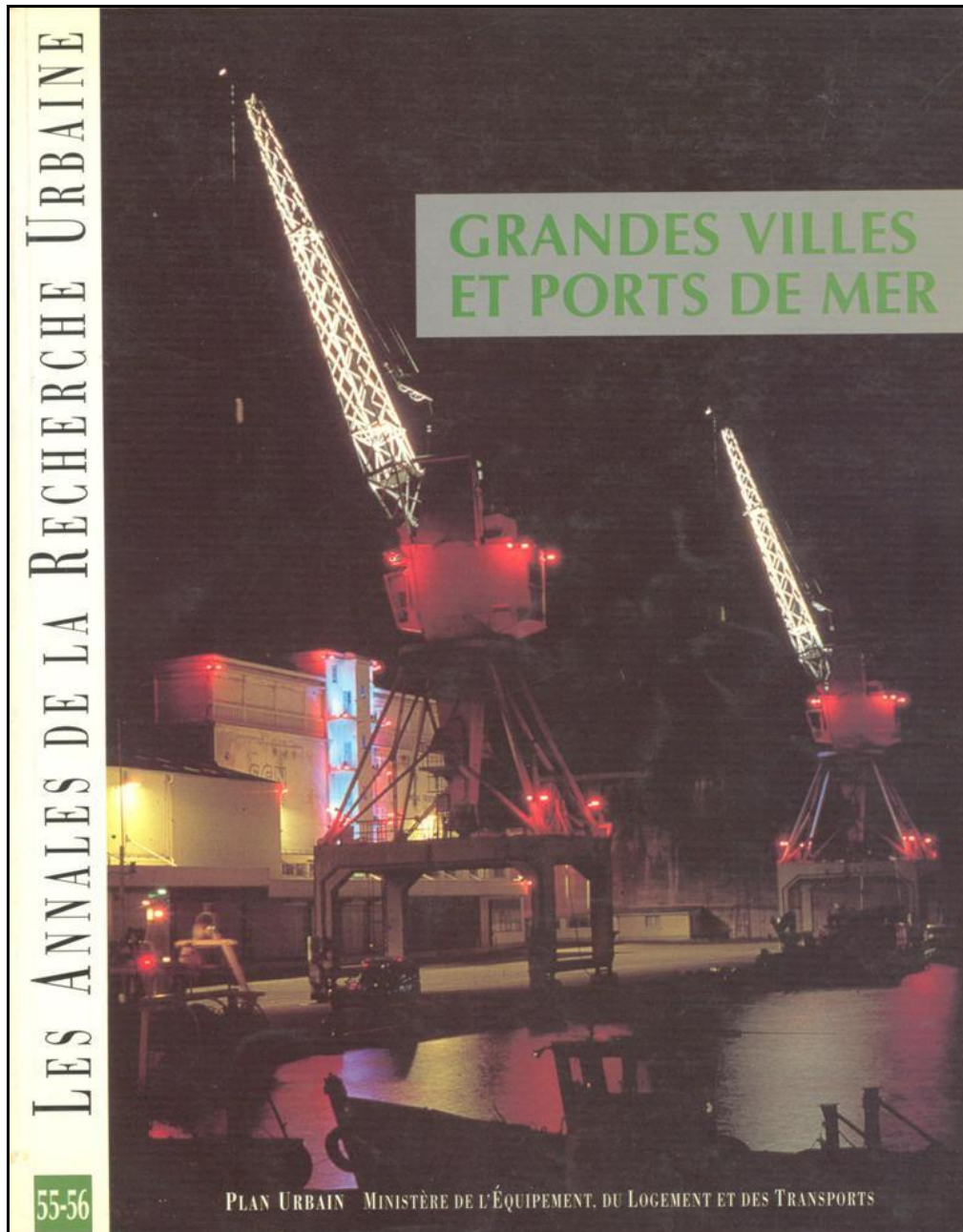


Québec, du port à la ville, et au port



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

PARIS - FRANCE - 1992

AUTEURS

GRANDES VILLES ET PORTS DE MER

Michèle Collin,
L'identité maritime des villes portuaires

Loredana Seassaro,
Gênes, ou le poids de la longue durée culturelle

Anton M.J. Kreukels,
Rotterdam, le port englobe la ville

Joan Busquets
Anvers, Barcelone, Buenos Aires, des villes
s'occupent de leurs ports

