la population plusieurs points d'accès au fleuve. Ces espaces contribuent à la vie urbaine et au rayonnement du Vieux-Québec et du Port.

De nombreuses initiatives permettent aujourd'hui à la population de mieux profiter des espaces portuaires étant donné l'importante proportion de terrains qui accueille des activités dédiées au public. Il s'agit d'activités récréatives, culturelles, sportives, d'aires de détente, de restaurants, de parcs, d'espaces verts ou encore d'aires de promenade. Ces sites ouverts au public permettent des accès à l'eau et des vues sur le paysage fluvial, portuaire et maritime de Québec. Ils contribuent également à l'offre touristique de la Ville de Québec.

Le Port de Québec attire également de nombreux événements d'envergure, dont plusieurs de renommée internationale y prennent place, tels que le Carnaval de Québec, Les grands voiliers, ou encore la programmation diversifiée de l'Agora, le rallye historique ou l'expérience Cigale à la Baie de Beauport.

L'offre récréative et touristique s'échelonne sur les quatre saisons et attire donc des visiteurs tout au long de l'année. L'achalandage généré par ces sites démontre l'importance d'encadrer les accès et la circulation tant active que routière vers ou à proximité de ces secteurs portuaires.

À cette offre s'ajoutera la promenade portuaire du Foulon, qui sera aménagée en bordure du boulevard Champlain dans le prolongement de la Promenade Samuel-De Champlain. L'APQ mène ce projet dans le secteur de l'Anse au Foulon en collaboration avec la Ville de Québec et la CCNQ. Cet important projet constituera un geste fort permettant de tisser des liens entre des espaces publics aménagés par différents partenaires et témoigne que cette cohabitation entre la ville et le port est en constante bonification.



### **Village Nordik**

Situé dans le secteur l'Estuaire, ce site s'anime en période hivernale avec des activités de pêche blanche, des aires de jeux et de restauration.



### **La Cale du Port de Québec**

Ce site rassembleur au bord du fleuve offre une aire de pique-nique et de restauration à même les bassins d'eau et les espaces de détente.



### **Oasis du Port de Québec**

Cet espace de baignade est le premier bain portuaire en Amérique du Nord. Ses dimensions sont équivalentes à celles d'une piscine olympique.



### **La Marina du bassin Louise**

La marina compte plus de 400 espaces à quai et accueille 700 visiteurs chaque année. Elle offre des équipements, des cours ainsi que la location de bateaux et de maisons flottantes.



### **Agora du Port de Québec**

Cette scène extérieure est utilisée pour des événements diversifiés pouvant accueillir jusqu'à 6 300 spectateurs.



### **Plage de la baie de Beauport**

Ce site récréatif comprend une plage, des jeux d'eau et plusieurs équipements sportifs, en plus d'un site de camping.



### **Vieux-Port Yatching**

Cette école est située sur les terrains portuaires et offre des formations sur la navigation de plaisance et des activités connexes.



### **Strom Spa nordique**

Depuis 2018, sur le site du Bassin Brown du Port de Québec, un spa urbain avec vue sur le fleuve est en opération.

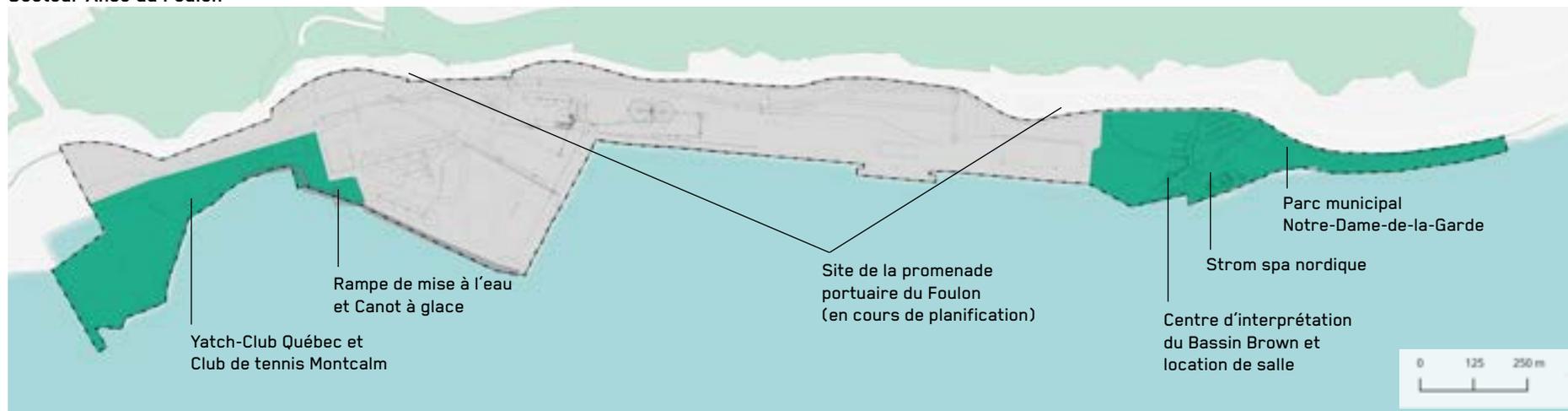


### **Canot à glace**

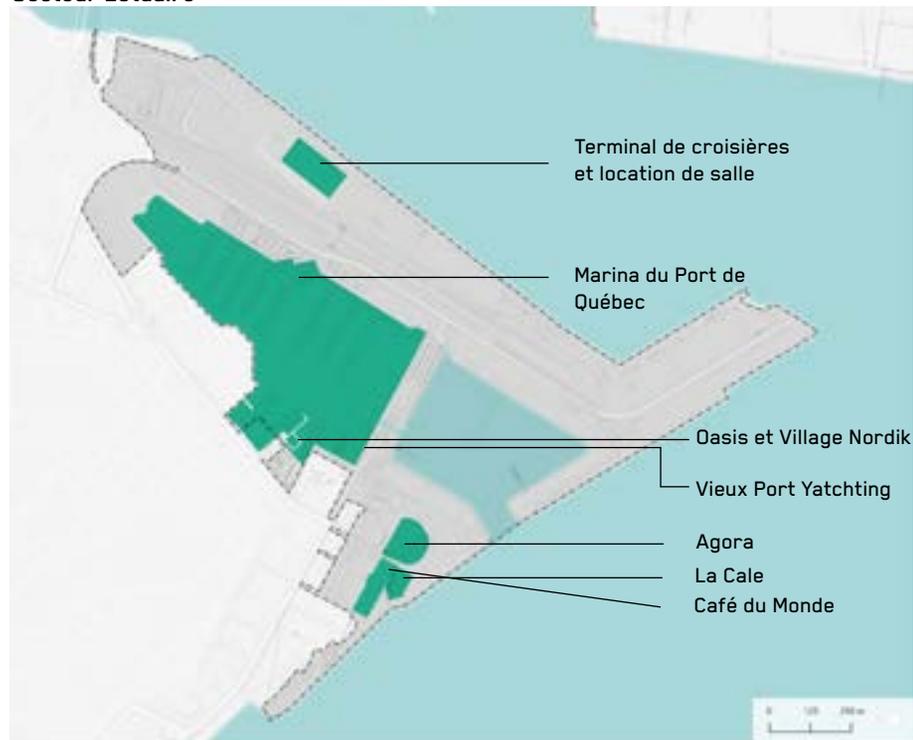
Des activités d'initiation au canot à glace ont lieu à partir des terrains portuaires.

# Localisation des espaces citoyens

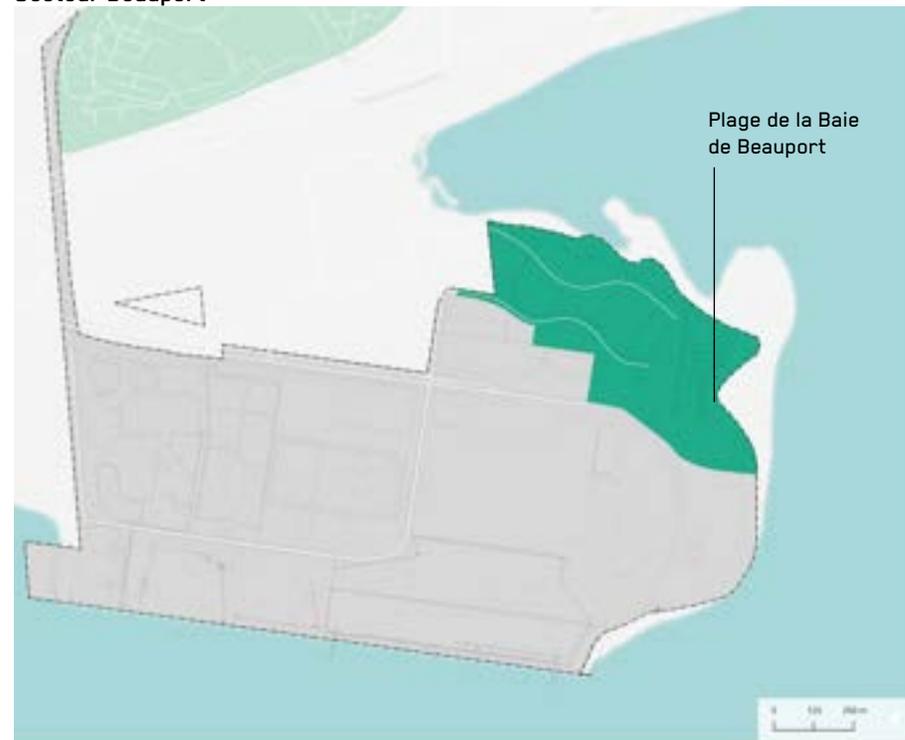
## Secteur Anse au Foulon



## Secteur Estuaire



## Secteur Beauport



Carte 11 - Localisation des espaces citoyens dans les trois principaux secteurs de planification

# Initiatives environnementales

Le Port de Québec est situé dans un environnement écologiquement riche qui fournit un habitat à une diversité d'espèces aquatiques et terrestres. Dans ce contexte, le Port de Québec a mis en place différents outils qui assurent le respect et la protection de l'environnement et de la biodiversité, et ce, tout en favorisant le développement du commerce maritime conformément aux besoins et aux intérêts économiques de la région de Québec.

## **L'Alliance verte**

Déjà en 2008, le Port était l'un des membres fondateurs de l'Alliance verte, principal programme de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine. Aujourd'hui, plus de 450 membres sont réunis sous cette bannière et travaillent à rendre l'industrie maritime toujours plus durable et responsable. En 2023, l'APQ était la seule parmi les 17 administrations portuaires canadiennes existantes à obtenir pour une sixième année consécutive la plus haute note pour chacun des indicateurs applicables évalués par le programme.

## **L'Agenda 2030 de l'AIVP**

L'APQ a été l'un des acteurs clés dans l'élaboration de l'Agenda 2030 de l'AIVP, soit la première initiative mondiale visant à adapter les 17 objectifs de développement durable des Nations Unies au contexte particulier des relations entre la ville et le port. Le document élaboré conjointement avec les membres de l'AIVP a permis de fixer 10 objectifs clés à l'horizon 2030 et a été déposé à l'ONU en 2019 en tant que contribution des villes portuaires à ses objectifs de développement durable. Depuis, le Port de Québec s'inspire des travaux de l'Agenda 2030 et a mis en place

plusieurs initiatives structurantes de développement durable.

## **Pacte mondial des Nations Unies**

L'APQ a aussi adhéré au Pacte mondial des Nations Unies et ses principes qui viennent influencer sa stratégie, sa culture et ses opérations quotidiennes. Cette adhésion marque aussi la volonté de l'APQ de s'engager dans des projets collaboratifs visant à rendre possible la progression des objectifs globaux de développement durable des Nations Unies. Afin de remplir les conditions du Pacte, une reddition de compte publique annuelle sera effectuée.

