



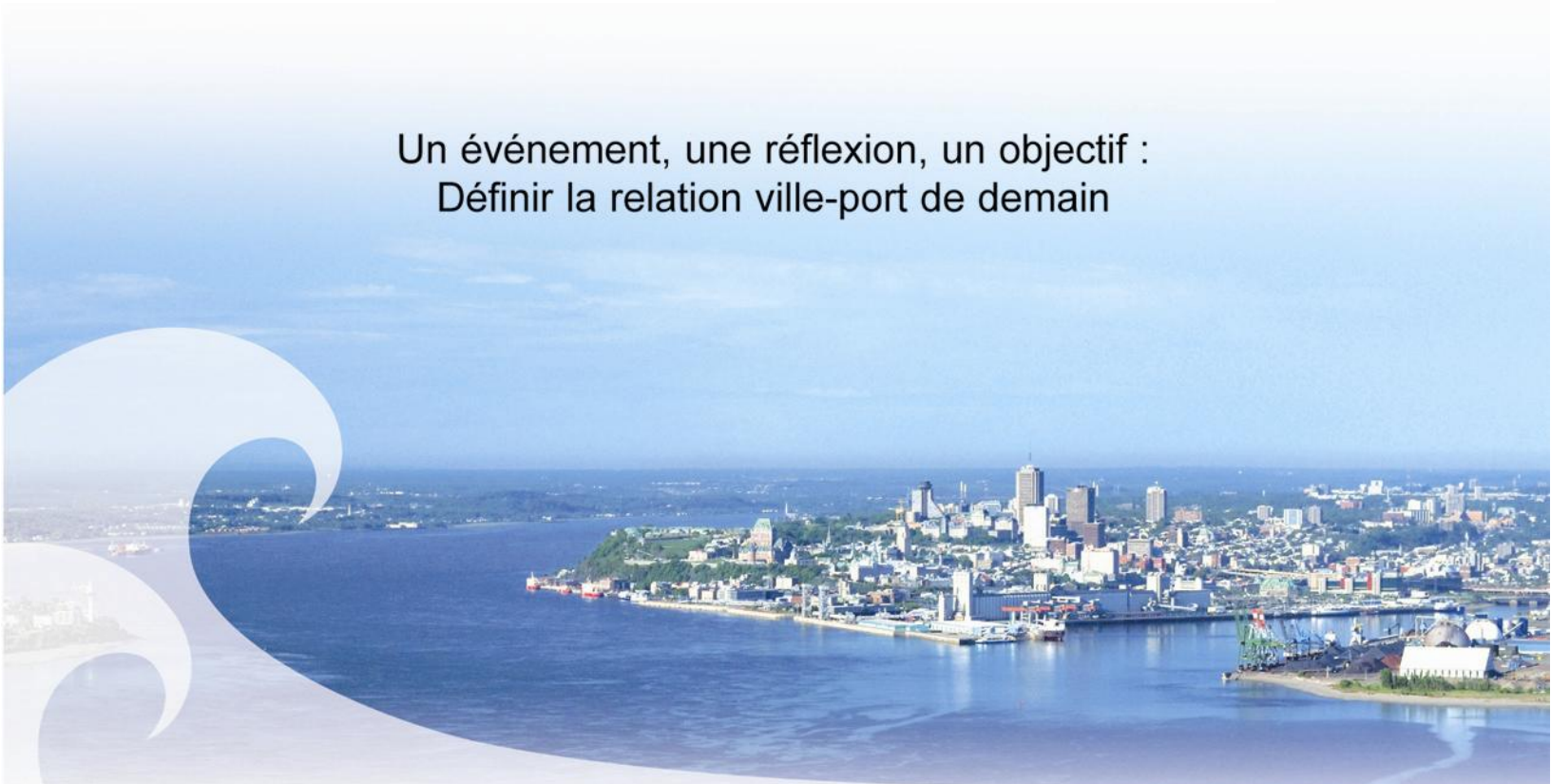
Rencontre internationale de QUÉBEC

10 au 12 avril 2011

Centre des congrès de Québec / CANADA

ACTES

Un événement, une réflexion, un objectif :
Définir la relation ville-port de demain