Michael Parkinson, Richard Evans,
Liverpool, la restructuration urbaine
d'un port en déclin

René Borruey, Mario Fabre,
Marseille, les nouvelles échelles
de la ville portuaire

Thierry Baudouin,
Les villes portuaires de l'hexagone à
l'international

Danièle Auffray, Alain Guillerm,
Nantes Vénitienne,
la ville au coeur de l'arc Atlantique

Claude Chaline,
Le réaménagement
des espaces portuaires délaissés

Raymonde Séchet,
Ports militaires, les arsenaux passent
le relais aux universités

Léonce Naud,
Québec, du port à la ville et au port

Juan José Ramirez Bonilla,
Manzanillo sur la côte Pacifique du Mexique

Dieter Läßle, Thomas Krüger,
Boom immobilier à Hambourg

Jean-Yves Petiteau, Bernard Renoux
Le grand Desbois, itinéraire d'un docker à Nantes

Jean-Noël Chopart,
Les collectivités de travail en milieu portuaire

Michel Anselme, Claudie Gontier,
Marseille, le port habité

Sylvie Brossard,
De quoi rêvent les citoyens des ports ?

Jocelyne Florent, Jean-Blaise Picheral, Pierre Yana,
Dunkerque, dans une nouvelle Hanse

Marc Bourdier,
Tokyo sur mer

Aude Mathé,
Le port, un seuil pour l'imaginaire



Québec, du port à la ville, et au port

Léonce Naud

Québec, ville acropole fondée en 1608 par Samuel de Champlain, juchée sur un imposant promontoire rocheux qui domine un paysage maritime grandiose et un axe commercial stratégique – le fleuve Saint-Laurent –, est en train de boucler la boucle. En effet, l'ancienne façade maritime de la vieille ville, ayant subi prématurément une requalification urbaine au cours des années 70, est aujourd'hui en bonne voie de « *remaritimisation* » graduelle et retrouve peu à peu des fonctions portuaires qu'on croyait à jamais disparues de cet endroit.

Le qualificatif de « vieux port » dont on l'a affublée depuis une vingtaine d'années s'avère de moins en moins exact. L'essor aussi durable que phénoménal des croisières de toutes espèces en Amérique du Nord ainsi que la beauté du paysage fluvial et le cachet européen de Québec permettent l'exploitation d'un nouveau créneau touristique important, pourvu que les infrastructures portuaires s'adaptent aux besoins inédits de cette industrie et que l'urbanisme de la ville considère favorablement l'existence de ces nouveaux utilisateurs du port.

Québec est véritablement un cas d'espèce où se trouvent amplement vérifiés les propos tenus au Havre par M. Giraud, de la Direction des Ports et Voies Navigables : « *La première réflexion, semble-t-il de bon sens, qui vient à l'esprit serait donc de dire qu'il serait bien présomptueux de prétendre, après quelques années à peine d'observation, porter un jugement définitif sur l'inutilité de tel ou tel espace portuaire.* »¹

Déjà, devant la ville ancienne, certaines activités portuaires se retrouvent de plus en plus à l'étroit et ne se développeront sans doute jamais, par le manque d'un patrimoine foncier désormais accaparé par des fonctions non portuaires.

Années 70 : l'urbain remplace le maritime

Au Canada, la propriété et le contrôle des principaux ports du pays relève du gouvernement fédéral. Au début des années 70, ce gouvernement mit sur pied un nouveau Ministère entièrement consacré aux Affaires urbaines, domaine pourtant réservé aux Provinces par la Constitution. Le nouveau Ministère ne tarda pas à faire valoir son intention d'assumer désormais un rôle de leader en matière d'aménagement des villes, et avança d'ambitieux et fort coûteux projets de réaménagement urbain en plusieurs endroits, notamment à Toronto, Montréal et Québec.²

¹ M. Giraud, *Considérations sur la réaffectation des espaces portuaires délaissés*, in Actes du Forum Villes et Ports, Le Havre 1988, p. 135.

