



PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Photo : Mario Hébert

CAP SUR 2020

Se doter d'infrastructures modernes, productives et intégrées à son milieu en support à une main-d'œuvre compétente

PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2008
DOCUMENT SYNTHÈSE

Administration portuaire de Trois-Rivières

MON PORT D'ATTACHE

UNE MODERNISATION NÉCESSAIRE

Le port de Trois-Rivières a plus de 150 ans d'existence et sa configuration actuelle remonte aux années 1930 alors qu'on complétait l'aménagement du bassin et la construction du premier élévateur. L'ajout des élévateurs n^{os} 2 et 3 dans les années 1950 effectué en prévision de l'ouverture de la Voie maritime en 1959 n'a fait que renforcer l'importance du trafic de céréales qui a dominé l'activité du port jusqu'aux années 1980.

Outre les céréales, le trafic des produits forestiers a historiquement été étroitement associé au port de Trois-Rivières. Cela s'explique, d'une part, par l'importance de l'industrie forestière dans la région de la Mauricie et, d'autre part, par la présence dans le port de nombreux hangars adaptés à l'entreposage et à la manutention de la pâte, du papier, du bois d'œuvre, des panneaux à particules et autres produits de ce secteur.

Mais les choses ont grandement changé au cours des dernières décennies. Citons notamment, la chute du trafic des céréales, la restructuration de l'industrie forestière, la montée de la conteneurisation, l'augmentation de la taille des navires, la mondialisation des marchés, les préoccupations environnementales grandissantes, la relation ville-port reposant sur de nouvelles bases, les nouvelles exigences en matière de sûreté et, surtout, la nécessité de concevoir l'exploitation portuaire dans le cadre du développement durable, c'est-à-dire « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (rapport Bruntland, 1987).

Le port de Trois-Rivières a toujours su faire preuve d'adaptation face à plusieurs de ces changements comme en témoignent la conversion d'un élévateur à grain pour le traitement de l'alumine, le développement de nouveaux trafics de vrac solide, la trans-

formation de réservoirs d'hydrocarbure pour l'entreposage d'autres types de vrac liquide et la mise en place d'un service de transport maritime courte distance pour l'acheminement de l'aluminium en provenance de Sept-Îles. Cependant les bouleversements structurels de l'industrie maritime et les opportunités qui s'offrent au Port de Trois-Rivières exigent de revoir en profondeur son offre de services, sa configuration et ses installations.

Ajoutons que le régime portuaire canadien a connu lui aussi d'importantes transformations qui visaient principalement à transférer le maximum de responsabilités au niveau local et à rendre les ports autosuffisants financièrement. Ainsi, depuis 1999, l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) assume la responsabilité de la gestion du port de Trois-Rivières conformément à la *Loi maritime du Canada*, et ce, sous la gouverne d'un conseil d'administration composé de représentants du milieu

régional. La mission de l'APTR se définit comme suit :

La raison d'être de l'Administration portuaire de Trois-Rivières est d'assurer l'atteinte des objectifs de la *Loi maritime du Canada* par une saine gestion de l'infrastructure publique sous sa responsabilité en favorisant l'activité commerciale et le développement régional et national. Pour ce faire, elle doit :

- Restaurer, maintenir et développer l'infrastructure maritime qui permettra de promouvoir et préserver la compétitivité du Canada et de ses objectifs commerciaux.
- Organiser un service de transport intermodal de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs à un coût raisonnable et fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.
- Être un outil de soutien efficace pour la réalisation des objectifs socioéconomiques locaux, régionaux et nationaux en soutenant l'activité commerciale.

C'est dans ce contexte que l'APTR a réalisé, au cours des derniers mois, une imposante démarche de planification stratégique qui l'a menée à l'adoption d'un plan de modernisation et d'aménagement de ses infrastructures dont vous trouverez les faits saillants dans le présent document.

« LE PORT DE TROIS-RIVIÈRES A TOUJOURS SU FAIRE PREUVE D'ADAPTATION FACE À PLUSIEURS DE CES CHANGEMENTS »

Nous vous présentons ici le fruit d'une réflexion prospective sur l'avenir du port de Trois-Rivières. Il s'agit d'une vision qui se veut mobilisatrice et qui suscitera, nous l'espérons, un débat sain et constructif autour de cette importante infrastructure qu'est le port de Trois-Rivières.