Une initiative de :



Chambre de commerce
et d'industrie de Québec

*Agir ensemble sur
l'économie régionale*



LES AMIS DE LA VALLÉE DU
SAINT-LAURENT

PRÉAMBULE

Les Actes qui suivent reflètent, nous l'espérons, l'ensemble des informations, idées, réflexions ou commentaires émis durant les deux journées de la *RENCONTRE INTERNATIONALE DE QUÉBEC* ainsi que des avis reçus lors de la programmation mais aussi en réaction à la tenue de ce rendez-vous. Nous remercions donc tous ceux qui les ont inspirés et étayés: conférenciers, commentateurs, participants aux ateliers, membres du Comité directeur et du Comité scientifique, rapporteurs d'ateliers, journalistes, auteurs des avis et des commentaires reçus. Tous ont apporté à l'élaboration de ces Actes une contribution, directe ou indirecte, dont nous leur sommes profondément reconnaissants.

Nous nous en voudrions de ne pas citer dans nos mots de remerciements, le rédacteur de ces actes, Monsieur Pierre Cazalis, président du Comité scientifique, pour toute la passion et les énergies qu'il a bien voulu consacrer à cette synthèse.



(s) _____
Me Luc Paradis, président
Chambre de commerce de Québec



(s) _____
André Stainier, président
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

SYNOPSIS :

ENJEUX ET BILAN GÉNÉRAL DE LA RENCONTRE

L'ENJEU

Être situé dans un corridor maritime constitue un facteur essentiel d'ouverture, d'échange et de prospérité pour une grande ville. Son avenir est dès lors étroitement lié à celui de son port et de son hinterland; tous deux sont appelés à tirer parti de ce que le corridor leur offre pour leur intégration au transport maritime international.

Comment port et ville, de concert avec leurs usagers, peuvent-ils contribuer à leur développement mutuel au cœur de ce corridor, dans une perspective de développement durable? Quel modèle de gouvernance les gestionnaires des villes et des ports ont-ils à établir, conjointement, pour affronter les défis de demain? Comment être économiquement prospère et agir de façon écologiquement et socialement responsable?

C'est ce que la *Rencontre internationale de Québec* a voulu mettre en évidence, sous le titre ***Définir la relation ville-port de demain***, avec la contribution de plusieurs grandes villes portuaires du monde, de plusieurs experts internationaux et des représentants de l'industrie maritime et du développement urbain.

L'INITIATIVE

La *Rencontre internationale de Québec* est née de la mise en commun des idées et des ressources de deux organisations connues pour leur implication dans le milieu ville-port, leur savoir-faire en matière de gestion d'évènements, et leur crédibilité dans leurs réseaux respectifs. Cette alliance peu commune entre un groupement de gens d'affaires, la *Chambre de commerce et d'industrie de Québec*, et un mouvement environnementaliste, *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent*, a fait consensus auprès de la Ville de Québec et du Port de Québec, premiers partenaires du projet, mais aussi auprès de l'*Association Internationale Villes et Ports (AIVP)*, qui regroupe plus de 400 villes portuaires à travers le monde, auquel la Chambre de Commerce de Québec a adhéré.

LE PROGRAMME

Le programme de la *Rencontre* (voir Annexes p. 14) a été développé selon trois approches :

- I. Des problématiques d'ensemble, présentées par des experts internationaux, relativement :
 - ✓ à la situation et aux tendances en cours dans les villes portuaires choisies et leur hinterland respectif;
 - ✓ aux politiques suivies par ces villes en matière de développement durable;
 - ✓ aux formes de gouvernance appelées par ces politiques.

Se sont ajoutées à ces problématiques d'ensemble des présentations sur :

- ✓ la situation des villes portuaires aux États-Unis et au Canada;
- ✓ l'effet du développement des croisières internationales sur les villes escales;
- ✓ la problématique engendrée pour les transports terrestres par l'accroissement du transport maritime et l'expansion urbaine.

