



Communiqué de presse 30 novembre 2015

Projet d'agrandissement du Port de Québec Aucune justification, ni économique, ni logistique selon le GIRAM

Bien qu'étant sérieusement confrontée à une problématique singulière sur les plans environnemental et de sécurité publique, l'Administration du Port de Québec mène actuellement une vaste offensive en matière de relations publiques et de lobbying en vue de faire valoir auprès des autorités gouvernementales, tant à Québec qu'à Ottawa, son ambitieux projet d'agrandissement de 17,5 hectares du côté de la Baie de Beauport. Le remplissage du terrain serait réalisé essentiellement à partir de matériaux de dragage puisés sur les lieux mêmes, avec toutes les conséquences environnementales qui en découleront pour le Saint-Laurent et les populations qui s'y approvisionnent en eau potable (gigantesque brassage des couches sédimentaires contaminées accumulées sur des décennies).

Pour le GIRAM, qui suit le dossier du Port de Québec depuis plusieurs années, cet agrandissement pour répondre prétendument à un accroissement de la demande sur l'axe Atlantique/Grands Lacs, ne repose sur aucune justification économique ou logistique lorsqu'on l'analyse en regard des capacités des infrastructures portuaires actuellement disponibles sur le Saint-Laurent. C'est pourquoi le GIRAM demande aux gouvernements du Québec et du Canada de surseoir à toute proposition de financement public sans examen sérieux et public des alternatives qui s'offrent.

1/ Un port rendu aux limites de ses capacités

Le Port de Québec date des origines du régime français (tout comme l'Hôtel-Dieu de Québec). Après quatre siècles, il peut arriver un moment où le développement d'une ville va inéluctablement encercler les infrastructures qui y ont été implantées à l'origine. Il faut alors commencer à penser rationalisation et relocalisation. Pas nécessairement de tout, mais de certaines opérations qui pourraient s'avérer plus problématiques ou incompatibles avec la croissance de cette ville. À défaut d'une telle réflexion, on risque l'étranglement de l'un et de l'autre. C'est l'exercice qu'ont fait les urbanistes et planificateurs de bien des villes européennes et nord-américaines, dont Marseille, qui a conservé, en façade, l'industrie des croisières maritimes et la grande desserte régionale alors que celle à dimension continentale de produits d'hydrocarbures et de conteneurs a été relocalisée ailleurs, dans la zone de Fos-sur-Mer.

À Québec, cet étranglement dans la ville est déjà un fait. Pour assurer toute desserte terrestre de la zone portuaire dédiée au transit des marchandises classées dangereuses (explosives et corrosives), le port ne dispose et ne disposera à jamais que d'une seule voie ferrée. C'est bien mince, trop mince pour un port qui voit grand. Et encore, cette dernière doit traverser des zones hautement sensibles. À plusieurs reprises, chaque jour, les convois doivent emprunter un étroit corridor, à quelques mètres à peine d'un CEGEP de 5 000 étudiants, d'écoles primaires de CPE d'habitations à haute densité. En 2005, pour l'implantation du CHUM, le ministère de la Sécurité publique et deux experts mandatés n'avaient-ils pas fortement déconseillé au gouvernement du Québec de ne pas retenir le site d'Outremont « en raison de la hausse des risques pour la sécurité due à la proximité avec les convois ferroviaires transportant des matières toxiques »?

2/ Des projections de retombées économiques qui ne font qu'illusion

Dans le domaine des activités portuaires, c'est principalement la manutention des marchandises de conteneurs qui créent de bonnes opportunités d'emplois et d'activités économiques secondaires. Or, par sa position spatiale, Québec ne sera jamais propice à l'établissement d'un « Hub » portuaire multifonction (plate-forme de correspondance privilégiée par ses infrastructures de communication). Ceci en raison des faibles superficies disponibles et l'absence de capacité de la desserte ferroviaire. Même problématique pour la Rive-Sud. C'est exactement ce qui explique que l'essentiel des activités du Port de Québec soit concentré dans la manutention de vrac liquide et solide.

D'ailleurs, si l'on soustrait les opérations de transbordement de la pétrolière Valero à Saint-Romuald (dans laquelle le Port de Québec n'a aucun actif), le bilan des volumes transités au Port de Québec chute de façon draconienne.