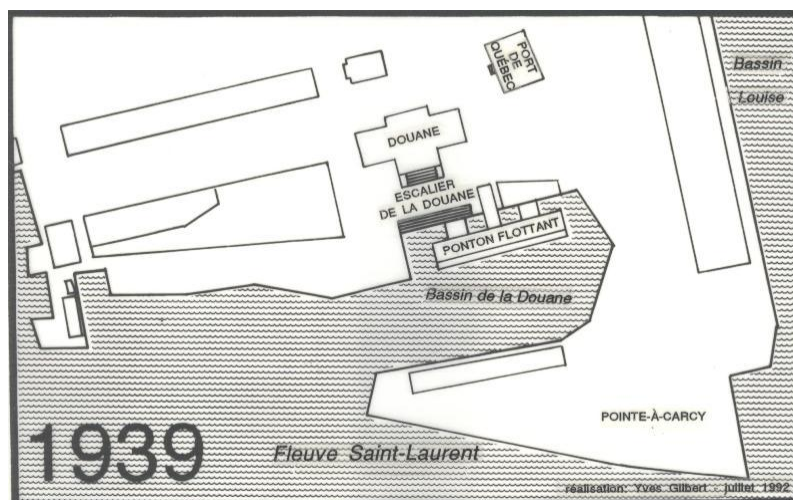
² Stephen Dole, *Pier Pressures*, in Toronto Life, Avril 1990, Toronto; Brian Slack, *Le réaménagement portuaire au Canada*, Ministère d'État, Affaires Urbaines Canada, Ottawa, 1975. Cf. aussi Gérald Leblanc, *Offensive fédérale en matière d'aménagement urbain*, Le Devoir, Montréal, 19 avril 1974.



Québec, vue aérienne du port

La propriété de terrains riverains plus ou moins en friches qu'il possédait en propre au cœur de nombreuses villes portuaires donna au gouvernement d'Ottawa le moyen de parvenir à ses fins et de circonvenir la Constitution du pays, pourtant très claire là-dessus, à savoir que l'aménagement urbain n'était pas du ressort fédéral. Son pouvoir de dépenser fit le reste et des fonctionnaires fédéraux s'installèrent en maîtres de fiefs littoraux dont ils disposèrent dès lors plus ou moins à leur guise.

Ceci explique qu'à Québec, la philosophie qui a informé l'aménagement du quartier portuaire historique n'a jamais reflété une mentalité vraiment commerciale maritime. L'épithème même de « vieux port » accolée à ce secteur ne laisse aucun doute sur le but final de l'exercice : éliminer le monde maritime vivant ou n'en tolérer qu'une présence résiduaire et faire triompher l'urbain, c'est-à-dire utiliser le cadre portuaire comme fond de scène pour des opérations immobilières.



La façade maritime du Vieux-Québec, à l'époque où les petits et moyens navires pouvaient encore y faire commerce.

Le gouvernement de la Province, l'administration municipale, les milieux maritimes et les autorités portuaires elles-mêmes ne participèrent généralement pas à la prise de décision. Quant au public, les réactions à l'encontre de certains projets furent telles qu'il a parfois réussi à se faire entendre, quoique son avis fût rarement sollicité spontanément.