## **Une vision 2035 tournée vers le développement durable**

La vision 2035 proposée dans le plan stratégique constitue évidemment un tremplin pour accélérer le virage essentiel lié aux changements climatiques. Il sera question de travailler avec la communauté portuaire afin de poursuivre l'électrification des activités, une initiative qui contribuera autant à l'élimination des GES qu'à l'amélioration de la qualité de l'air. En s'éloignant des énergies fossiles, les activités qui se tiennent au Port sont aussi appelées à se transformer. Les investissements dans les technologies propres et

la construction d'infrastructures nécessaires aux nouveaux carburants sont certes des défis que l'APQ entend relever en collaboration avec les autres ports du Saint-Laurent.

## **Approche structurée en développement durable**

Depuis plusieurs années déjà, l'APQ travaille à mettre en œuvre une stratégie articulée en développement durable. La vision 2035 a ainsi permis de développer une nouvelle mouture du plan d'action ESGDD qui met l'emphase sur les défis actuels d'un Port moderne qui fait face à d'importants enjeux liés à la décarbonation et à la transition énergétique. La mise en valeur de la biodiversité est au cœur des priorités.

En 2023, l'APQ amorçait l'élaboration du Plan de durabilité des écosystèmes. Fidèle à sa Vision 2035, l'APQ entend mettre la biodiversité au cœur de bon nombre d'initiatives environnementales, notamment en documentant et en suivant davantage les changements dans la santé des écosystèmes, mais également en réalisant des projets de mise en valeur, de bonification et de protection des habitats les plus sensibles. Le tout sera réalisé en étroite collaboration avec les acteurs en environnement de la région de Québec.

# Synthèse du diagnostic

Actuellement, le transport maritime représente 3 % des émissions de GES mondiales tout en soutenant 85 % du commerce international. Celui-ci est appelé à croître et à s'adapter aux nouvelles dynamiques commerciales et technologiques permettant de participer à la lutte aux changements climatiques.

Face à cette croissance anticipée, l'APQ doit s'assurer que les terrains dédiés aux activités portuaires puissent connaître des transformations dans le respect de l'environnement et de la population. C'est donc dans la manière de gérer cette croissance que le Port pourra continuer de s'adapter aux dynamiques de l'industrie portuaire et d'optimiser ses terrains et ses opérations.

La proximité du Port avec le centre-ville et les quartiers résidentiels, ainsi que sa localisation dans un secteur patrimonial de l'UNESCO, positionne le Port de Québec dans une situation exceptionnelle d'où l'importance de planifier l'aménagement et le développement de ses activités sous l'angle de la cohabitation ville-port. Le Port constitue une entrée de ville pour les résidents, les visiteurs et, notamment, les croisiéristes, ce qui nécessite d'assurer la mise en valeur et l'intégration du port dans le paysage.

Ce cadre exceptionnel présente un avantage pour la croissance du marché des croisières internationales, lequel a connu globalement une progression rapide au courant des dernières années et est appelé à poursuivre sa croissance.

Il est clair que la cohabitation ville-port demeure à la fois un défi et un atout tant pour le Port que la Ville. L'interface entre ces deux entités fortement interreliées a donc le potentiel d'établir un dialogue entre les diverses parties prenantes pour répondre à des enjeux d'ordre spatial, social et environnemental.

5  
**TENDANCES ET  
OPPORTUNITÉS**



# Tendances et opportunités

Le Port de Québec est directement branché sur l'écosystème mondial du transport maritime et en constitue, à son échelle, un des rouages. Solidaire de ce réseau dynamique, l'APQ doit constamment s'adapter aux évolutions de fond et aux soubresauts des marchés économiques, qui eux-mêmes subissent les variations de la conjoncture, et les conséquences de multiples événements bouleversants comme les pandémies, les guerres et les catastrophes climatiques. Parallèlement, l'industrie portuaire vit ses propres transformations, notamment au rythme des quelques grands armateurs qui structurent les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Qu'elles soient externes ou internes à l'industrie portuaire, qu'elles soient mondiales, régionales ou locales, les tendances de l'industrie portuaire conditionnent toute l'évolution du Port de Québec. Également, ces tendances ont des conséquences dans le temps et dans l'espace avec lesquelles l'APQ doit composer. Par conséquent, la prochaine section résume quelques-unes des tendances et opportunités qui influencent la plupart des ports, et ce, en mettant particulièrement l'accent sur ceux du Saint-Laurent. Cette section offre également un aperçu de la façon dont le Port de Québec peut se positionner de manière optimale, afin de tirer parti des opportunités émergentes découlant de ces tendances mondiales. Les tendances et opportunités discutées ici constituent donc la base de la réflexion entourant les orientations et objectifs que l'APQ met de l'avant dans son plan d'utilisation des sols.



## Croissance soutenue du transport maritime



La croissance du transport maritime a triplé au cours des dernières décennies, émergeant comme un pilier essentiel de l'économie mondiale. À ce titre, dans l'océan Indien, cette croissance a dépassé les 300 % en 20 ans. Dans l'Atlantique Nord, le Pacifique Nord et la Méditerranée, on estime qu'elle oscille entre 100 et 200 %. Cette croissance fulgurante est appelée à s'intensifier, puisque le secteur maritime est désormais au centre des efforts visant à accélérer la transition écologique. En effet, le transport maritime représente environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES), tout en jouant un rôle crucial en soutenant près de 85 % du commerce international.

Les échanges internationaux devraient croître dans les prochaines années et les ports du Saint-Laurent sont de véritables portes d'entrée pour de nouvelles opportunités. De nombreux défis sont toutefois liés à cette croissance : connexions intermodales insuffisantes, congestion sur les routes d'accès, accumulation des conteneurs dans les terminaux, désuétude des infrastructures, etc. Les administrations portuaires n'ont pas le choix de s'adapter,

d'investir et d'innover afin d'accueillir plus de navires et de marchandises.

Conscient des enjeux environnementaux et économiques liés au transport maritime, le gouvernement du Québec a déjà analysé la nouvelle stratégie maritime pour accentuer la pertinence de ce type de commerce. De plus, une intention concrète a été formulée par le gouvernement du Québec, se traduisant par un engagement financier substantiel de près de 900 millions de dollars dédiés à la mise en œuvre d'une « Vision Saint-Laurent ». Cette nouvelle vision maritime sera à considérer dans la stratégie de mise en œuvre.

<sup>1</sup> Euler Hermes et Allianz Research: « Global Trade: Ship me if you can! ». [https://www.allianz-trade.fr/content/dam/onemarketing/aztrade/allianz-trade\\_fr/news/090721/2021\\_07\\_08\\_Trade.pdf](https://www.allianz-trade.fr/content/dam/onemarketing/aztrade/allianz-trade_fr/news/090721/2021_07_08_Trade.pdf)

## Évolution du type d'activités commerciales



Les activités portuaires sont étroitement liées aux marchés mondiaux et aux enjeux géopolitiques internationaux. D'ores et déjà, certaines tendances se dessinent quant à l'expansion des activités commerciales. Les secteurs anticipés pour une croissance sont notamment ceux liés à la transition énergétique et aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) fixés par l'Organisation maritime internationale à l'échelle mondiale.

Enfin, l'augmentation du volume d'expédition et la taille croissante des navires imposent de nouveaux impératifs dans la logistique portuaire, dont la nécessité de se munir d'infrastructures plus importantes, d'espaces d'entreposage accrus et une gestion plus complexe de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, l'augmentation de la taille des navires constitue un avantage stratégique significatif à long terme pour l'APQ, étant le dernier port en eau profonde du Saint-Laurent. Avec sa localisation avancée dans le continent, sa profondeur d'eau, sa desserte multimodale et la qualité des services maritimes qu'on y retrouve, Québec a tous les atouts pour proposer une offre compétitive aux entreprises du corridor Québec-Ontario et ainsi renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement dans l'est du pays pour les marchandises conteneurisées.

## Intensification et optimisation des terrains du port



Les ports font face à une problématique commune soit la recherche de terrains exploitables pour répondre aux besoins des industries qui desservent leurs activités portuaires ou encore, la rationalisation de l'utilisation de leur terrain à cette fin. Ils restructurent leurs zones portuaires existantes afin d'intensifier et d'optimiser leurs opérations. Ils tentent également d'augmenter leur capacité et d'améliorer constamment leur efficacité afin de pouvoir accueillir des navires de plus en plus gros. Souvent en mauvais état ou vieillissants, les liens terrestres et ferroviaires sur le territoire portuaire doivent également être mis à niveau.

Le Port de Québec n'échappe pas à cette réalité. En effet, compte tenu de la disponibilité limitée de terrains, il est difficile de permettre aux opérateurs de maximiser leurs activités ou de développer de nouveaux projets. La voie privilégiée pour intensifier des activités portuaires passe donc par la restauration des infrastructures vieillissantes. Aussi ces dernières années, le Port a entrepris des travaux de restauration de ces installations existantes, les plus importantes depuis 40 ans.

Le Port a su adapter ses installations et se renouveler à travers les années. À titre d'exemple, les terminaux

de l'Anse au Foulon étaient autrefois utilisés pour de l'entreposage de bois et de granite, alors qu'aujourd'hui ces marchandises ne passent plus par le Port de Québec aujourd'hui et ont été remplacées par les céréales et le sucre.

## Transition énergétique qui s'accélère



La décarbonation des activités portuaires à l'échelle mondiale est devenue impérative face aux défis du réchauffement climatique, encourageant ainsi une transition énergétique des carburants traditionnels vers des solutions plus écologiques. Citons par exemple les engagements de cinq grands armateurs en faveur d'une décarbonation totale du transport maritime d'ici 2050, annoncés à l'occasion de la COP 28.

Parmi les initiatives majeures, on constate la mise en place de l'électrification des quais. Elle consiste à établir un réseau de distribution électrique terrestre permettant aux navires amarrés, particulièrement les navires de croisière, de poursuivre leurs opérations sans recourir à des générateurs diesel, ce qui contribue à la réduction de la pollution atmosphérique et sonore. De plus, l'adoption de carburants plus écologiques, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), l'hydrogène vert, ainsi que l'éthanol et le méthanol vert apparaît comme une solution prometteuse et une alternative propre aux carburants traditionnels pour alimenter les navires et les équipements portuaires. Finalement, la mise en œuvre de projets et de technologies

à empreinte environnementale réduite fait également partie de ces efforts pour rendre les ports plus verts, suivant des normes et des contraintes environnementales de plus en plus strictes concernant la protection des milieux aquatiques et atmosphériques. Les ports n'ont d'autres choix que d'aménager leurs infrastructures pour accueillir et ravitailler les navires de nouvelle génération qui utilisent des carburants sobres en carbone ou encore des carburants renouvelables.

## Mesures d'atténuation visant à réduire les impacts environnementaux des opérations



La conciliation des enjeux environnementaux et du développement économique est une préoccupation partagée par l'ensemble des ports. Ces derniers s'engagent activement à devenir plus responsables sur les plans social et environnemental. Les ports du monde entier intègrent des mesures d'atténuation dans leurs activités ou leurs projets, afin de minimiser les impacts environnementaux, notamment sur les aspects suivants :

- biodiversité
- qualité de l'eau et de l'air
- écosystèmes aquatiques
- gestion des déchets
- bruit et vibrations
- etc.

## Évolution technologique supportant l'optimisation des opérations



L'évolution des technologies a profondément transformé les opérations portuaires, en assurant l'automatisation et la digitalisation au cœur de l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement. Les ports modernes et intelligents sont de plus en plus équipés de systèmes automatisés pour la gestion des marchandises, de grues automatisées, de véhicules autonomes, et de plateformes de suivi en temps réel. Ces avancées permettent d'augmenter l'efficacité des opérations, en particulier les temps d'attente, de minimiser les erreurs humaines, et d'optimiser l'utilisation de l'espace portuaire tout en contribuant à diminuer les GES et à améliorer la qualité de l'air. La digitalisation des processus administratifs et logistiques facilite également la coordination entre les différentes parties qui apparaissent dans la chaîne d'approvisionnement, des transporteurs maritimes aux transporteurs terrestres, sans oublier les autorités douanières. En somme, ces progrès technologiques révolutionnent la manière dont les marchandises sont gérées et acheminées dans les ports, et contribuent à structurer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, plus rentable et plus durable.