UNE MÉTHODOLOGIE RIGOUREUSE

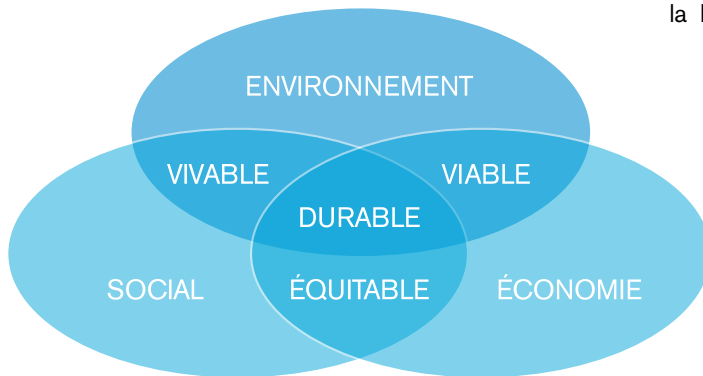
Le processus de planification stratégique adopté par l'APTR repose sur une méthodologie rigoureuse comprenant une revue bibliographique approfondie, une imposante collecte de données statistiques, une analyse des trafics actuels et potentiels, une étude de la situation financière et une évaluation de l'état des infrastructures. Plus qu'une simple projection des résultats passés, l'analyse des trafics a reposé sur l'approche par corridors qui permet de situer la compétitivité du port de Trois-Rivières à l'intérieur de la chaîne de transport qui emprunte ses installations et d'identifier les améliorations à apporter pour améliorer sa position concurrentielle.

De plus, grâce à la conception d'outils de modélisation et d'aide à la décision, plusieurs scénarios d'aménagement ont été évalués. Mais la pierre angulaire du processus de planification a été la réalisation de nombreuses sessions de travail avec les partenaires de l'APTR. Elles ont servi à

« IDENTIFIER LES AMÉLIORATIONS À APPORTER POUR AMÉLIORER NOTRE POSITION CONCURRENTIELLE. »

valider les scénarios de modernisation de manière à rencontrer les impératifs commerciaux tout en assurant l'harmonisation de l'espace portuaire avec le milieu urbain environnant. C'est plus précisément 35 sessions de travail qui ont été réalisées, impliquant 50 personnes provenant de 16 organisations différentes et qui ont, collectivement, consacré plus de 400 heures-personnes à ces travaux.

De ces sessions de travail et de l'ensemble du processus de planification, est ressortie une vision résolument tournée vers un développement durable du port qui répond à des objectifs à la fois sociaux, économiques et environnementaux.



Le développement durable implique un équilibre entre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux des activités humaines dans une perspective à long terme.

Sur le plan social : accessibilité au public, interface ville-port et limites du port

À l'extrémité est du port, après entente avec la Ville, l'APTR consentira à céder les espaces occupés par les sections 1 et 2 pour des activités récréatives. Par ce projet, la liaison entre le parc portuaire et le projet «Trois-Rivières sur Saint-Laurent» sera réalisée.

À cet endroit se trouve le hangar no 1 qui sera relocalisé dans le secteur du carré de la Fosse. Ce nouveau hangar portera le numéro 9 nord et sera spécialement construit et aménagé pour bien s'intégrer au milieu urbain.

Entre autres, nous prévoyons des espaces à bureaux dont la façade donnera sur la rue de la Fosse. Par sa localisation, il diminuera l'impact du bruit des opérations portuaires sur la zone urbaine et, pour le milieu à proximité, constituera une solution beaucoup plus avantageuse visuellement que de l'entreposage extérieur. Par ailleurs, une reconfiguration





Vue de la rue St-Roch AVANT



Vue de la rue St-Roch APRÈS



Nouveau hangar 9 nord, coin des rues Notre-Dame et de la Fosse

des hangars 9 et 10 permettra de donner un accès visuel au fleuve à partir de la rue St-Roch.