État des lieux à Québec vers 1970

Entrepôts désaffectés, quais délabrés, navires échoués, bassin partiellement rempli, surfaces non aménagées et non entretenues, stationnements, voilà en quel état se présentait la façade maritime de Québec vers 1970. Le secteur était dans un état de détérioration avancée et peu de gens le fréquentaient ou y habitaient. Les valeurs immobilières figuraient parmi les plus basses de la région et aucun investisseur privé n'était intéressé à participer à des projets en zone littorale. La perception générale du secteur était telle que l'endroit semblait être devenu sans aucun intérêt.³

La stratégie adoptée par le gouvernement fédéral pour réaménager les lieux visait entre autres à améliorer l'image du secteur, à augmenter sa fréquentation, à favoriser les occasions d'y travailler, d'y habiter et de s'y récréer, et à redonner confiance aux investisseurs privés. Avec comme objectif le rajeunissement non seulement des terrains portuaires mais aussi de tout le quartier en périphérie, on allait procéder au rassemblement des propriétés foncières fédérales, en acquérir d'autres, assurer la mise en place de toutes les installations publiques et en financer les coûts d'immobilisation et de fonctionnement. Incidemment, ce dernier item – les frais d'exploitation de tous ces nouveaux équipements – allait devenir un des talons d'Achille de toutes ces opérations.

Une pléthore de projets

À Québec, depuis 1970, pas moins d'une dizaine de projets sérieux ont vu le jour, chacun étant certain de tenir la solution d'un renouveau éventuel de la façade maritime de la Ville. Or, aucun de ces projets n'a prévu ni tenu compte du retour d'activités maritimes commerciales à proximité même du quartier historique, où actuellement le trafic annuel de passagers de navires de croisières petits et grands dépasse le quart de million, amenant des retombées économiques de plusieurs millions de dollars par an pour l'économie régionale.

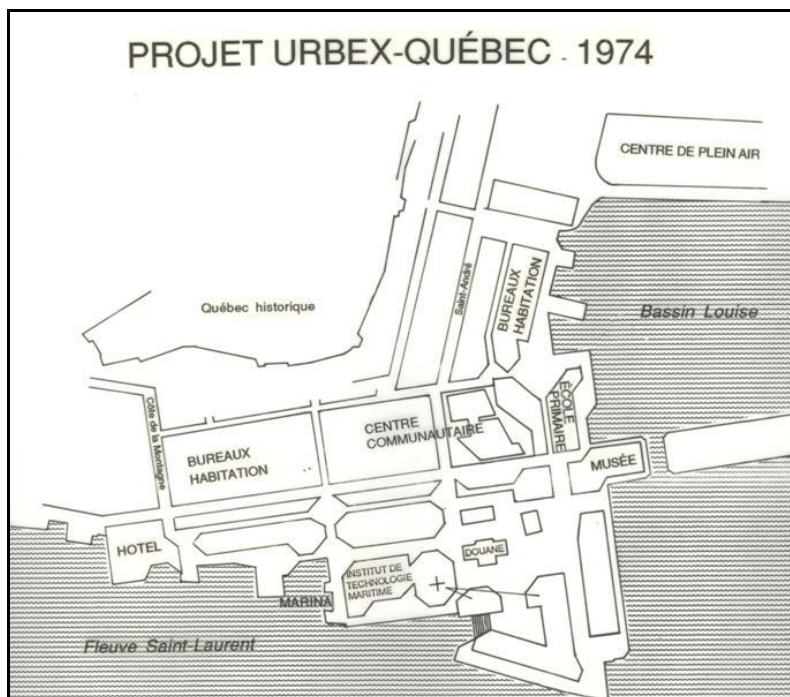
En 1970, un Rapport important, le « *Concept général de réaménagement du Vieux-Québec* », ne s'étendait guère sur « *le port du Vieux-Québec* », sauf pour se féliciter que les nombreux navires étrangers qui viennent y mouiller ajoutent un piment exotique à son charme urbain.⁴ En 1973, le Ministère de la Voirie du Québec étudia sérieusement la possibilité de construire une autoroute surélevée

³ Robert Labbé, *Le Vieux-Port de Québec : 90% du territoire demeurera de propriété publique*, Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec), Québec, 1988.

⁴ Comité de rénovation et de mise en valeur du Vieux-Québec, *Concept général de réaménagement du Vieux-Québec*, Québec 1970, p. 4.

juste au-dessus du quartier du port, le long de la Pointe-à-Carcy et sur la rive du bassin Louise.⁵ Rétrospectivement, on peut penser que l'industrie touristique de Québec l'a échappé belle...