## Prise en compte croissante de l'acceptabilité sociale



L'importance de la prise en compte de l'acceptabilité sociale dans les projets portuaires est une tendance croissante que l'on observe de plus en plus dans les ports du monde entier. Cette évolution marque un changement majeur dans la manière dont les autorités portuaires abordent leurs initiatives et leurs développements. Elles sont conscientes de l'importance de mettre la communauté et les parties prenantes au centre de leurs réflexions, en engageant un dialogue ouvert, continu et transparent. Pour y parvenir, de plus en plus de ports s'efforcent de mieux intégrer les préoccupations et les aspirations des citoyens dans leur planification et leurs prises de décisions, par le biais de processus de participation citoyenne, de tables de bon voisinage, de comités de cohabitation, etc.

La recherche d'un équilibre entre rentabilité, conservation de l'environnement et bien-être de la population implique également une meilleure compréhension des répercussions positives ou négatives des activités portuaires sur l'environnement, l'économie et les communautés locales. L'un des principaux défis réside dans la transmission efficace de l'information auprès de la population concernant les enjeux du transport maritime, dans le but de les sensibiliser au rôle des ports dans l'économie locale et nationale.

## Intégration des ports dans les villes



Les villes et les ports ont des liens historiques très étroits qui les unissent. Bien souvent ils évoluent au même rythme, pour finalement se rapprocher davantage les uns des autres. Selon les activités et les modes d'opération, la cohabitation peut en être compromise. Constamment, la recherche de mesures d'atténuation est au cœur des dialogues. Pour une meilleure intégration sociale, environnementale et économique des activités portuaires dans les villes, les ports travaillent davantage avec les communautés à la recherche d'une certaine symbiose avec les acteurs locaux, conformément aux impératifs ESG. Déjà en 2015, l'Association internationale villes et ports (AIVP), publiait un guide des bonnes pratiques « Faire la ville avec le port: guide de bonnes pratiques » et plus récemment, en 2021, la même association publiait un livre blanc sur l'interface Ville-Port.

Conséquemment, il est essentiel d'améliorer la cohérence entre les documents de planification. De plus, des efforts considérables sont déployés pour aménager et ou prévoir des espaces de transition entre le port et la ville. Cependant, il est crucial que les ports et les villes se parlent afin que ces efforts soient bidirectionnels. Les ports reconnaissent qu'ils font partie intégrante de la ville, tout comme les villes doivent reconnaître leur statut de

villes portuaires. Ces parties prenantes doivent collaborer étroitement pour trouver des terrains d'entente et pour favoriser une cohabitation harmonieuse. Également, dans une perspective de mémoire collective et de marquer le territoire par l'évolution des ports dans l'histoire des villes, il est impératif de trouver des façons de valoriser le patrimoine industriel et conséquemment, de renforcer l'identité portuaire de la ville.

Les activités portuaires, seront toujours génératrices de diverses formes de nuisances. Malgré ces inévitabilités, de nombreuses mesures d'atténuation visent à les atténuer et ainsi créer un équilibre plus favorable entre les activités portuaires et les milieux de vie environnants.

Ces mesures visent à :

- améliorer la mobilité durable dans la ville et lutter contre la congestion urbaine;
- aménager les zones « tampons » et de transition;
- diminuer l'impact visuel des activités portuaires;
- appliquer des mesures d'atténuation pour le bruit, la poussière et la pollution lumineuse;
- améliorer la qualité architecturale des bâtiments et

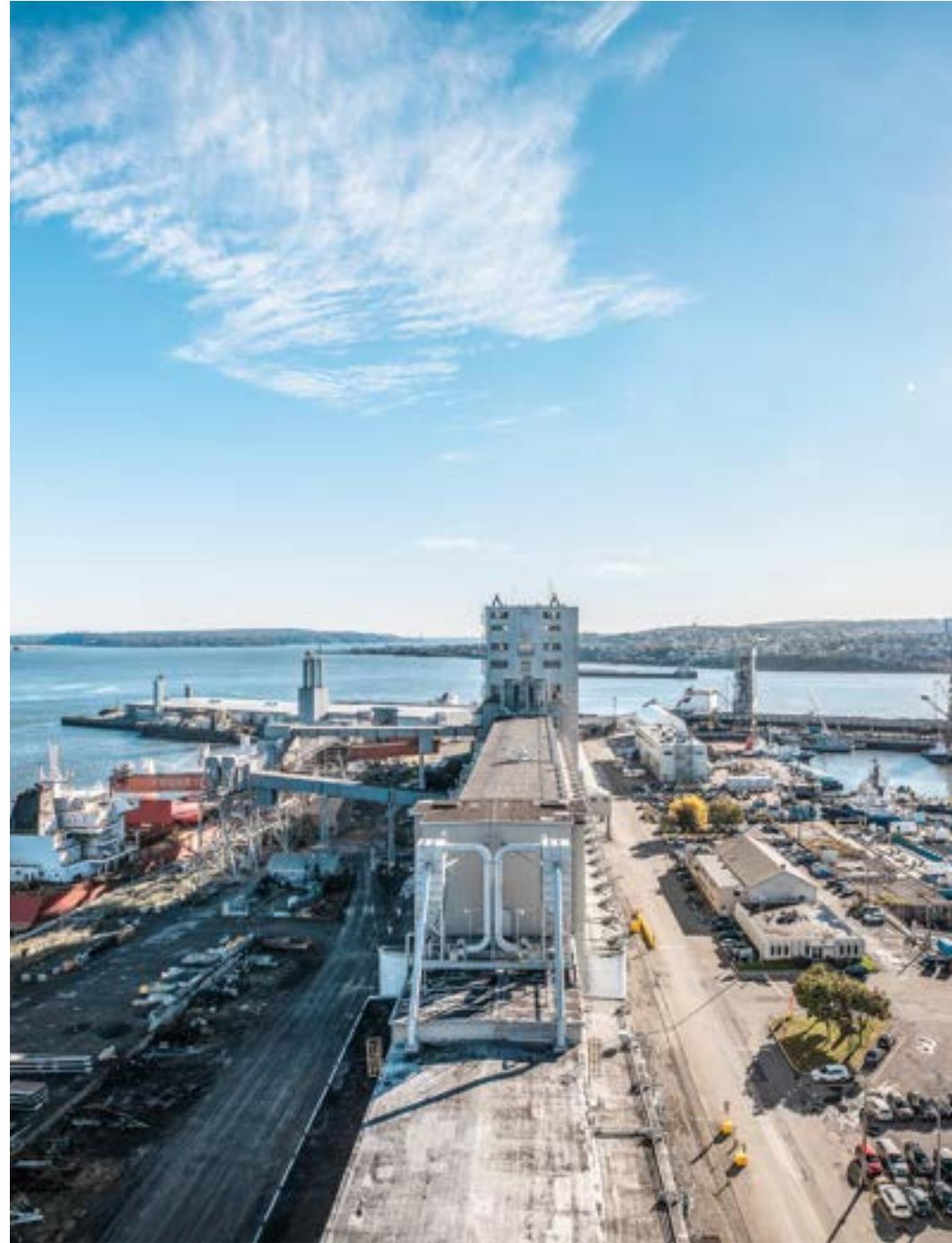
des infrastructures portuaires;

- verdir les terrains portuaires lorsque possible;
- réduire les nuisances associées à la croissance de l'industrie de la croisière;
- etc.

## Bonification de l'offre récréotouristique



De plus en plus, les autorités portuaires réservent une portion de leurs terrains à des fins récréotouristiques et événementielles au bénéfice de la population. L'objectif est de rétablir un lien avec la communauté tout en intégrant de manière plus harmonieuse le port dans son environnement urbain. Dans cette perspective, des efforts considérables sont déployés pour améliorer les accès au fleuve, offrir des perspectives visuelles attrayantes de la ville vers le fleuve et vice-versa, ainsi que pour aménager des espaces de détente et de loisirs en bordure de l'eau.



A large red offshore supply vessel is shown at sea, viewed from the front. The vessel has a yellow superstructure and is surrounded by dark blue water. The sky is overcast with grey clouds. A blue graphic overlay is on the left side of the image.

# 6 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



# Orientations et objectifs

Le PUS comprend quatre orientations visant à guider l'utilisation et le développement des terrains et des eaux gérés par l'APQ. Chaque orientation comporte plusieurs objectifs et moyens de mise en œuvre intégrés dans un plan d'action par phase, qui contribuera à la réalisation de la nouvelle vision établie par le Port en ce qui concerne l'utilisation du sol. Voici les quatre orientations:

ORIENTATIONS	OBJECTIFS
<b>ORIENTATION 1</b> <b>UNE INTÉGRATION COHÉRENTE DU PORT DANS LA VILLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser une intégration harmonieuse du port dans la ville, bénéfique pour les milieux environnants</li> <li>Renforcer la relation avec la communauté en mettant en valeur le patrimoine portuaire et contribuer à rendre la communauté fière de son port</li> <li>Développer une cohérence urbanistique entre les activités portuaires et les secteurs urbains adjacents</li> </ul>
<b>ORIENTATION 2</b> <b>ENCOURAGER UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE PROGRESSIVE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PORTUAIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protéger et valoriser la biodiversité dans les secteurs portuaires et assurer la résilience face aux changements climatiques</li> <li>Contribuer à une décarbonisation accélérée des activités portuaires</li> <li>Contribuer à améliorer la qualité de l'air, de l'eau et des sols</li> </ul>
<b>ORIENTATION 3</b> <b>UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS EFFICACE ET SÉCURITAIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimiser la logistique des déplacements de marchandises et des passagers au sein des installations portuaires</li> <li>Améliorer les corridors et infrastructures de transport pour faciliter la circulation des marchandises et des passagers vers et depuis le Port</li> </ul>
<b>ORIENTATION 4</b> <b>UNE UTILISATION DU SOL OPTIMISÉE EN FONCTION DES TENDANCES DE L'INDUSTRIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimiser l'utilisation des terrains sous la juridiction de l'APQ</li> <li>Prévoir des usages qui anticipent et répondent aux tendances susceptibles d'influencer la compétitivité du Port</li> </ul>

Dans les pages suivantes, les moyens de mise en œuvre découlant des orientations et objectifs énoncés sont rattachés aux tendances expliquées précédemment. Ce lien est illustré par un pictogramme.

Légende du plan d'action

Échéancier			
1	2	3	+
0-5 ans	5-10 ans	10 ans et +	En continu

# Orientation 1

## Une intégration cohérente du port dans la ville

### Objectif 1

#### Favoriser une intégration harmonieuse du port dans la ville, bénéfique pour les milieux environnants

Pour les villes portuaires, où les activités portuaires cohabitent avec des quartiers résidentiels, commerces et activités touristiques, la qualité de l'environnement peut être un facteur de mobilisation pour les habitants. À cet effet, L'APQ redouble d'efforts afin d'améliorer la cohabitation entre le port et la ville.

De plus, l'APQ met à la disposition de la population de vastes portions de ses terrains, en les aménageant en espaces de loisirs attrayants et en y permettant l'accès au fleuve. Ainsi, l'APQ réserve plus de 26 % de ses terrains à des fins récréatives et urbaines. Le Port souhaite donc continuer ses efforts pour améliorer les accès au fleuve ainsi que pour aménager des espaces de détente et de loisirs en bordure de l'eau. Le Port invite ainsi la population à fréquenter le port et à le découvrir tout en facilitant l'accès au fleuve.



Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
Minimiser les impacts des opérations en cours et à venir en poursuivant la collaboration avec les opérateurs, les parties prenantes et les organismes en transport, pour élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces et appropriées sur les terrains du Port				x
Demander aux opérateurs de poursuivre la sensibilisation des camionneurs à emprunter les routes prédéfinies par l'APQ et à respecter les limites de vitesse sur le territoire du Port				x
Intégrer des aménagements soignés aux limites des secteurs urbain et portuaire				x
Élaborer une politique de verdissement pour la plantation d'arbres et poursuivre la collaboration avec des organismes spécialisés en plantation dans les endroits identifiés				x
Mettre en valeur et améliorer les accès au fleuve, notamment pour la baignade, la pêche et les descentes de bateaux et convenir des lieux les plus appropriés				x
Continuer à bonifier l'aménagement des terrains qui ne sont pas affectés aux activités portuaires pour en faire des espaces récréotouristiques verts, polyvalents et de qualité				x
Suivre le PEAI pour tout nouveau projet ou activités significatives sur le territoire du Port				x
Utiliser une partie du territoire pour y installer des systèmes de surveillance et de suivi des opérations portuaires et à rendre disponible, lorsque possible, l'information issue de ces systèmes				x
Considérer l'intégration paysagère des équipements et infrastructures portuaires				x

# Orientation 1

## Une intégration cohérente du port dans la ville

### Objectif 2

**Renforcer la relation avec la communauté en mettant en valeur le patrimoine portuaire et contribuer à rendre la communauté fière de son port**

Le Port de Québec détient non seulement une relation économique forte avec la ville, mais aussi un riche héritage historique et social. Il fut le berceau de la ville, de son développement et de sa transformation au fil des siècles. Bien que le Port de Québec ait joué un rôle crucial dans le développement et la croissance de la ville, sa présence n'est pas nécessairement perçue comme un élément historique ou identitaire significatif.

L'APQ entreprend plusieurs initiatives ayant pour but et effet de tisser des liens avec la communauté, de mieux faire connaître l'héritage portuaire de la ville et de démystifier ses activités auprès du grand public. Conséquemment, le patrimoine portuaire peut permettre de renforcer l'identité distinctive du port et, par extension, de la ville de Québec. La mise en valeur du patrimoine portuaire passe également par la préservation et la création de perspectives visuelles sur l'eau, sur le port et ses activités, ainsi que sur la ville. De cette façon, les lumières, les couleurs et les matériaux peuvent être utilisés à la fois dans les équipements et les bâtiments portuaires, ainsi que dans les espaces publics situés sur les terrains du port, dans le but de redorer et dynamiser l'image de l'industrie maritime.

	Échéancier			
	1	2	3	+
 Promouvoir et sensibiliser la population à l'importance des opérations portuaires et maritimes du port dans le développement de la Ville de Québec, en développant par exemple un lieu d'interface ludique, physique ou non, entre le citoyen, la ville et le port afin de faire connaître sa mission, ses projets, ses interfaces économiques et ses métiers, et en utilisant des espaces pour favoriser la découverte de son histoire et de sa mission				x
 Évaluer la possibilité d'intégrer des espaces sur les terrains portuaires qui sont visibles ou accessibles au public, afin que la population puisse observer les activités portuaires				x
 Évaluer la possibilité de mettre en valeur certains équipements et infrastructures portuaires, notamment en mettant en lumière le patrimoine industriel du port		x		
 Protéger les perspectives visuelles depuis le fleuve vers la ville et vice-versa				x

# Orientation 1

## Une intégration cohérente du port dans la ville

### Objectif 3

#### Développer une cohérence urbanistique entre les activités portuaires et les secteurs urbains adjacents

Pour améliorer de façon continue l'interface entre la ville et le port, il est impératif de poursuivre le dialogue entre ces deux entités afin que les efforts soient mutuels, et favorisent ainsi une collaboration étroite en vue d'obtenir des solutions à l'atteinte d'une cohabitation harmonieuse. Pour cela, il est essentiel d'améliorer la cohérence entre les documents de planification de la ville et ceux du port.

Sur le plan spatial, l'APQ travaille au développement d'initiatives visant à aménager des zones de transition entre le port et la ville, et ce, dans la perspective d'atténuer l'impact de cette séparation spatiale et de générer une relation plus fluide. L'APQ s'engage donc à intégrer ses activités dans le tissu urbain environnant, en veillant à ce que ses nouveaux projets répondent dans la mesure du possible aux critères de la Ville pour améliorer la qualité architecturale des bâtiments et des infrastructures portuaires.



Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
Travailler de concert avec la Ville afin d'encourager l'aménagement de zones tampons et de transitions compatibles avec l'activité portuaire : bureaux, petites entreprises, équipements culturels, zones tampons vertes, etc.				x
Au bassin Louise, développer d'éventuels projets compatibles avec les activités portuaires et les activités urbaines à proximité de concert avec les parties prenantes		x		
Veiller à ce que le plan d'utilisation des sols demeure cohérent avec le plan d'urbanisme et le plan de zonage de la Ville, ainsi que les divers outils de planification des parties prenantes				x

# Orientation 2

## Encourager une transition écologique et énergétique progressive sur l'ensemble du territoire portuaire

### Objectif 1

#### Protéger et valoriser la biodiversité dans les secteurs portuaires et assurer la résilience face aux changements climatiques

Conformément à sa vision stratégique, l'APQ s'engage à devenir un leader dans la lutte contre les changements climatiques et à agir de façon exemplaire en matière de respect de l'environnement. Les changements climatiques créeront des opportunités pour l'APQ qui devra réfléchir autrement afin de moderniser et d'optimiser ses activités portuaires et de rendre ses infrastructures résilientes. L'un des principaux défis à relever sera toutefois de concilier la croissance des activités portuaires avec les enjeux environnementaux.

L'APQ dispose d'une vaste étendue terrestre et aquatique et s'engage à y préserver les écosystèmes existants, à mettre en valeur et préserver les espaces naturels, la biodiversité et les corridors écologiques. Considérant que la préservation et la restauration des espaces naturels nécessitent une bonne connaissance du territoire et de sa biodiversité, la documentation et l'analyse des écosystèmes qu'abritent les terrains de l'APQ, l'expérimentation de méthodes novatrices sur le plan environnemental et la participation à des programmes de recherche, sont entre autres des initiatives qui seront réalisées dans le plan d'action en développement durable.

	Échéancier			
	1	2	3	+
 Moyens de mise en œuvre Conserver et aménager des liens entre les espaces portuaires, les espaces urbains et les espaces naturels pour assurer la continuité écologique et paysagère				x
 Aménager des espaces verts en favorisant des aménagements cohérents avec le milieu d'insertion dans l'objectif de valoriser la biodiversité				x
 Évaluer les risques et les opportunités liés aux changements climatiques et apporter des mesures d'atténuation ou de contingences adaptées au Port de Québec en ce qui concerne l'utilisation du sol (protection adéquate de certaines infrastructures, protection contre les inondations et l'érosion des berges, etc.)				x
 Travailler de concert avec la Ville de Québec sur la valorisation de la biodiversité sur le territoire portuaire				x

Pour atteindre cet objectif, la collaboration étroite avec les parties prenantes telles que les opérateurs, les entreprises des secteurs portuaires et les riverains, qui sont les premiers témoins de ces activités portuaires, sera essentielle.

# Orientation 2

## Encourager une transition écologique et énergétique progressive sur l'ensemble du territoire portuaire

### Objectif 2

#### Contribuer à une décarbonisation accélérée des activités portuaires

L'APQ s'engage à devenir un leader mondial dans la lutte aux changements climatiques au niveau de l'industrie maritime en adoptant des pratiques respectueuses de l'environnement, en particulier en réduisant la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. Cela comprend notamment la réduction de l'empreinte carbone du transport des marchandises, des activités portuaires, du camionnage, etc. La perspective de réduction de GES dépasse toutefois le territoire du port, et comprend l'ensemble de la chaîne logistique d'approvisionnement.

La décarbonisation est un enjeu crucial, étant directement liée au problème de réchauffement climatique. Le Port évalue continuellement les mesures concrètes accessibles pour maîtriser et réduire les consommations d'énergie en améliorant l'efficacité énergétique de ses activités et de son réseau, garantir l'accès aux énergies à faible teneur en carbone, atteindre la neutralité carbone, comprendre et intégrer les énergies renouvelables et promouvoir des pratiques plus écologiques. Le transport maritime compte pour 3 % des GES dans le monde, mais pour plus de 85 % des échanges commerciaux en volumes.

Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
 Utiliser certains espaces du port pour tester et implanter de nouvelles sources d'énergie renouvelables telles l'énergie solaire, hydrolienne, éolienne, hydrogène vert, le stockage de l'énergie par batterie, etc.				X
 Continuer de s'adapter aux nouveaux besoins en énergie verte des navires, notamment la mise en œuvre liée à l'électrification des navires à quais et réserver des espaces à cet effet				X
 Prévoir des espaces pour les infrastructures nécessaires à l'approvisionnement des navires avec les carburants de demain				X

# Orientation 2

## Encourager une transition écologique et énergétique progressive sur l'ensemble du territoire portuaire

### Objectif 3

#### Contribuer à améliorer la qualité de l'air, de l'eau et des sols

Les activités portuaires peuvent avoir, à l'instar de toute activité industrielle, un impact sur l'environnement. L'APQ veille donc à ce que ses opérations s'inscrivent dans une logique de gestion durable et d'amélioration continue, notamment en intégrant des mesures d'atténuation dans ses activités ou ses projets.

Le succès de la mise en œuvre de la vision de l'APQ découle notamment d'un encadrement des activités portuaires sur le plan environnemental.

En collaboration avec les opérateurs, les différents niveaux de gouvernement, les parties prenantes et la population, l'APQ identifie les problèmes environnementaux et les risques associés à ces activités, et prend des mesures pour éviter ou réduire les impacts potentiels. Cela nécessite notamment de mettre en place des pratiques respectueuses de l'environnement pour la préservation et l'amélioration la qualité des eaux, des sols et de l'air.



#### Moyens de mise en œuvre

#### Échéancier

	1	2	3	+
Définir et délimiter les secteurs (incluant les plans d'eau) à protéger et à valoriser				x
Réserver des espaces sur les terrains pour les équipements de surveillance environnementale (ex. : la qualité de l'air, le volet sonore, les eaux souterraines, etc.)				x
Utiliser les zones de verdissement à des fins de gestion de la qualité de l'air lorsque pertinent (ex.: trame verte, plantation d'arbres, etc.)				x

# Orientation 3

## Un transport de marchandises et de passagers efficace et sécuritaire

### Objectif 1

#### Optimiser la logistique des déplacements de marchandises et des passagers au sein des installations portuaires

Le port de Québec occupe une position centrale en tant que port de transbordement de marchandises, de leur point d'origine à leur destination. La fluidité, la capacité et la compétitivité des réseaux de transport terrestre et maritime sur les terrains sous la juridiction du Port demeurent des éléments essentiels pour garantir la vitalité d'un port performant. L'interconnexion des infrastructures maritimes, routières et ferroviaires est complexe, mais une gestion et un entretien adéquats du réseau permettent d'optimiser le mouvement des marchandises, renforçant ainsi la fiabilité et l'efficacité de l'ensemble des opérations portuaires.



Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
Assurer l'entretien des infrastructures maritimes, de routes et des voies ferrées sous la responsabilité de l'APQ, en vue d'assurer un transport de marchandises efficace et efficient				x
Assurer la sécurité du public en créant des zones protégées selon le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)				x

# Orientation 3

## Un transport de marchandises et de passagers efficace et sécuritaire

### Objectif 2

#### Améliorer les corridors et infrastructures de transport pour faciliter la circulation des marchandises et des passagers vers et depuis le Port

Les marchandises qui transitent au port le font par voie maritime, ferroviaire ou routière. Elles empruntent également les réseaux routiers municipaux et régionaux, ainsi que les voies ferrées qui ne sont pas de la propriété de l'APQ. La cohabitation entre les modes de transports actifs et le trafic routier en provenance ou à destination du port est un défi. Conséquemment, l'APQ réaffirme son engagement à participer activement aux divers exercices de planification du territoire en collaboration avec les parties prenantes et les organismes en transport, tant au niveau régional que local. Cette démarche vise à identifier des améliorations potentielles afin de garantir une coordination optimale, une adéquation entre les besoins et l'offre en transport, un fonctionnement efficace et une sécurité accrue à la fois pour le transport des marchandises et celui des personnes.

Également, la fluidité des opérations des croisières est étroitement liée avec les sites touristiques régionaux et les accès, tels que l'aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB), ou encore les services de transport offerts à l'échelle de la ville, tels que taxis et transport en commun. Les activités récréotouristiques telles que la marina et le spa, génèrent aussi un achalandage véhiculaire, nécessitant une coordination avec la Ville de Québec pour assurer l'accès sécuritaire aux différents sites.



Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
Travailler en collaboration avec les opérateurs, les parties prenantes et les organismes en transport pour :				
<ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer que le réseau de transport régional peut accueillir le trafic portuaire actuel et futur, tout en prenant en considération les besoins des autres utilisateurs du réseau et les projets à venir</li> </ul>				x
<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les trajets de camionnage les plus sécuritaires et viables économiquement</li> </ul>				x
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la connexion entre le nouveau terminal de croisière et la ville de Québec afin qu'elle soit sécuritaire et conviviale</li> </ul>		x		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer la possibilité d'aménager une route alternative pour créer un deuxième accès routier, cyclable et piétonnier au secteur de Beauport</li> </ul>		x		
Travailler en collaboration avec la Ville de Québec et le Réseau de transports de la capitale (RTC) pour améliorer la desserte des sites récréotouristiques de manière sécuritaire, notamment en ce qui concerne le transport collectif				x
Travailler en collaboration avec la Ville de Québec et autres parties prenantes pour:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer des mesures visant à améliorer l'expérience de l'utilisateur et assurer la sécurité des piétons et des cyclistes le long des terrains portuaires, notamment dans le secteur de l'Estuaire</li> </ul>				x
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'accès pour les piétons et cyclistes à la Baie de Beauport</li> </ul>		x		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Travailler à l'élaboration de la Promenade portuaire du Foulon et collaborer à la promenade Samuel-De Champlain phase 4</li> </ul>		x		

# Orientation 4

## Une utilisation du sol optimisée en fonction des tendances de l'industrie

### Objectif 1

#### Optimiser l'utilisation des terrains sous la juridiction de l'APQ

La mission de l'APQ vise à « promouvoir et développer le commerce maritime, servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada, tout en assurant la rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement. » Dans cette perspective, l'APQ s'engage à maintenir l'activité portuaire en tant que composante essentielle de la chaîne d'approvisionnement et de moteur économique majeur. Cela implique notamment l'optimisation de l'utilisation des terrains dédiés aux activités portuaires, étant donné la disponibilité limitée de ces terrains. Par ailleurs, l'une des tendances marquantes des ports du futur est leur orientation vers une gestion encore plus dynamique de l'espace foncier. Pour ce faire, il est essentiel de préserver l'intégralité des terrains destinés aux activités portuaires, ainsi que de restructurer les secteurs portuaires existants afin de toujours optimiser davantage les opérations. En vue de maximiser l'utilisation du sol, il sera également nécessaire de restaurer et de moderniser les infrastructures vieillissantes telles que les quais, les bâtiments, les accès ferroviaires, les routes ainsi que l'ensemble des réseaux présents sur le territoire portuaire. L'APQ peut également tirer parti de l'évolution des technologies pour devenir un véritable port intelligent. L'ensemble de ces mesures permettra aux opérateurs d'atteindre une capacité opérationnelle maximale, d'améliorer leur efficacité, voire de développer de nouveaux projets tout en s'assurant de respecter les principes de développement durable.

Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
 Préserver l'intégrité des propriétés affectées aux activités portuaires sous la juridiction de l'APQ pour soutenir les opérations actuelles et futures				x
 Privilégier l'intensification des activités et la densification de l'occupation des sols, tout en tenant compte des impacts sociaux et environnementaux ainsi que de la capacité d'accueil du site pour répondre à l'évolution des tendances				x
 Moderniser les infrastructures portuaires pour permettre aux opérateurs de maintenir leurs activités et de les adapter aux tendances de l'industrie maritime (ex.: capacité portante des quais, mise à niveau, etc.)				x
 Développer les activités portuaires de manière stratégique, complémentaire et efficace en consolidant les activités similaires au même emplacement				x
 Saisir les opportunités d'automatisation et de digitalisation du Port et de ses opérations qui permettront notamment d'améliorer la compétitivité du Port dans la chaîne logistique (ex.: fondeuse à neige, capteurs à l'entrée des secteurs pour répertorier automatiquement le nombre de wagons et de camions, etc.)				x
 Évaluer la possibilité d'utiliser de nouvelles propriétés permettant de soutenir les activités portuaires lorsque des opportunités se présentent, et ce, en autant que les impacts sur l'environnement et la communauté soient limités				x

# Orientation 4

## Une utilisation du sol optimisée en fonction des tendances de l'industrie

### Objectif 2

#### Prévoir des usages qui anticipent et répondent aux tendances susceptibles d'influencer la compétitivité du Port

Pour maintenir son rôle central dans la croissance du commerce extérieur canadien, le développement portuaire doit être en phase avec les grandes tendances portuaires et les besoins évolutifs du marché et de la société. L'APQ doit rester à l'affût des opportunités qui s'offrent à elles, afin d'anticiper les activités futures potentielles et d'évaluer leur impact sur ses terrains, ses infrastructures et ses équipements portuaires. En prévoyant et en s'adaptant à ces tendances, le Port maintiendra sa compétitivité en exploitant les avantages concurrentiels émergents.

Puisque les activités sont influencées par les marchés et les enjeux internationaux, le PUS vise à maintenir une certaine flexibilité dans le choix des activités pouvant être exercées sur ses terrains, et ce tout en encadrant leur impact sur l'environnement et les communautés. Cette flexibilité permettra d'adapter les terrains et les installations portuaires afin d'accueillir de nouvelles activités, notamment dans le domaine de la transition énergétique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que pour accueillir les navires de nouvelles générations que ce soit en lien avec leur taille ou leur utilisation de carburants plus verts.



Moyens de mise en œuvre	Échéancier			
	1	2	3	+
Analyser les tendances et les opportunités afin d'anticiper les activités futures sur les terminaux				x
Adapter les installations portuaires en fonction de l'évolution des activités commerciales, des tendances et des opportunités favorables à l'APQ				x
Veiller à ce que les usages permis encouragent les initiatives favorables à l'innovation, la transition énergétique, la préservation de l'environnement et le respect de la communauté				x
Conserver une flexibilité quant aux activités existantes (usages), tout en gérant leur intensité selon leurs impacts sur le milieu environnant à l'aide du Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI), le cas échéant				x
Répondre aux tendances en matière de transport de marchandises conteneurisées en dédiant des espaces pour cette activité sur les terrains actuels du Port			x	

7  
**UTILISATION  
DU SOL**



# ► Méthodologie

Le PUS est défini par des affectations et des usages. L'emplacement privilégié pour les différentes activités portuaires et non-portuaires dans les secteurs de l'Anse au Foulon, de l'Estuaire et de Beauport s'inscrit dans les orientations et les objectifs définis à la section précédente. L'attribution d'affectations au territoire vise particulièrement à assurer la pérennité des différentes activités du Port et à planifier à long terme l'évolution de ces activités au niveau spatial.

La désignation des affectations fait partie d'une réflexion stratégique qui vise à répondre à la vision de l'Administration portuaire et à permettre l'évolution des activités portuaires selon les tendances mondiales dans le commerce maritime. Les affectations sont définies de manière à répondre aux quatre orientations de la section 6 du présent document.

## **Affectations**

Chacune des affectations définies offre une orientation générale quant à l'utilisation du sol. Leurs définitions reflètent la grande diversité des activités qui se déroulent sur le territoire portuaire. Cette approche a pour but d'accueillir une vaste gamme d'utilisations appropriées pour un secteur donné. Ainsi, l'Administration portuaire pourra bénéficier de flexibilité dans la saisie de nouvelles opportunités qui respectent ses orientations et lui permettent de continuer à être compétitive sur le plan du commerce maritime à l'échelle mondiale.

Ces affectations sont ensuite cartographiées sur le territoire portuaire de façon à répondre adéquatement aux enjeux de planification du territoire et de cohabitation entre les différentes utilisations du sol.

## **Usages**

Chacune des affectations permet plusieurs usages principaux et secondaires. L'usage principal se définit comme la principale activité exercée dans une zone. L'usage secondaire se définit par toute activité qui peut également être exercée dans la zone, sans toutefois être dominante. La liste d'usages secondaires prévue pour chaque affectation est non limitative. Certains usages peuvent également être autorisés sous conditions. Il s'agit d'une activité assujettie à certaines conditions définies dans le cadre d'un processus d'attribution de nouvelles utilisations, tel que le PEAI. À titre d'exemple, un usage pourrait être autorisé à la condition que certaines mesures d'atténuation soient mises en place ou encore, à la condition que seules certaines marchandises soient transbordées et entreposées. La cohabitation et la complémentarité entre les usages principaux et secondaires est l'ultime objectif recherché par l'APQ.

# Classification des affectations

Trois critères ont permis de définir la classification des affectations:

## 1. Critère d'homogénéité

Tout d'abord, les activités exercées ou pouvant être potentiellement exercées ont été relevées sur les terrains de l'Administration portuaire, qu'elles soient portuaires ou non-portuaires. Dans un deuxième temps, les activités présentant des caractéristiques communes ont été regroupées au sein de grandes catégories, appelées affectations. Chacune des affectations définies comporte un objectif et a une portée spécifique, et ce, dans le but de permettre des activités similaires ou de moindre impact dans une même zone.

## 2. Critère d'intensité

Les activités identifiées ont été attribuées à des usages puis regroupées en fonction de leur degré d'intensité. Cette intensité est évaluée en fonction des mesures de l'impact et des nuisances pouvant être engendrées par l'exercice de cet usage sur les milieux de vie limitrophes et sur l'environnement et s'inspirent des meilleures pratiques. Les différentes affectations présentes sur le territoire de l'APQ ont été positionnées sur une échelle d'intensité.

L'échelle d'intensité sert de guide pour mettre en perspective les activités qui sont permises sur le territoire portuaire. Les affectations « portuaires » sont divisées par secteur et sont positionnées au même niveau sur l'échelle d'intensité, puisque l'intensité de ces activités portuaires est subjective et dépend de multiples facteurs. Ce qui peut sembler intense pour une personne peut sembler peu intense pour une autre. La perception de cette intensité peut varier d'une personne à l'autre en fonction de son expérience, de ses attentes et de ses préoccupations.

## 3. Critère de répartition spatiale

En troisième lieu, les affectations ont été spatialisées en tenant compte de trois sous-critères:

- L'état actuel: autoriser des usages qui sont actuellement exercés dans la zone et qui correspondent encore à la vision établie par l'APQ.
- Fonctionnel: autoriser des usages nécessitant une logique spécifique en termes de localisation préférentielle ou d'accessibilité. À titre d'exemple, la proximité au réseau ferroviaire ou la capacité portante d'un quai.
- Social: autoriser des usages dans des zones qui engendrent moins d'incidences urbaines, ou les permettre à la condition que des conditions spécifiques soient mises en place afin d'atténuer les nuisances.

# Affectations

L'affectation principale pour le sol sous la juridiction de l'APQ dans les secteurs de l'Anse au Foulon, l'Estuaire/Pointe-à-Carcy et Beauport est décrite ci-dessous. Les usages secondaires, ainsi que des conditions imposées selon les secteurs d'activités, sont décrits aux pages suivantes.

Échelle d'intensité



## Protection et valorisation

L'affectation « Protection et valorisation » correspond aux zones sensibles, aux zones présentant une importance particulière en termes de biodiversité ou aux zones tampons dotées de caractéristiques environnementales significatives. Elle concerne des terrains sous la juridiction de l'APQ se trouvant à l'extérieur des trois secteurs portuaires principaux.

## Récréative

L'affectation « Récréative » comprend les sites récréatifs, naturels, culturels, sportifs et touristiques sur les terrains sous la juridiction de l'APQ, qu'il s'agisse d'activités publiques ou privées.

## Urbaine

L'affectation « Urbaine » comprend des secteurs dotés d'un potentiel de développement ou de redéveloppement pouvant accueillir des usages que l'on retrouve dans des milieux de vie à caractère urbain, tels que des restaurants, des commerces, des bureaux, des établissements institutionnels, etc.

## Eau portuaire

L'affectation « Eau portuaire » englobe principalement les activités liées à la navigation dans le plan d'eau relevant de la juridiction de l'APQ.