En plus des espaces des sections 1 et 2, l'APTR entend rendre accessible au public, après en avoir fait l'aménagement, le secteur compris entre son bâtiment administratif et le parc portuaire. Un espace de verdure est prévu pour rejoindre le nouveau hangar 9 nord à partir du bâtiment administratif. C'est ainsi plus de 2 km continus de berges le long de la rivière St-Maurice et du fleuve Saint-Laurent qui seront accessibles aux citoyens.

Le port portera ainsi à 15 %, soit à plus de 55 000 m², la portion de son territoire consacrée à des activités récréatives.

Finalement, une meilleure délimitation des frontières et une révision des accès routiers faciliteront la circulation du trafic lourd dans la partie ouest du port tout en évitant les zones résidentielles et commerciales du centre-ville.

Sur le plan économique : modernisation des installations et des équipements de manutention

Sur le plan économique, le plan vise à accroître la compétitivité du port afin de lui permettre d'exploiter pleinement son potentiel en tant qu'interface intermodal entre les modes maritime et terrestre. Pour ce faire, des améliorations seront apportées non seulement aux quais et aux espaces d'entreposage intérieurs et extérieurs, mais aussi aux accès routiers et ferroviaires et aux équipements de manutention.

Espaces d'entreposage extérieurs

Quatre projets nous permettront d'augmenter substantiellement les espaces d'entreposage à quai; l'une des principales lacunes du port.

- Aménagement d'un terminal de marchandises générales multifonctionnel de 165 000 m².
 - Démolition du hangar 13 après en avoir relocalisé les activités dans le hangar 10 agrandi, reconfiguration de la façade du quai de la section no 13, remplissage du bassin pour constituer la nouvelle section 16.
 - Reconstruction de la section 17.
 - Reconstruction de la section 9 qui sera alignée avec la section 10. C'est à cet endroit que la rampe ro-ro, auparavant à la section 13, sera reconstruite.
- Amélioration de l'espace d'entreposage extérieur pour le vrac solide.
 - Relocalisation des quatre (4) hangars 20, 21, 22 et 23 au nord de la rue Notre-Dame.

Lorsque l'ensemble de ces projets aura été complété, la capacité d'entreposage extérieur à quai passera de 66 425 m² à 136 215 m²





AVANT



APRÈS

soit une augmentation de 105 %. Cela aura été réalisé par l'addition d'à peine 20 000 m² de terrains, obtenue principalement par le remplissage du bassin. Ajoutons que la partie commerciale du port sera alors constituée d'un quai linéaire divisé en sept (7) sections mesurant chacune entre 205 et 300 mètres et dont la profondeur d'eau atteindra 11 m.

Espaces d'entreposage intérieur à quai

Le port de Trois-Rivières est reconnu comme ayant d'excellents hangars près des quais. La perte du hangar no 1 ne viendra pas affecter cette réputation car il sera remplacé par la construction du hangar 9 nord. La capacité perdue au hangar 13 sera remplacée par l'allongement du hangar 10 vers l'est. Sa superficie passera ainsi de 4 685 à 11 613 m². Cet allongement viendra cependant amputer une partie du hangar 9, qui lui verra sa capacité d'entreposage passer de 4 100 à 2 050 m². Près des éleveurs, un hangar de 7 500 m² sera ajouté. La capacité d'entreposage intérieur total passera de 45 200 à 46 700 m².

Amélioration de l'efficacité opérationnelle

L'ensemble du port sera clôturé pour répondre aux exigences législatives concernant la sûreté et deux entrées contrôleront les accès aux installations. Ce scénario implique que la rue Notre-Dame Centre devienne circulaire dans les deux directions entre les rues Père-Daniel et de Lavérendrye pour éviter au trafic lourd d'avoir à emprunter la direction est et le secteur du centre-ville.

En plus de rénover en grande partie le système ferroviaire portuaire, des sections de voies ferrées seront construites dans le secteur nord de la nouvelle 16. Sur toute la longueur des hangars 10 et 11 la voie ferroviaire sera doublée. De plus, par un réaménagement des aires de circulation les interférences rail/route seront grandement atténuées.