En 1974, une fuite révéla l'existence d'une étude intitulée « *Projet Urbex-Québec* ». Commanditée par le nouveau Ministère fédéral des Affaires urbaines, on y poursuivait deux objectifs : la mise en œuvre de projets expérimentaux d'aménagement urbain et le développement par le gouvernement fédéral de terrains en friches industrielles au lieu de leur mise en vente comme par le passé. L'affaire fit à l'époque beaucoup de bruit, car le projet donnait le coup d'envoi à un envahissement du gouvernement fédéral dans un domaine jusqu'alors rattaché à la compétence exclusive des provinces. Le rapport prévoyait un hôtel, une école, des logements, des bureaux, mais écartait à toutes fins pratiques toute activité portuaire commerciale devant la vieille façade urbaine.⁶



1974 : les fonctions urbaines prennent la place du commerce maritime devant Québec, d'où l'appellation « vieux » port.

Provenant cette fois du Service canadien des Parcs, un plan d'aménagement élaboré en 1977 ramenait, quant à lui, la façade fluviale à des fonctions récréatives et administratives. On entourait le site d'espaces verts et on regroupait les activités maritimes dans la partie extérieure du bassin Louise.

Deux ans plus tard, en 1979, le Ministère fédéral des Affaires urbaines revint à la charge avec un second projet, où il était question cette fois de restauration de

⁵ Ministère de la Voirie et des Transports, Service technique de la circulation, *Région de Québec – Lien Rive Nord – Rive Sud*, Québec, 1973.

⁶ Société générale des systèmes urbains, *Rapport Urbex-Québec*, Montréal, 1974.

bâtiments historiques, de construction de logements et d'édifices à bureaux, d'aménagement d'espaces verts, mais bien peu des besoins présents et futurs de l'industrie maritime.

Toujours en 1979, ce même ministère rendit public un important plan directeur qu'il avait commandé à la firme Pluram. Au même moment, la Société fédérale des Ports procédait de son côté à la construction des grands quais que l'on voit aujourd'hui, condamnant du même coup l'ancien bassin de la Douane, situé depuis toujours juste devant la ville ancienne. S'il prévoyait effectivement un usage éventuel des nouvelles infrastructures portuaires par des navires de croisières, le rapport Pluram ne gardait pas moins un caractère résolument urbain, réduisant le maritime à la portion congrue, en particulier à ce qui a trait aux futurs emplacements à quai pour les navires de croisières régionales. Ces navires, souvent de petit ou moyen tonnage, pourraient en profiter aujourd'hui si on eut conservé un bassin de commerce juste devant la ville.⁷

En 1981, en prévision de fêtes commémorant la découverte de l'Amérique par Jacques-Cartier, le gouvernement fédéral fit effectuer à la hâte pour 130 millions de dollars de travaux dans le secteur. La philosophie d'intervention s'inspira cette fois résolument des réalisations américaines d'un promoteur immobilier bien connu, M. James Rouse, concepteur de nombreux projets riverains de type « *Festival Markets* », dont bon nombre ont depuis connu de sévères difficultés financières aux États-Unis.⁸ En dépit de prévisions d'achalandage alléchantes, l'aventure s'acheva en faillite commerciale et architecturale, laissant des entrepôts recyclés ou des bâtiments neufs mais vides d'occupants ainsi qu'une lourde charge d'entretien pour le gouvernement fédéral.

Trois ans plus tard, l'élection d'un nouveau gouvernement à Ottawa se traduisit par un revirement complet de politique : le mot d'ordre était désormais de privatiser ou à tout le moins de se départir de ces désormais encombrantes propriétés riveraines : il n'était plus question de ce « quartier urbain modèle » qui devait servir d'exemple à suivre au reste de la ville...et de vitrine permanente du savoir-faire fédéral en aménagement urbain.