- II. La présentation de villes portuaires de référence en matière d'intégration des actions ville-port dans des projets de développement touchant l'ensemble du corridor fluvio-maritime ou de l'hinterland concerné. Ces présentations ont porté sur l'Europe, l'Amérique du Nord et la façade Asie-Pacifique.
- III. Des Ateliers visant à faire émerger des propositions pour de meilleures relations ville-port dans les villes portuaires considérées et leurs corridors ou hinterlands. Dans ce cadre, trois thèmes avaient été retenus : le développement industrialo-portuaire, l'aménagement du territoire terrestre et fluvio-maritime, et le dégagement d'un consensus social.

Sur ce programme se sont greffées quelques activités complémentaires :

- ∅ la remise des prix *Les Grands Amis du Saint-Laurent*, soulignant l'œuvre magistrale d'hommes et de femmes engagés dans un ensemble d'actions significatives favorables au Saint-Laurent;
- ∅ le rappel du dialogue entre la Ville et le Port de Québec autour de la mise en place d'un terminal de croisières;
- ∅ une conférence-dialogue entre un maire et un architecte-urbaniste autour du thème *La ville et son port : imaginer l'avenir ensemble*.

UN CADRE DE RÉFLEXION

Pour favoriser le travail des participants, dans le cadre des Ateliers en particulier, un document intitulé *Cadre de réflexion* (voir annexes p. 14) a été mis à leur disposition. Inspiré de principes et concepts généraux, d'une part, et d'éléments d'analyse du contexte économique-maritime mondial, d'autre part, ce document suggère que la réflexion sur le thème de la relation ville-port de demain se fasse en référence à la triple série d'enjeux mentionnée plus haut : développement industrialo-portuaire, aménagement du territoire terrestre et fluvio-maritime, et dégagement d'un consensus social.

LE BILAN GÉNÉRAL DE LA RENCONTRE

Synthétiser en quelques paragraphes les informations, idées, propos présentés durant deux jours par quelques dizaines de spécialistes est toujours une tâche délicate, qui risque de ne pas rendre justice à tous. C'est pourtant une tâche essentielle, en raison de l'importance du thème de la *Rencontre internationale de Québec* et de la richesse des interventions. Ajoutons que la publication dans ces Actes de l'intégralité des présentations formelles (voir Annexes p. 14) permettra au lecteur de compléter le *Bilan* présenté ci-après.

I. LE CONSENSUS SUR LE CONTEXTE INTERNATIONAL

Bien que ce *Bilan* porte évidemment sur le thème central de la *Rencontre internationale de Québec: la relation ville-port de demain*, il importait de bien définir le contexte dans lequel évolue actuellement l'économie maritime, puisque c'est lui qui fixe certains des paramètres les plus importants de la relation ville-port, aujourd'hui et demain. Ainsi, les Ateliers du mardi 12 avril, tout comme les conférences des deux journées précédentes, ont confirmé le contexte mondial décrit dans le *Cadre de réflexion* (voir Annexes p. 14) et inhérent à quatre de ses facteurs traduits par :

- ✓ l'accroissement rapide et les avantages environnementaux du transport par eau;
- ✓ l'importance du développement portuaire comme condition de la croissance économique et du développement social;
- ✓ l'urgence d'accélérer l'adaptation des installations portuaires actuelles aux exigences de la croissance du fret global et du tonnage des navires, par l'extension ou le réaménagement des espaces de manutention;
- ✓ l'ampleur des contraintes que doivent affronter de tels développements ou réaménagements, et particulièrement trois d'entre elles :
 - des normes environnementales de plus en plus strictes;
 - des réticences ou oppositions citoyennes fréquentes;
 - des lenteurs politico-administratives dans l'octroi des autorisations requises.