Sur le plan environnemental : une réduction de l'impact des opérations portuaires

Plusieurs mesures sont prévues pour atténuer toujours davantage les impacts environnementaux du port de Trois-Rivières. Soulignons notamment l'ajout de dépoussiéreurs encore plus performants aux équipements de manutention du vrac solide. De plus, le réaménagement des espaces d'entreposage s'accompagnera d'une décontamination des sols et de la mise en place de moyens pour éviter toute nouvelle contamination. La disposition des hangars 9, 9 nord et 10 permettra non seulement de limiter les impacts sonores des activités portuaires mais aussi d'améliorer l'accès visuel au fleuve.

La conception du hangar 9 nord assurera une intégration harmonieuse du bâtiment avec son milieu environnant. L'aménagement d'un parc entre le bâtiment administratif et le parc portuaire de même que de zones de verdure le long de la frontière du port amélioreront l'aspect visuel du port mais contribueront aussi à l'environnement urbain.

La reconfiguration linéaire des sections de quai réduira considérablement les besoins de dragage d'entretien. En effet, l'écoulement naturel de l'eau le long des sections limitera l'accumulation de sédiments.

Mentionnons qu'en 2007 l'APTR a adopté une politique environnementale en collaboration avec les utilisateurs. Elle a aussi adhéré à l'Alliance verte dès sa création en octobre 2007, qui se veut un regroupement d'organisations du milieu maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs visant à améliorer toujours davantage le bilan environnemental de l'industrie maritime. L'Alliance verte a mis en place un processus de certification auxquels les membres doivent se conformer.



UN PLAN RÉALISTE DE PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ

La réalisation du plan de modernisation s'étend sur les 12 prochaines années et les investissements requis sont estimés à 146 millions de dollars. Le financement sera réparti entre l'APTR qui assumera 55 millions de dollars, ses partenaires dont la contribution globale est estimée à 41 millions de dollars, et le gouvernement fédéral qui sera sollicité pour un montant de 50 millions de dollars.

Nous comptons réaliser l'ensemble du plan de modernisation et d'aménagement des infrastructures en trois étapes. La première étape se déroulera de 2009 à 2012 pour un investissement prévu de 36 millions de dollars. Cette phase comprend les aménagements des espaces publics entre le bâtiment administratif de l'APTR et le Parc portuaire de même que la reconfiguration du hangar 9, l'agrandissement du hangar 10 et la démolition du hangar 13. Il est aussi prévu de réaliser des travaux d'embellissement du milieu aux abords du site portuaire.

Lors de la seconde étape, soit entre 2013 et 2016, des travaux s'élevant à 50 millions de dollars seraient réalisés principalement cette fois dans le secteur du bassin. Dans ce montant sont inclus aussi des investissements d'équipements de maintenance, d'amélioration du réseau ferroviaire, d'aménagement paysager et d'embellissement des abords du site.

Dans une troisième et dernière phase d'investissement, soit la période s'étendant entre 2017 et 2020, les immobilisations les plus importantes concerneront le parachèvement de la construction de la section 9 et la reconstruction de la section 17. Environ 60 millions de dollars seront consacrés à cette troisième phase.

Lorsque l'ensemble des travaux aura été complété, la capacité du port passera de 4,1 à 7 millions de tonnes métriques.

UNE VISION MOBILISATRICE

Le port de Trois-Rivières est un levier de développement économique important pour la région. Le plan de modernisation proposé permettra de tirer pleinement avantage de son potentiel tout en améliorant considérablement l'interface entre la ville et le port et en réduisant les impacts environnementaux des activités portuaires. C'est donc une vision mobilisatrice qui est proposée aux utilisateurs, clients, travailleurs et acteurs du développement économique régional.



CAP SUR 2020 :

SE DOTER D'INFRASTRUCTURES
MODERNES, PRODUCTIVES ET
INTÉGRÉES À SON MILIEU EN
SUPPORT À UNE MAIN-D'ŒUVRE
COMPÉTENTE.



PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Administration portuaire de Trois-Rivières / Trois-Rivières Port Authority
1545, rue du Fleuve, bureau 300, Trois-Rivières (Québec) G9A 6K4
Téléphone : (819) 378-2887 • Téléc. / Fax : (819) 378-2487
Courriel : adm_gen@porttr.com • www.porttr.com