Conséquemment, le site fut d'abord offert au gouvernement de la Province ainsi qu'à l'administration municipale : tous deux refusèrent, le coût d'exploitation annuel de deux millions de dollars étant de cinq fois supérieur aux revenus escomptés. Le gouvernement fédéral fit alors appel à l'entreprise privée, avec le résultat prévisible que fut bientôt érigé un [énorme édifice](#) tout en aluminium en plein devant le fleuve, plus exactement *entre* le quartier ancien et l'eau. Un autre projet immobilier, plus imposant encore fut rendu public par hasard et suscita immédiatement une vive controverse.

⁷ Pluram Inc., « *Le Vieux-Port de Québec – Plan directeur d'aménagement* », Québec, 1979.

⁸ Robert Guskind et Neil R. Peirce, *Faltering Festivals*, National Journal, Washington, 17 septembre 1988. Jonathan Walters, *After the Festival Is Over*, Governing, Washington, août 1990.

Ces événements se produisaient alors que l'Unesco inscrivait l'arrondissement historique de Québec sur sa prestigieuse Liste du patrimoine mondial. Parmi les raisons invoquées pour ce faire, on notait que « *la Commune historique de Québec constitue, avec sa citadelle, sa Haute-Ville défendue par une enceinte bastionnée, sa Basse-Ville, son port et ses quartiers anciens, un ensemble cohérent* ». À partir de ce moment, l'idée qu'il fallait une cohérence entre le Vieux-Québec et le secteur portuaire historique fut constamment reprise, bien que contraire à tous les plans et projets avancés auparavant.

C'est alors que fut mise sur pied une Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec.⁹ La Coalition a toujours souligné l'importance des activités maritimes et fluviales, y compris l'exploitation industrielle de silos à céréales, ceci à l'encontre de projets immobiliers non-maritimes à proximité des quais et des opérations portuaires. L'expertise qu'elle a développée ainsi que son centre de documentation sont maintenant inégalés dans la région de Québec.

La Coalition n'a pas tardé à devenir le porte-parole de bon nombre de citoyens qui s'exprimaient jusque là en ordre dispersé. La Coalition a réclamé et obtenu un moratoire ainsi que de véritables consultations publiques, tout comme cela avait été le cas à Montréal et à Toronto dans ces circonstances analogues.

La renaissance du site portuaire

Un Comité consultatif composé de personnes indépendantes fut mis sur pied pour étudier toute la question. Pour la première fois à Québec, on demanda vraiment au public quel aménagement il voulait voir au bord de l'eau, face à l'arrondissement historique.

Dans un Rapport qui fit date, le Comité examina les divers projets qui s'étaient succédé au fil des ans et constata très judicieusement : « *Les projets... mettaient l'accent sur la construction immobilière ou tout autre transformation du sol, mais bien peu sur la réactivation du port maritime. Or, la Pointe-à-Carcy redevient un site portuaire fréquenté, où viennent mouiller les navires de croisière. Dans le choix d'une vocation pour l'avenir prévisible, cette renaissance du site à l'activité portuaire et maritime représente un facteur aussi déterminant que son émergence comme lieu de promenade préféré des foules* ».¹⁰

⁹ Entièrement constituée de citoyens bénévoles, la *Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec* regroupe à l'heure actuelle près d'une centaine d'associations et de groupes divers. Le Conseil de Ville a formellement approuvé son travail (8 janvier 1990) et le vice-président du Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a écrit : « *Je me fais un plaisir de faire l'éloge de votre Coalition pour le rôle crucial qu'elle a joué dans la conscientisation du public et des autorités quant aux incidences que pourraient avoir, sur l'intégrité du quartier historique, les aménagements projetés dans le Vieux-Port* » (Lettre Collinson – Larochelle, 20 janvier 1989).

Inspirée par un tel exemple, la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a proposé qu'on subventionne un organisme analogue pour le secteur riverain du Grand Toronto.

¹⁰ Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy. *Demain ?* Québec, 1989.

Les membres du Comité étaient conscients que les projets de condominiums, de musées, de cinémas, de casernes, reposent en dernière analyse sur l'état présumé comateux des activités maritimes à cet endroit. Comme ce n'est effectivement plus le cas depuis plusieurs années, on assiste maintenant au spectacle d'une compétition au bord de l'eau entre armateurs en croisières, constructeurs immobiliers et le grand public qui envahit les quais durant la période estivale.