II. LES BASES D'UNE RELATION VILLE-PORT PLUS ÉTROITE

Considérant ces facteurs d'évolution du transport maritime au niveau mondial, il s'est dégagé de la *Rencontre internationale de Québec* un autre consensus : celui de la **nécessité de réviser les modèles actuels de relation entre les administrations portuaires, d'un côté, et les administrations municipales, sans oublier les citoyens qui les élisent, d'un autre côté.**

En quoi et comment cette relation peut-elle être améliorée? À cette double question, la *Rencontre* a apporté une quadruple réponse, fondamentale :

- ✓ développer la conscience de l'importance de l'activité maritime dans les villes portuaires et leurs corridors et hinterlands;
- ✓ changer la culture et les modalités de conduite de la relation ville-port;
- ✓ avoir conscience du « temps raisonnable et nécessaire de changement »;
- ✓ partager les bonnes pratiques en matière de développement et gestion portuaire.

A. Développer la conscience de l'importance de l'activité maritime dans les villes portuaires et leurs corridors et hinterlands

Sous des vocables variés (« manque d'intérêt », « indifférence », « ignorance »...), il a été souligné que la population de nombreuses villes portuaires et corridors maritimes n'a pas une conscience claire de l'importance économique, sociale et culturelle de l'activité maritime. Cela influe souvent sur les comportements des autorités municipales et explique la timidité de leurs actions en faveur du développement portuaire. D'autant que, dans beaucoup de cas, l'accroissement des tonnages à traiter, donc des besoins d'espace, signifie que ce développement débordera des espaces historiques de la ville portuaire traditionnelle pour s'étendre sur une partie, voire l'ensemble, du corridor concerné. D'où la multiplication des développements portuaires inter-municipaux, en association avec les holdings internationaux qui contrôlent de fait les échanges maritimes.

Pour corriger la situation, les discussions en ateliers suggèrent le développement d'une **culture portuaire de corridor** au moyen de campagnes et activités régulières d'information, sensibilisation, conscientisation, au bénéfice de l'ensemble des citoyens et des « groupes intermédiaires ». Les *Centres d'information portuaire* mis sur pied par les ports d'Anvers (Lillo Port Centre), de Rotterdam ou de Gènes sont assurément des exemples à suivre.

Ainsi se formerait, espère-t-on, cette **Vision commune** d'une stratégie de développement portuaire à long terme dont la nécessité a été maintes fois soulignée lors de la *Rencontre*.

B. Changer la culture et les modalités de conduite de la relation ville-port

La « conscience maritime » de la population étant mieux assurée, il sera plus aisé de convaincre à la fois les administrations municipales et les autorités portuaires de mobiliser l'ensemble des parties prenantes dans la recherche d'un consensus en matière de développement portuaire, en respectant les préoccupations de tous, c'est-à-dire en favorisant autant le développement économique que l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement.

À ce sujet, les conférences et les discussions en ateliers ont apporté des exemples probants de **concertation efficace**, de **dialogue permanent**, d'établissement de **consensus social**, sous des formes variées de **Pacte social** ou de **modèle quadripartite** (port, municipalité, Communauté métropolitaine, Chambre de commerce), de fonctionnement dans le cadre d'une « **Gateway** », favorisant à l'échelle régionale si nécessaire (corridor, hinterland) le consensus sur des développements ou réaménagements portuaires majeurs (Le Havre, Rotterdam, corridor du Rhin, Vancouver, Montréal, Trois-Rivières, Québec...). Autant d'exemples d'autant plus stimulants qu'ils permettent de faire l'économie de changements dans les structures formelles de gouvernance, changements qui sont souvent générateurs de conflits et de retards dans les décisions.

C. Avoir conscience du « temps raisonnable d’incubation du changement »

Même s’il est courant d’affirmer que « l’histoire et le changement technologique » s’accélèrent, plusieurs participants à la *Rencontre internationale de Québec* pensent que le changement culturel qui conditionnera la nouvelle relation ville-port a besoin d’un **temps raisonnable d’incubation**. Deux aspects essentiels de ce changement invitent à la réflexion :

- ✓ d’une part, l’acceptation et la mobilisation de toutes les « parties prenantes », y compris les organisations citoyennes;
- ✓ d’autre part, la compréhension du concept de développement durable et l’acceptation de ses conséquences pratiques.