## Portuaire Pointe-à-Carcy

L'affectation « Portuaire secteur Pointe-à-Carcy » constitue une porte d'entrée sur la ville, puisqu'il y voit défile de nombreux visiteurs arrivant par navire de croisière. Cette affectation englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de Pointe-à-Carcy.

## Portuaire Anse au Foulon

Située au pied de la côte Gilmour, l'affectation « Portuaire Secteur de l'Anse au Foulon » englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de l'Anse au Foulon.

## Portuaire Estuaire

L'affectation « Portuaire Secteur de l'Estuaire » constitue une porte d'entrée sur la ville et s'ouvre sur le paysage patrimonial de la Ville de Québec. Cette affectation englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de l'Estuaire.

## Portuaire Beauport

L'affectation « Portuaire Secteur de Beauport » englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de Beauport.

## Interface ville-port

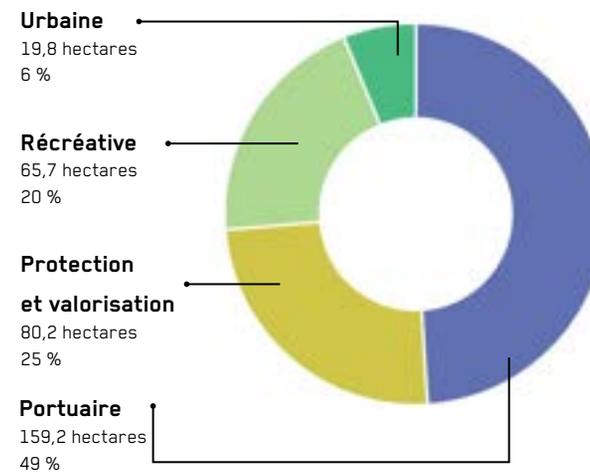
L'interface ville-port s'ajoute aux affectations et concerne les lieux où une harmonisation de l'interface entre le port et la ville est nécessaire pour y améliorer la cohabitation.

## Répartition des affectations

Le Port de Québec comprend plus de 26 % de ses terrains dédiés aux activités récréatives et urbaines.

La majorité des terrains situés à l'extérieur des principaux secteurs terrestres, soient ceux de l'Anse au Foulon, de l'Estuaire et de Beauport, ont une affectation «Protection et valorisation », représentant ainsi plus de 26 % de la propriété terrestre sous la juridiction de l'APQ. Cela démontre un engagement fort de la part de l'APQ envers la préservation des écosystèmes locaux. Les zones urbaines occupent 6 % des terrains situés dans les trois secteurs à l'étude, reflétant la nécessité d'une intégration harmonieuse des infrastructures portuaires avec le tissu urbain environnant. En consacrant plus de 20 % de ses terrains à des affectations récréatives, l'Administration portuaire vise à favoriser le bien-être des communautés en offrant des espaces dédiés aux loisirs et à la détente. Cette répartition stratégique illustre une approche équilibrée qui vise à concilier les impératifs du commerce maritime, du développement urbain, de la protection de l'environnement et du bien-être des communautés. Cette répartition est directement reliée à la forte volonté de l'APQ d'être le Port le mieux intégré dans sa communauté comme le mentionne la première orientation de son plan stratégique. La répartition des différentes affectations sur le territoire résulte d'un exercice de classification des activités en fonction de leur intensité.

Répartition des affectations sur les propriétés terrestres de l'APQ

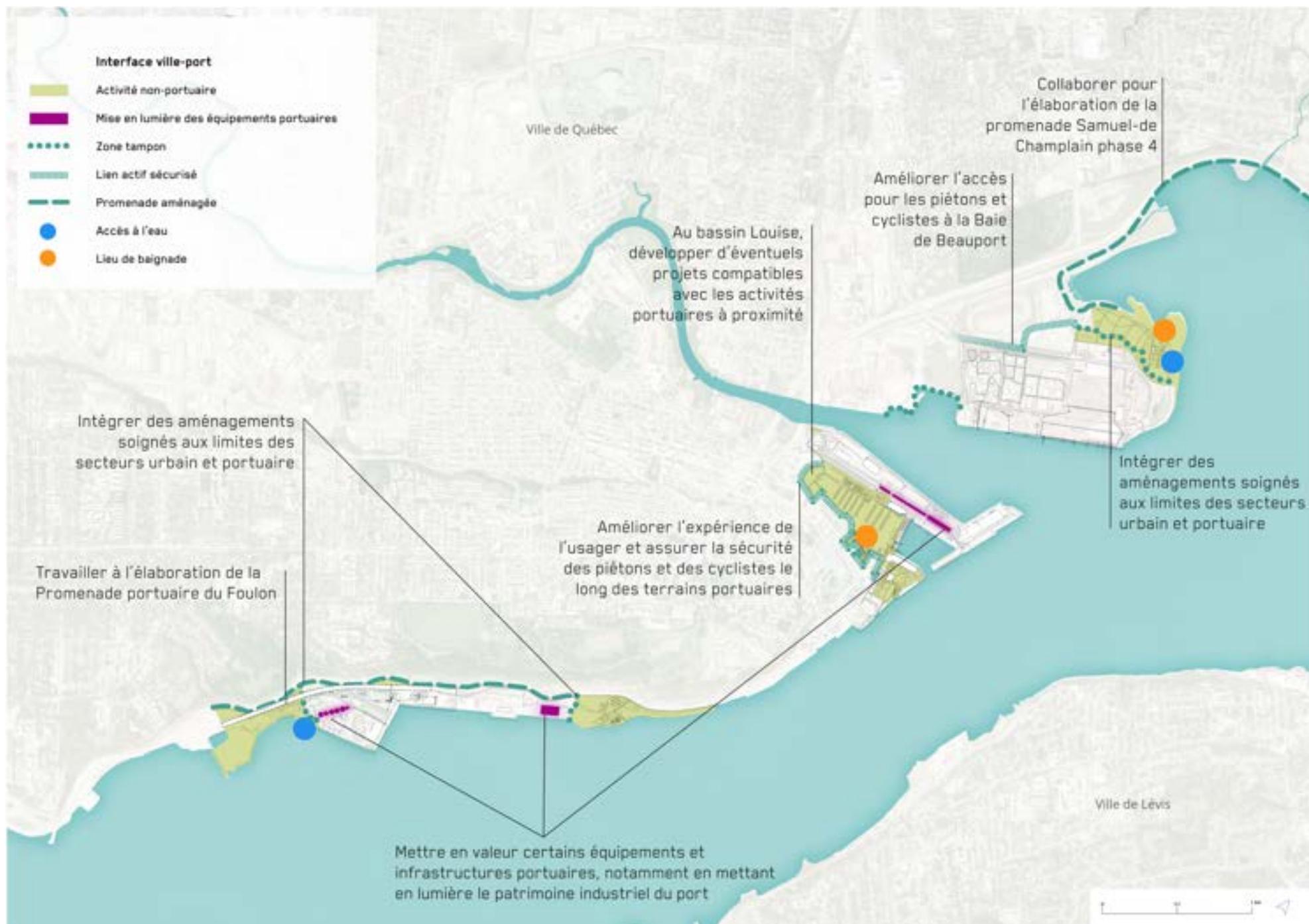




## Interface Ville-Port

### Description

La cohabitation entre les activités accessibles à la population et certaines activités portuaires donne lieu à la nécessité de prévoir des aménagements visant à assurer la sécurité, l'embellissement et la convivialité des lieux. Les secteurs identifiés comme ayant une interface ville-port comprennent les endroits où une harmonisation de l'interface entre le port et la ville est nécessaire. Les moyens de mise en œuvre présentés dans la section précédente fournissent déjà de nombreux exemples d'actions pouvant être entreprises à court et moyen terme pour améliorer la cohabitation ville-port. Ces moyens sont repris en partie dans la carte ci-contre. Ils sont également représentés sur la carte de la page suivante. De plus, d'autres projets pourraient être envisagés dans les années à venir.



Carte 12 - Localisation des aménagements visant à assurer une cohabitation harmonieuse entre le Port et la Ville

## Protection et valorisation

### Description

L'affectation « Protection et valorisation » correspond aux zones sensibles, aux zones présentant une importance particulière en termes de biodiversité ou aux zones tampons dotées de caractéristiques environnementales significatives. Elle concerne des terrains sous la juridiction de l'APQ se trouvant à l'extérieur des trois secteurs portuaires principaux.

### Intention

L'affectation « Protection et valorisation » est principalement dédiée à la préservation, à l'amélioration et à la restauration de l'habitat naturel. Les zones incluses dans cette affectation ne sont pas destinées à être développées ou à accueillir tous les types d'activités portuaires. L'accès à la population peut se faire par des aménagements réfléchis dans une perspective de protection des milieux naturels.

### Usages principaux permis

- Aire de protection et de mise en valeur des milieux naturels et de la biodiversité.

### Usages secondaires permis

Tout usage secondaire qui ne menace pas l'intégrité du milieu naturel et qui permet une fréquentation réfléchie des lieux.



Carte 13 - Localisation de l'affectation «Protection et valorisation»

# Récréative



## Description

L'affectation « Récréative » comprend les sites récréatifs, naturels, culturels, sportifs et touristiques sur les terrains sous la juridiction de l'APQ, qu'il s'agisse d'activités publiques ou privées.

## Intention

Destinée à la population, l'affectation « Récréative » a pour objectif de maintenir, de mettre en valeur et d'accroître la qualité des activités récréatives, culturelles, sportives et touristiques existantes et à venir. Ces secteurs se situent souvent entre les secteurs d'activités portuaires et les secteurs résidentiels ou touristiques, jouant ainsi un rôle de zone tampon entre des vocations diverses. Par conséquent, cette affectation intègre des initiatives visant à rendre la cohabitation ville-port plus harmonieuse.

## Usages principaux permis

- Parcs, espaces verts aménagés, boisés, pistes cyclables et aires de stationnement
- Activités culturelles, récréatives et sportives
- Marinas, navigation de plaisance et navettes fluviales
- Événements
- Mise à l'eau

## Usages secondaires permis

Tout usage secondaire permettant les activités récréatives qui ne dénaturent pas la vocation des espaces, dont les commerces et services destinés à la population.



Carte 14 - Localisation de l'affectation «Récréative »

# Urbaine

## Description

L'affectation « Urbaine » comprend des secteurs dotés d'un potentiel de développement ou de redéveloppement pouvant accueillir des usages que l'on retrouve dans l'affectation « Récréative », ainsi que ceux caractéristiques des milieux à caractère urbain, tels que des restaurants, des commerces, des bureaux, des établissements institutionnels, etc.

## Intention

Principalement destinée à la population, l'affectation « Urbaine » vise à générer un environnement urbain attrayant, favorisant une cohérence avec les milieux environnants, tout en établissant une transition entre les milieux de vie animés et les activités portuaires. Les activités envisagées dans ces secteurs devront être compatibles avec les activités portuaires avoisinantes, afin de prévenir toutes nuisances potentielles engendrées par les activités portuaires.

## Usages principaux permis

- Commerces et services destinés à la population
- Commerces et services destinés à l'industrie maritime
- Bureaux administratifs et/ou institutionnels

## Usages secondaires permis

Tout usage secondaire à incidence égale ou moindre à l'affectation « Urbaine », permettant des activités de commerces et services portuaires.



# Eau portuaire



## Description

L'affectation « Eau portuaire » englobe principalement les activités liées à la navigation dans le plan d'eau relevant de la juridiction de l'APQ.

## Intention

L'affectation « Eau portuaire » a pour objectif de maintenir les activités autorisées dans le plan d'eau relevant de la compétence de l'APQ.

## Usages principaux permis

- Navigation

## Usages secondaires permis

- Aire de protection et de mise en valeur des milieux naturels et de la biodiversité
- Traversier
- Navette fluviale
- Amarrage
- Ancrage
- Transbordement
- Chargement / Déchargement



Carte 16 - Localisation de l'affectation «Eau portuaire »

# Portuaire Anse au Foulon

## Description

Située au pied de la côte Gilmour, l'affectation « Portuaire Secteur de l'Anse au Foulon » englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de l'Anse au Foulon.