Plan en voie d'abandon : des casernes et installations militaires prendront la place des services publics prévus...

Premier document public officiel rédigé en dehors d'un cénacle réduit de « concepteurs historiques » du vieux port par des personnes bien au fait de l'évolution des mentalités à Montréal et à Toronto – deux villes ayant connu des problèmes analogues –, le Rapport du Comité consultatif prit le contrepied exact de toutes les thèses véhiculées jusque là à Québec. Il retint avant tout six principes directeurs d'un aménagement éventuel :

- 1) La Pointe-à-Carcy doit demeurer un espace public;
- 2) La Pointe-à-Carcy est un port maritime et cette fonction doit prévaloir;
- 3) L'aménagement de la Pointe-à-Carcy doit respecter son caractère historique et mettre en valeur son patrimoine architectural;

- 4) On doit sauvegarder, sur la Pointe-à-Carcy, la liberté du champ visuel en direction du fleuve et du cap Diamant.
- 5) On doit intégrer soigneusement tout projet d'aménagement à l'environnement naturel et urbain de la Pointe-à-Carcy;
- 6) La rentabilité économique de la Pointe-à-Carcy tient à un ensemble de facteurs qu'on ne peut ramener simplement à la valeur marchande ou au rendement fiscal.¹¹

Le Comité recommanda spécifiquement de ne plus rien faire qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices du patrimoine. Il fallait surtout ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente aux promeneurs.

Un choix fondamental

La friche portuaire – à condition qu'il en reste une quand on aura retrouvé un bassin convenable devant la ville pour le service des navires de croisières de petit et moyen tonnage – doit-elle être mise en valeur pour elle-même, séparant alors la ville ancienne de l'eau, ou doit-on en prévoir l'aménagement de sorte à redonner et vie au quartier adjacent déjà construit? Ce choix fondamental, auquel sont confrontées maintes villes portuaires anciennes, le Comité consultatif l'a parfaitement perçu et a résolument choisi la seconde option, suivant en cela l'exemple donné dès 1986 par un Comité consultatif analogue qui examinait alors l'avenir de terrains portuaires excédentaires jouxtant le vieux centre-ville de Montréal.¹²

L'industrie touristique, a noté le Comité, est à la base de l'économie régionale et sa matière première est l'attrait de la Ville dans son ensemble. Il est donc primordial, même pour de strictes raisons économiques, de préserver l'image de Québec. Or, le secteur portuaire historique est précisément la première image qu'aperçoivent de la ville les visiteurs qui arrivent par le fleuve. Livrer l'endroit aux promoteurs immobiliers crée dans l'immédiat l'illusion d'un profit, mais c'est aux prix de ce qui attire massivement les visiteurs, et de ce sur quoi repose la richesse de la ville.

¹¹ Rapport, op. cit., pp. 48-51.

¹² Comité consultatif sur le Vieux-Port de Montréal, *Rapport final*, Montréal, 1986. « *Il est plus important de considérer les retombées économiques à long terme sur le Vieux-Montréal et la région montréalaise que sur les bénéfices à court terme engendrés par une activité privée ou commerciale sur le site* » (p. 26).

L'option retenue à Montréal est d'ores et déjà récompensée par un grand succès d'achalandage. Ouvert au public le 8 mai 1992, dès octobre plus de cinq millions de visiteurs avaient fréquenté les lieux. Ce même mois la Société du Vieux-Port de Montréal recevait un prix d'excellence du *Waterfront Center* de Washington, E. U.

Retour du maritime devant Québec ?

La croissance remarquable de tous les genres de croisières à Québec depuis quelques années repose davantage sur l'attraction de la Vieille Ville et des paysages majestueux du fleuve et des alentours que sur l'adéquation des quais actuels à leurs nouvelles fonctions de débarcadères pour navires passagers de toutes tailles.



Québec : le bassin de la Douane récemment remblayé.