Tel que souligné maintes fois dans les ateliers, le raccourcissement du « temps raisonnable » de changement exigera une ouverture toujours plus grande au dialogue permanent entre les décideurs de l’industrie portuaire, ceux des administrations municipales, et les organisations citoyennes, particulièrement celles qui militent en faveur d’une « utilisation durable » du milieu naturel. Cela signifie, selon quelques-unes des expressions entendues lors des discussions, l’abandon d’attitudes obsolètes de « repliement corporatif, tubularité dans le fonctionnement, féodalité institutionnelle, silo opérationnel, dogmatisme idéologique »...

D. Partager les bonnes pratiques en matière de développement et gestion portuaire

On s’entend donc sur la nécessité d’une relation ville-port plus fluide et harmonieuse, de même que sur les principes sur lesquels elle doit s’établir. On sait aussi que des expériences en ce sens ont été menées avec succès dans plusieurs ports et corridors.

Il reste à multiplier et systématiser ces expériences, améliorer les méthodes suivies, échanger les résultats. L’Association Internationale Villes et Ports (AIVP) possède déjà une expérience significative en matière d’élaboration de guides de bonnes pratiques (voir ses publications de 2007, 2008 et 2009).

Les participants à la *Rencontre internationale de Québec* formulent donc le vœu qu'elle réalise un **Guide mondial des bonnes pratiques en matière de relations ville-port**, ouvrage de référence ou « boîte à outils » présentant les méthodes et pratiques des administrations portuaires et territoriales dont la collaboration s'est avérée fructueuse dans l'œuvre de développement de leur port.

AU TERME DE CE BILAN, UNE RÉFLEXION

« La relation ville-port s'inscrit dans un adage connu du développement durable popularisé par la Commission Brundtland: Penser globalement, agir localement ». La Chambre de commerce et d'industrie de Québec et les Amis de la vallée du Saint-Laurent ont osé unir leurs efforts pour démontrer que c'est possible. Les conférenciers invités ont abondé dans le même sens. Espérons que les congressistes retiendront que, au-delà des théories globalisantes et intégrantes, le dialogue et le respect entre êtres humains - et organisations politiques, économiques et sociales - seront un gage de succès pour ceux qui savent oser.» (Louis Désilets)

LEÇONS À RETENIR THÈMES À APPROFONDIR

LEÇONS À RETENIR

Elles figurent à la fois dans la première partie de ces Actes, *Le bilan général de la Rencontre*, et dans divers commentaires reçus après celle-ci. Elles concernent la plupart des corridors et hinterlands, y compris celui du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ainsi :

- ✓ le développement des villes portuaires doit obéir à une logique globale de corridor;
- ✓ le développement d'un corridor doit se concevoir dans le cadre d'une « communauté de projets » entre les villes portuaires du corridor;
- ✓ le concept de corridor ou de « gateway » suppose l'existence d'un modèle accepté de gouvernance stratégique de l'ensemble, sans que cela se traduise par la création de structures nouvelles;
- ✓ la ville portuaire doit être aménagée selon un « tissu intégré », intermodal et régional;
- ✓ les fonctions logistiques exigeant de grands espaces sont appelées à se déplacer de plus en plus vers la périphérie des villes;
- ✓ le développement harmonieux d'une ville portuaire exige la mobilisation de tous les acteurs sociaux qui en bénéficieront ou en seront affectés;
- ✓ le développement harmonieux d'une ville portuaire doit se faire en considération des avantages et des contraintes du milieu naturel, afin d'assurer la pérennité des aménagements et d'éviter de générer des impacts négatifs sur d'autres usages de ce milieu.

Toutes ces leçons devront être approfondies par des travaux complémentaires (recherches, séminaires ou colloques spécialisés, conférences socio-économiques...) dont les conclusions devront faire l'objet de discussions publiques. Les thèmes spécifiques à approfondir sont potentiellement nombreux. Il faut donc les prioriser, selon trois critères au moins :

- ✓ ils doivent permettre d'ancrer dans l'esprit de toutes les parties prenantes que le développement portuaire durable au sein d'un corridor exige la conciliation d'intérêts mondiaux, d'ordre économique principalement (intérêts des consortiums maritimes, par exemple), d'une part, et d'intérêts locaux (municipalités, citoyens, par exemple), d'autre part;
- ✓ ils doivent permettre d'élaborer des solutions de développement portuaire se conciliant avec le développement social et avec le respect de l'environnement;
- ✓ ils doivent, à ces fins, favoriser l'établissement d'une conscience, ou culture portuaire, associée à une vision collective du développement durable, tout au long du corridor.