Les prétentions du Port de Québec de créer 1 100 nouveaux emplois avec cet agrandissement sont-elles fondées? En fait, ce qu'on omet de dire, c'est que ce millier d'emplois anticipés serait presque totalement induit dans l'économie de la zone des Grands Lacs en raison des intrants qui y seront amenés. Par ailleurs, en matière de projection de l'emploi, s'il est un phénomène qu'il ne faut jamais négliger c'est celui de la « cannibalisation ». Québec est une grande destination touristique. Elle figure parmi les 10 premières d'Amérique du Nord, principalement dû au fait qu'elle figure sur la courte liste des villes du patrimoine mondial. Il est d'ailleurs à se demander si les administrateurs du Port de Québec en sont vraiment conscients.

3/ Sites complémentaires

À Québec, plus de 80 % des marchandises en transit vers la zone Grands Lacs se réalise de bateau à bateau. Moins de 20 %, par voie ferroviaire. Le fait que cette dernière soit à risque quant aux matières transportées et qu'elle doive toujours demeurer au service du transport de passagers dans le futur, impose qu'on se projette sur un avenir non pas de 5 ou 10 ans comme le fait actuellement l'APQ, mais sur plusieurs décennies. Pour notre organisme, cet avenir se situe incontestablement plus en aval, en dehors de la région métropolitaine de Québec. Évidemment, certains sites potentiels, déjà identifiés par l'industrie, sont confrontés eux aussi à un ensemble de considérations de nature environnementale (Pointe Saint-Denis, Cacouna, Baie-des-Sables). Dans ce contexte, une infrastructure portuaire existante devrait être plus particulièrement examinée, celle de Sept-Îles.

Un examen des capacités opérationnelles du Port de Sept-Îles nous démontre que ce dernier dispose de plusieurs atouts pour répondre à ce défi des prochaines décennies de créer sur le Saint-Laurent un lieu de transbordement de bateau à bateau, de forte capacité. À Sept-Îles, on est dans le corridor Saint-Laurent-Grand Lacs, partout, on est en eau profonde (25 mètres), aucun besoin de dragage, les espaces de quais et d'entreposage sont déjà largement disponibles et peuvent être facilement agrandis pour répondre aux exigences du futur. Cette infrastructure portuaire est également la seule et sera la seule de tout le corridor Saint-Laurent à pouvoir accueillir les plus gros navires sur le marché mondial du transport maritime. Elle accueille déjà les nouveaux Chinamax (longueur de 360 mètres).

Recommandations

1/ Que le gouvernement du Canada, et le gouvernement du Québec dans cadre de sa stratégie maritime, s'engagent dans [une activité de planification à long terme des activités portuaires en sol québécois](#) et que toutes les options soient considérées avant de donner quelque suite aux demandes financières du Port de Québec.

3/ Qu'à défaut d'un BAPE, l'Assemblée nationale, dans le cadre d'une procédure exceptionnelle, donne mandat à sa [Commission des transports et de l'environnement, d'analyser ce projet de mise en place par l'APQ](#) d'une plaque tournante pour le transit de matières dangereuses en façade de la capitale nationale du Québec.

4/ Que le [ministère de la Sécurité publique, par sa Direction de la gestion des risques majeurs, procède à l'analyse des « marchandises dangereuses » au sens de la classification internationale](#) (explosives, inflammables toxiques et corrosives) transitant actuellement par voie ferroviaire via le Port de Québec et ce, avec la même rigueur que celle qui a prévalu ors de l'analyse du site Outremont pour l'implantation du CHUM.

Brève conclusion

Au port de Québec, les projets douteux ne sont pas nouveaux. En 1993, sous la direction de Ross Gaudreault, on projetait d'ériger sur les battures de Sillery, d'immenses silos d'alumine pour alimenter la nouvelle usine Alcoa à Deschambault. Pour le transport terrestre vers l'aluminerie, il était envisagé d'utiliser une flotte d'une centaine de camions-citernes qui auraient emprunté l'actuelle Promenade Champlain. Ce fut une victoire salubre pour tous qui résulta de cette lutte menée, entre autres, par le GIRAM. Aujourd'hui, l'usine est alimentée via le Port de Trois-Rivières, dans des conditions de haute sécurité et de salubrité. Aucun impact négatif pour la population, ni l'économie du Québec.

L'histoire démontre que les groupes écologiques sont souvent plus au fait que bien des administrateurs de corporations publiques pour débusquer les projets douteux. La mise au rancart forcée de la centrale au gaz de TransCanada Énergie (TCE), à Bécancour en est un bel exemple. Ce projet évalué sans critères sérieux par Hydro-Québec, contesté par les

groupes environnementaux, n'aura finalement jamais produit un seul électron et aura coûté plus de 1 milliard \$ aux contribuables québécois.

– 30 –

GIRAM

www.giram.ca

Pierre-Paul Sénéchal, président