Aucune évaluation sérieuse des besoins spécifiques en infrastructures portuaires des armateurs en croisières locales et régionales, par exemple, n'a jamais été effectuée, ce qui n'a pas empêché l'Armée canadienne de jeter récemment son dévolu sur un des rares quais commerciaux réservé à ce nouveau tourisme fluvial pour y ériger de futurs casernements.¹³

Un peu partout dans le monde, on ne fait que commencer à réaliser l'importance économique d'infrastructures d'accueil conçues exprès pour les navires de croisières.¹⁴ En Amérique du Nord en particulier, l'industrie des croisières triple tous les trois ans. À Québec s'ajoute un tourisme fluvial régional qui croît rapidement, grâce à l'esprit d'entreprise des armateurs québécois et à la qualité d'un panorama fluvial reconnu internationalement.

¹³ Un exemple à suivre serait celui du port de San Francisco. Cf. : *San Francisco Cruise Passenger Terminal Assessment*, 1990.

¹⁴ Jacques Charlier, *A Port-Oriented Strategy of Dockland Redevelopment : Exemples from Ghert and Antwerp*, in *Port Cities in Context*, Institute of British Geographers, Glasgow, 1990.

Cependant, quand on examine attentivement l'évolution des quais depuis un siècle devant le quartier historique, on découvre que, peu à peu, les petits et moyens navires y ont perdu graduellement mais inexorablement leurs facilités de quaiage au profit d'un promontoire destiné avant tout à y supporter des hôtels, des édifices à bureau ou à logements, des musées ou des cinémas, etc. En dépit de quais et d'entrepôts semi-abandonnés qui n'ont pas été pensés et construits pour ce type de commerce maritime et qui font plutôt obstacle à son développement, l'industrie des croisières génère chaque année des millions de dollars de retombées économiques dans la région.

C'est pourquoi tout effort pour réaménager de nouveau la façade fluviale de Québec devra désormais considérer les besoins actuels et à venir des utilisateurs maritimes. Par exemple, les quais sont-ils suffisants et adaptés aux besoins d'aujourd'hui et surtout de demain d'une industrie des croisières en pleine expansion? Qu'en est-il des accès routiers et piétonniers aux quais, de la circulation et du stationnement? À l'instant crucial de l'arrivée à Québec après un long voyage, les visiteurs ont-ils un accès visuel et physique au quartier historique ou font-ils face à des édifices d'aluminium récemment érigés ou aux murs aveugles d'un *cinéma portuaire* (IMAX)? Quelle importance doit-on accorder à la sauvegarde ou au rétablissement des perspectives et panoramas – aussi bien à partir des quais qu'en direction de ces derniers – pour l'industrie des croisières? Quelles seraient les retombées économiques éventuelles de la reconstitution d'un bassin maritime devant la ville ancienne? Les navires des croisiéristes – qui constituent eux-mêmes leurs plus efficaces panneaux publicitaires – sont-ils cachés à la vue de la foule ou dissimulés aux regards des clients potentiels par des hangars qui font écran, des quais trop hauts, l'absence de pontons flottants? La situation est-elle la même qu'il y a vingt ans, à cette époque où les lieux semblaient définitivement désertés par les activités portuaires et maritimes, ou sommes-nous désormais en présence d'un endroit avant tout portuaire et public?

Enfin, il faut choisir entre le tourisme maritime et fluvial, activité dont le développement futur ne peut s'effectuer ailleurs que dans l'espace fort exigu qui s'étend devant le quartier historique, et l'implantation d'un campus militaire ou de casernes qui peuvent être localisées ailleurs sans problème. À Québec, l'attraction qu'exercent les promontoires prestigieux et les positions dominantes sur la mentalité militaire doit s'effacer face aux exigences du développement du commerce et des besoins du grand public.

Léonce Naud

Léonce Naud, géographe, est conseiller principal au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, organisme rattaché au Ministère des Transports du gouvernement du Québec. Il siège au Conseil d'administration de l'Association internationale Villes et Ports, dont le siège social est situé au Havre. Il s'exprime ici à titre personnel.