En outre, le nombre de thèmes à approfondir, à court ou moyen terme, doit être limité, compte tenu de l'urgence des décisions à prendre en matière de développement portuaire et de l'insuffisance des ressources disponibles pour ces travaux complémentaires.

LES THÈMES À APPROFONDIR

Ces critères nous amènent à retenir trois thèmes majeurs : le premier, d'ordre économique surtout, le second d'ordre politico-social principalement, le troisième d'ordre managérial.

THÈME 1: *Les facteurs (ou conditions) d'un développement organique intégré du transport maritime dans les corridors et hinterlands*

Plusieurs sous-thèmes s'imposent :

1. Les modes de mobilisation de toutes les parties prenantes (administrations portuaires, opérateurs maritimes, Chambres de commerce, gouvernements...), aux fins de l'élaboration d'un **Plan global de développement du transport maritime et intermodal** dans le corridor/hinterland concerné.
2. Les modalités de développement et d'aménagement du transport intermodal dans le corridor concerné.
3. La mise au point de normes concernant à la fois le développement physique des espaces portuaires, la prise en considération de la qualité de vie dans l'espace social et le respect de l'environnement naturel.

THÈME 2: *Le développement d'une conscience (culture) portuaire dans les villes-ports et corridors*

Ce développement concerne l'ensemble des parties prenantes des villes portuaires et corridors, et particulièrement les citoyens étrangers au milieu maritime et les utilisateurs maritimes peu familiers avec le développement urbain. À cet égard, l'analyse et la formation citoyenne doivent porter par exemple sur :

1. L'information sur l'importance de l'économie portuaire dans la croissance de la richesse collective.
2. L'information sur l'importance de l'intégration de l'activité portuaire dans le développement urbain.

3. La recherche des modes les plus efficaces de discussion publique des projets de développement portuaire et intermodal.
4. Les modes les plus productifs de participation des groupes sociaux et environnementaux les plus représentatifs aux consultations portant sur ces projets de développement.

THÈME 3: *L'inventaire mondial des bonnes pratiques en matière de gestion portuaire*

Sous les auspices de l'AIVP, cet inventaire est déjà partiellement réalisé sur certains aspects de la gestion portuaire. Selon les participants à la *Rencontre internationale de Québec*, il devrait être étendu à l'ensemble des volets de cette gestion.

EN GUISE DE CONCLUSION

Telles sont les réflexions et les leçons de la *Rencontre internationale de Québec*. Cet évènement n'est qu'une étape dans le cheminement réflexif qui accompagne le développement mondial du transport maritime. Sous l'égide de l'AIVP en particulier, nous espérons que ces réflexions se poursuivent, dans le cadre des rencontres prochaines de Nantes Saint-Nazaire en juin 2012 et de Montréal en 2014 en particulier.

ANNEXES

CADRE DE RÉFLEXION

[http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/cadre_reflexion\(1\).pdf](http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/cadre_reflexion(1).pdf)

CAHIER DU PARTICIPANT

[http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/Cahier_fr_reduit\(2\).pdf](http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/Cahier_fr_reduit(2).pdf)

PROGRAMME – *Page 5-9*

BIOGRAPHIE DES CONFÉRENCIERS – *Page 19-23*

RÉSUMÉ DES CONFÉRENCES – *Page 24-29*

Avec hyperlien pour visualiser les présentations Powerpoint & audio

EXERCICE DE CONSULTATION : BILAN

http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/exercice_consultation_bilan.pdf

AVIS ET COMMENTAIRES REÇUS

A venir

REVUE DE PRESSE

[http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/riqvp_revue_presse_fr\(2\).pdf](http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/riqvp_revue_presse_fr(2).pdf)

Liste des participants

http://www.ccquebec.ca/imports/_uploaded/file/riqvp/liste_participants_2.pdf