## Intention

L'Administration portuaire préconise dans l'affectation « Portuaire Secteur de l'Anse au Foulon » les activités de manutention et d'entreposage de vrac nature sous couvert/recouvert et l'intermodalité à faible empreinte carbone dans ce secteur. De plus, en raison de la proximité des secteurs résidentiels, des conditions sont imposées pour certains secteurs d'activités afin de réduire au minimum les nuisances potentielles. Le projet d'aménagement de la Promenade portuaire du Foulon dans ce secteur offre une opportunité unique de bonifier une zone tampon intéressante entre le port et la ville. Cette promenade constitue une occasion de mettre en valeur les activités portuaires passées et présentes.

## Usages principaux permis

-  Manutention et entreposage
-  Marchandises générales sous couvert
-  Marchandises générales à ciel ouvert
-  Marchandises conteneurisées
-  Vrac solide sous couvert/recouvert



Carte 17 - Localisation de l'affectation «Portuaire Anse au Foulon »

## Usages secondaire permis

Tout usage secondaire ayant un niveau d'incidence égal ou moindre à l'affectation Portuaire, notamment:

- Croisières
- Manœuvres ferroviaires
- Hivernage
- Navire en attente
- Ravitaillement
- Équipements techniques et infrastructures stratégiques

# Portuaire Pointe-à-Carcy



## Description

L'affectation « Portuaire secteur Pointe-à-Carcy » constitue une porte d'entrée sur la ville, puisqu'il y voit défile de nombreux visiteurs arrivant par navire de croisière. Cette affectation englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de Pointe-à-Carcy.

## Intention

L'affectation « Portuaire secteur Pointe-à-Carcy » vise à maintenir l'usage principal de croisière dans ce secteur. Des conditions peuvent être imposées pour tenter de réduire au minimum les nuisances potentielles et assurer la sécurité des individus.

## Usages principaux permis

 Croisières

## Usages secondaires permis

Tout usage secondaire ayant un niveau d'incidence égal ou moindre à l'affectation Portuaire, notamment :

- Hivernage
- Navire en attente
- Fabrication / Réparation de navires
- Ravitaillement
- Équipements techniques et infrastructures stratégiques



Carte 18 - Localisation de l'affectation «Portuaire Pointe-à-Carcy»

# Portuaire Estuaire



## Description

L'affectation « Portuaire Secteur de l'Estuaire » constitue une porte d'entrée sur la ville et s'ouvre sur le paysage patrimonial de la Ville de Québec. Cette affectation englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de l'Estuaire.

## Intention

L'affectation « Portuaire Secteur de l'Estuaire » a pour objectif de maintenir les activités portuaires dans ce secteur, tout en imposant des conditions selon les secteurs d'activités afin de réduire les nuisances potentielles. Cela est d'autant plus important en raison de la proximité avec le centre-ville et les activités récréatives du bassin Louise.

## Usages principaux permis

-  Croisières
-  Manutention et entreposage
-  Marchandises générales sous couvert
-  Marchandises générales à ciel ouvert
-  Vrac solide sous couvert/recouvert

## Usages secondaires permis

Tout usage secondaire ayant un niveau d'incidence égal ou moindre à l'affectation Portuaire, notamment:

- Marchandises conteneurisées
- Manœuvres ferroviaires
- Hivernage
- Navire en attente
- Fabrication / Réparation de navires
- Ravitaillement
- Équipements techniques et infrastructures stratégiques



Carte 19 - Localisation de l'affectation «Portuaire Estuaire »

# Portuaire Beauport



## Description

L'affectation « Portuaire Secteur de Beauport » englobe les activités soutenant les opérations portuaires comprises dans le secteur de Beauport.

## Intention

L'affectation « Portuaire Secteur de Beauport » a pour objectif de maintenir les activités portuaires dans ce secteur, en mettant de l'avant des mesures afin de réduire au minimum les nuisances potentielles. Cela est d'autant plus important en raison de la proximité de la Baie de Beauport, hautement fréquentée en saison estivale, ainsi que la proximité des quartiers résidentiels.

## Usages principaux permis

-  Manutention et entreposage
-  Marchandises générales sous couvert
-  Marchandises générales à ciel ouvert
-  Marchandises conteneurisées
-  Vrac solide sous couvert/recouvert
-  Vrac solide à ciel ouvert
-  Vrac liquide

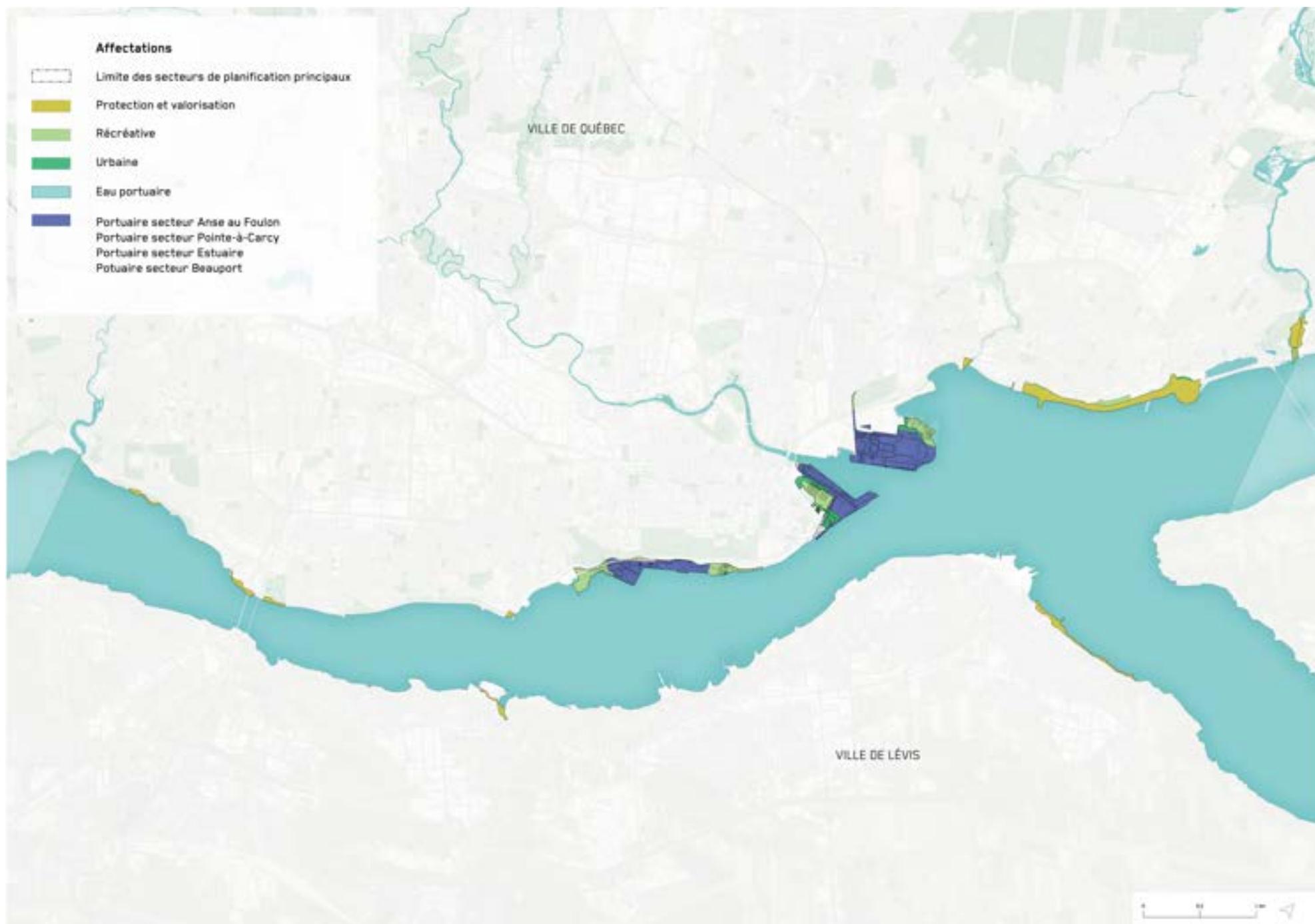
## Usages secondaires permis

Tout usage secondaire ayant un niveau d'incidence égal ou moindre à l'affectation Portuaire, ainsi que:

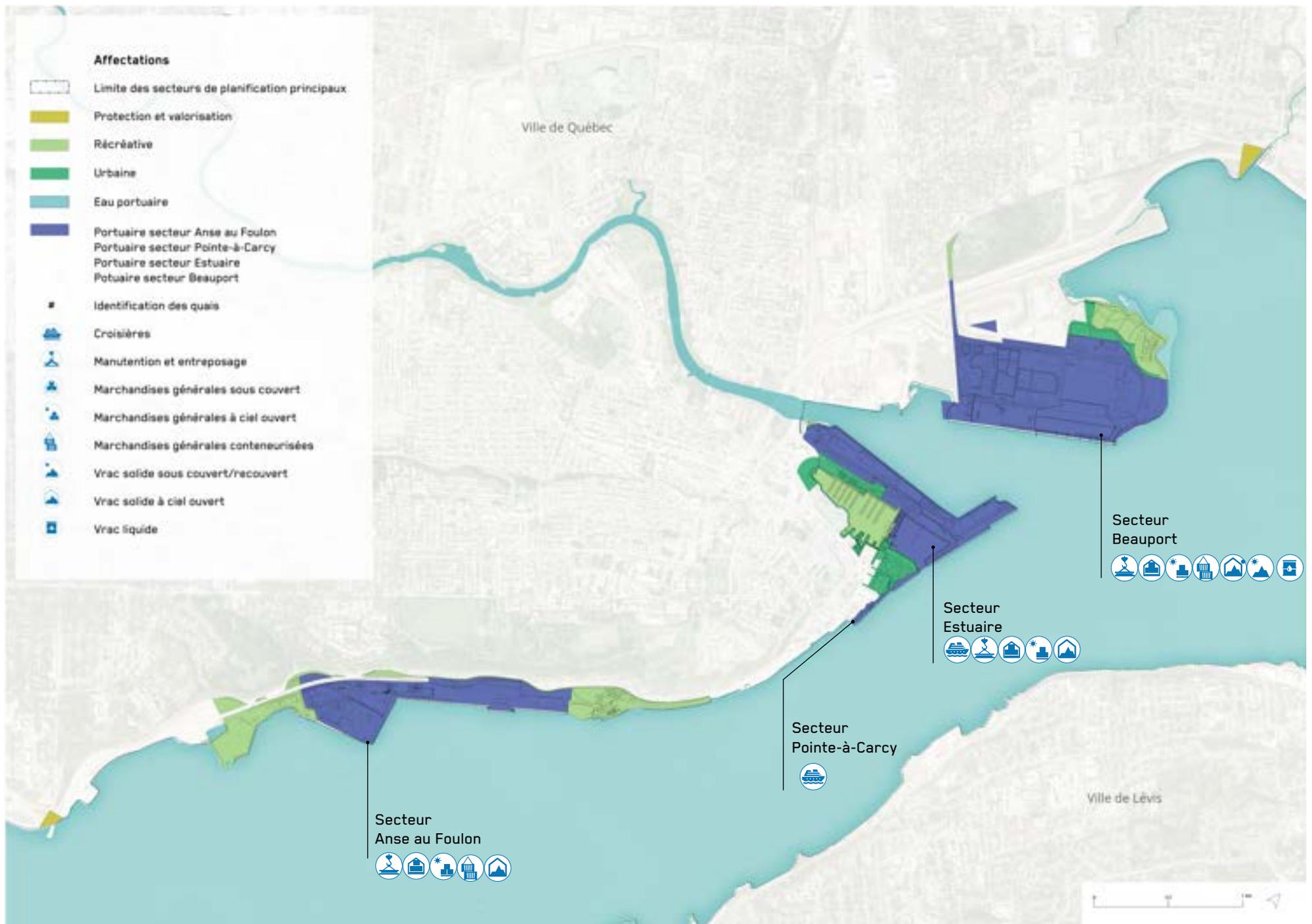
- Manœuvres ferroviaires
- Hivernage
- Navire en attente
- Fabrication / Réparation de navires
- Ravitaillement
- Équipements techniques et infrastructures stratégiques



Carte 20 - Localisation de l'affectation «Portuaire Beauport»



Carte 21 - Localisation des affectations sur l'ensemble des propriétés de l'APQ



Carte 22 - Localisation des affectations des trois principaux secteurs de planification  
 92 | Plan d'utilisation des sols

# Usages associés aux affectations

Le tableau suivant identifie les usages principaux et secondaires autorisés pour chacune des affectations. Certains usages sont permis sous conditions, selon le processus décrit à la page suivante.

## Légende

Usage principal

Usage secondaire

Usages	AFFECTATIONS							
	Protection et valorisation	Récréative	Urbaine	Eau portuaire	Portuaire Pointe-à-Carcy	Portuaire Anse au Foulon	Portuaire Estuaire	Portuaire Beauport
Aire de protection et de mise en valeur des milieux naturels et de la biodiversité	Usage principal							
Parcs, espaces verts aménagés, boisés, pistes cyclables et aires de stationnements		Usage principal						
Activités culturelles, récréatives et sportives		Usage principal						
Marinas, navigation de plaisance								
Navettes fluviales				Usage principal				
Événements		Usage principal						
Mise à l'eau		Usage principal						
Commerces et services destinés à la population			Usage principal					
Commerces et services destinés à l'industrie maritime					Usage principal	Usage principal	Usage principal	Usage principal
Bureaux administratifs et/ou institutionnels			Usage principal					
Navigation				Usage principal				
Traversier				Usage principal				
Ancrage								
Croisières					Usage principal		Usage principal	
Manutention et entreposage						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Marchandises générales sous couvert						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Marchandises générales à ciel ouvert						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Marchandises conteneurisées						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Vrac solide sous couvert/recouvert						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Vrac solide à ciel ouvert								Usage principal
Vrac liquide								Usage principal
Manœuvres ferroviaires						Usage principal	Usage principal	Usage principal
Hivernage					Usage principal			
Navire en attente					Usage principal			
Fabrication / Réparation de navire					Usage principal			
Ravitaillement					Usage principal			
Équipements techniques et infrastructures stratégiques					Usage principal			
Amarrage				Usage principal				
Transbordement				Usage principal				
Chargement / Déchargement				Usage principal				

## Usages sous conditions

Selon les secteurs d'activités et leur localisation, des conditions sont imposées afin de tenter de réduire au minimum les nuisances potentielles.

Toutes activités qui se dérouleront sur le territoire portuaire, peu importe l'affectation des terrains, seront réalisées en collaboration avec les usagers, ainsi que selon les bonnes pratiques environnementales, les mesures d'atténuation prescrites et le Plan ESG-DD. Tout projet, tel que défini par la LEI (2019) et toutes nouvelles activités pouvant engendrer des impacts environnementaux ou sociaux négatifs notables seront assujettis au Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI).



# Processus d'approbation des nouvelles utilisations

La démarche de Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI) a été mise en place afin de créer un cadre robuste, prévisible et transparent pour la réalisation de projets, qu'ils soient initiés, par l'APQ, par les opérateurs portuaires ou par la communauté.

Le PEAI est un outil essentiel à l'encadrement efficace de toute nouvelle activité ou augmentation significative d'un niveau d'activité qui pourrait engendrer des impacts environnementaux ou sociaux notables. Le tableau suivant illustre les étapes clés du processus, bien que le processus complet figure dans la procédure-cadre.

		NIVEAU 0	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3	NIVEAU URGENT
1	<b>DESCRIPTION DE PROJET ET DIRECTIVE DE NIVEAU</b>	Projet présente un potentiel d'impacts environnementaux et sociaux négatifs <b>négligeables</b>	Projet présente un potentiel d'impacts environnementaux et sociaux négatifs <b>faibles</b>	Projet présente un potentiel d'impacts environnementaux et sociaux négatifs <b>modérés</b>	Projet présente un potentiel d'impacts environnementaux et sociaux négatifs <b>importants</b>	Projet doit être réalisé en réaction à une <b>situation d'urgence</b>
2	<b>ÉVALUATION DES EFFETS ET APPROCHE PARTICIPATIVE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet peut aller de l'avant en appliquant le registre des mesures d'atténuation de l'APQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publication de l'avis de projet sur le Registre canadien d'évaluation d'impact et sur la plateforme <i>Je participe</i></li> <li>Dépôt de l'avis de projet aux Premières Nations concernées</li> <li>Période de commentaires (30 jours)</li> <li>Évaluation des impacts potentiels du projet et des mesures d'atténuation (examen condensé par l'APQ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publication de l'avis de projet sur le Registre canadien d'évaluation d'impact et sur la plateforme <i>Je participe</i></li> <li>Élaboration d'un plan de consultation</li> <li>Évaluation des effets environnementaux (EEE par une tierce partie indépendante), incluant l'élaboration d'un programme de surveillance et de suivi spécifique au projet</li> <li>Consultation du public et des Premières Nations concernées selon les prérogatives du plan de consultation (30 jours)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le dossier est transféré à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application du registre des mesures d'atténuation de l'APQ et autres exigences particulières (si le projet ou l'activité le nécessitent)</li> </ul>
3	<b>SURVEILLANCE ET SUIVI</b>	Surveillance de chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surveillance de chantier</li> <li>Ajouts de conditions additionnelles au besoin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application du programme de surveillance et de suivi présenté par l'initiateur de projet dans l'évaluation des effets environnementaux (EEE) et approuvé par l'APQ</li> </ul>	n/d	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surveillance de chantier</li> </ul>
	<b>EXEMPLES DE PROJETS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réparation d'une échelle de quai</li> <li>Pavage d'un chemin</li> <li>Installation d'une clôture</li> <li>Réparation d'un bollard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installation d'un réservoir pétrolier de plus de 5000 L</li> <li>Installation d'une conduite d'eau supérieure à 100 m linéaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conversion majeure d'un terminal</li> <li>Ajout d'une cour de triage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tout projet désigné en vertu de la LEI (par ex.: agrandissement d'un terminal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bris important au quai (risque d'affouillement)</li> <li>Prise en charge de toute situation pouvant porter atteinte à la sécurité</li> </ul>

8

# MISE EN ŒUVRE



# Suivi

L'APQ est responsable de mettre en œuvre les orientations et les objectifs du PUS. Toutefois, de nombreuses actions nécessitent une collaboration étroite avec divers organismes, parties prenantes et la population. Ces derniers jouent un rôle central dans la mise en œuvre du PUS, puisque le port et son environnement sont interconnectés et interdépendants.

- Les opérateurs et locataires du Port, à travers leurs opérations, leurs nouveaux projets, leurs activités, leurs investissements, leurs pratiques de gestion durable et leurs initiatives visant à minimiser les impacts;
- Les gouvernements fédéral et provincial, par le biais d'une planification collaborative et de leur soutien financier aux investissements dans les infrastructures et projets porteurs visant à accroître l'efficacité des opérations portuaires;
- La Ville de Québec, par une collaboration partagée à plusieurs niveaux en vue d'améliorer la cohabitation entre le Port et la ville;
- Les parties prenantes et les organismes de transport, en fournissant des infrastructures et des services de transport routier, ferroviaire et maritime efficaces, permettant des mouvements fluides de marchandises et de passagers;
- La population, en collaborant avec elle dans la recherche de solutions pour améliorer sa qualité de vie, tout en prenant conscience du rôle joué par le Port dans l'économie de la Ville et de la province, ainsi que son rôle crucial dans la transition vers une économie décarbonée.





### Suivi

Le PUS de l'APQ a été conçu pour être flexible, car les tendances de l'industrie maritime et portuaire sont tributaires des marchés et des besoins, et évoluent rapidement. Malgré cela, le PUS vise à guider les décisions de l'APQ concernant la gestion de ses terres et de ses eaux, afin de saisir de nouvelles opportunités. L'APQ s'engage toutefois à effectuer un suivi annuel de son PUS, via les processus et documents structurants de l'APQ existants permettant aux parties prenantes et à la population de prendre connaissance des réalisations faites dans le cadre de ce document de planification.

### Modification du PUS

Afin de maintenir la pertinence du PUS et de s'adapter aux circonstances changeantes en soutien à sa mission et à sa vision, l'APQ prévoit les mécanismes de modifications suivants :

- Pour les ajustements mineurs, tels qu'un changement d'activité qui respecte les affectations prévues, la réalisation de projets qui sont alignés avec les orientations, les mises à jour techniques, etc., le PEAI sera enclenché afin d'évaluer ces changements et de les réaliser selon les mesures recommandées.
- Pour les modifications majeures, soit les modifications qui ont un impact de fond sur le PUS, notamment concernant les orientations ou les affectations prévues, la Loi maritime du Canada prévoit les exigences procédurales devant être respectées en vue de l'adoption par le conseil d'administration.



# 9 CONCLUSION



## L'adoption du nouveau PUS

Ce nouveau plan d'utilisation des sols est le fruit d'une importante démarche collaborative. Celle-ci a permis d'amorcer un dialogue avec les divers acteurs du développement du Port et de la Ville de Québec, pour ainsi en assurer le développement autour d'une vision partagée.

L'adoption de la vision 2035 de l'APQ et l'évolution des tendances portuaires ont soulevé la nécessité de repenser cet important document de planification qu'est le PUS. Ce nouveau PUS constitue donc le document officiel qui traduit la vision de l'Administration portuaire dans le développement de son territoire et lui permet d'assurer la gestion durable de la croissance de ses activités.

Par cet exercice de planification, l'APQ s'est doté d'un outil qui lui permettra de mieux saisir et d'encadrer les opportunités qui se présenteront au fil des prochaines années. Le PUS émet des orientations, des objectifs et des moyens d'action, en plus de dresser une toile de fond pour les activités permises. Les activités qui seront mises en place sur le territoire de l'APQ seront ainsi évaluées en fonction du PUS et de documents complémentaires, notamment le Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI).

Dans ce PUS, l'Administration portuaire a placé la notion de l'interface ville-port au centre de ses réflexions concernant l'aménagement et le développement de ses terrains. Il en résulte d'importants changements par rapport au PUS adopté en 2001, notamment:

- une augmentation de la superficie des terrains portuaires dédiés à la population;
- une nouvelle affectation « Protection et valorisation » qui permettra de préserver et améliorer la restauration de l'habitat naturel;
- le retrait de la réserve foncière portuaire sur le site de l'Anse Brown dans le secteur de l'Anse au Foulon;
- le retrait de la réserve foncière pour l'agrandissement autrefois prévu dans le secteur de Beauport;
- la pérennité dans le secteur de l'Anse au Foulon des activités de manutention et d'entreposage de vrac nature sous couvert/recouvert et de l'intermodalité à faible empreinte carbone.

# Remerciements

L'APQ remercie l'ensemble des parties prenantes, groupes et individus suivants pour leurs contributions au PUS :

- les participants à la soirée porte ouverte qui s'est tenue le 22 mai 2024
- la Communauté métropolitaine de Québec
- la Ville de Québec
- le Ministère des Transports et de la Mobilité durable
- la Commission de la capitale nationale du Québec
- Destination Québec Cité
- l'organisme de bassins versants de la Capitale
- le Conseil régional de l'environnement Capitale-Nationale
- le Musée naval de Québec
- Les Conseils de quartier
- l'Université Laval
- la réserve navale
- le Centre d'enseignement et de recherche en foresterie (CERFO)
- la ZIP Québec-Chaudières-Appalaches
- GesteV
- le Réseau de transport de la Capitale
- les communautés autochtones Huronne-Wendat, Wabanaki, Innu, Atikamekw et Wolastokey
- les opérateurs du Port





PORT  
QUÉBEC

▼ D'ICI, ON VOIT LOIN  
*FROM HERE, WE SEE FAR AHEAD*

## Contact

---

### ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC

150, rue Dalhousie

C.P. 80, Succ. Haute-Ville

Québec (Quebec) G1R 4M8 Canada

(418) 648-3640

---

[marketing@portquebec.ca](mailto:marketing@portquebec.ca)

[www.portquebec.ca](http://www.portquebec.ca)