

Odeur de pétrole sur la capitale

Questions adressées à l'ACEE dans le cadre des audiences publiques sur l'étude d'impact du projet *Beauport 2020* produite par le Port de Québec

Introduction.

Dans notre lecture de l'étude d'impact produite par l'Administration portuaire de Québec (APQ), nous avons délibérément choisi de considérer la forêt menacée et non l'arbre qui la cache. **Qu'est-ce qui se cache derrière Beauport 2020 ? Voilà notre cible principale.** Notre groupe a déjà pris position à l'automne 2015 contre ce projet qui, de par son essence, nous apparaît non avvenu sur les plans de la pertinence et de son véritable apport à l'économie régionale. En voyant à quel point, depuis deux ans, les cabinets de stratégie-marketing se sont affairés à faire une vente racoleuse auprès des élus et du public, on en est à se demander si le promoteur est lui-même vraiment à l'aise avec les fondements de son projet.

Question1. Rendu aux limites de sa capacité, le port de Québec?

«... le Port de Québec a connu une forte croissance au cours de la dernière décennie et opère maintenant au maximum de sa capacité. Le taux d'occupation des quais a atteint un seuil commercial critique ce qui fait en sorte que les navires en attente se multiplient» (étude d'impact) ». Les données fournies au Comité d'analyse TERMPOL, se veulent encore plus précises et plus *convaincantes*. L'APQ y affirme que les accostages à quai ont augmenté depuis dix ans, non pas de 25%, 50% ou 100%, mais de plus de 400%.

Véridique cette prétention? Il le faudrait, car elle représente le socle premier sur lequel s'appuie la demande d'agrandissement du port de Québec.

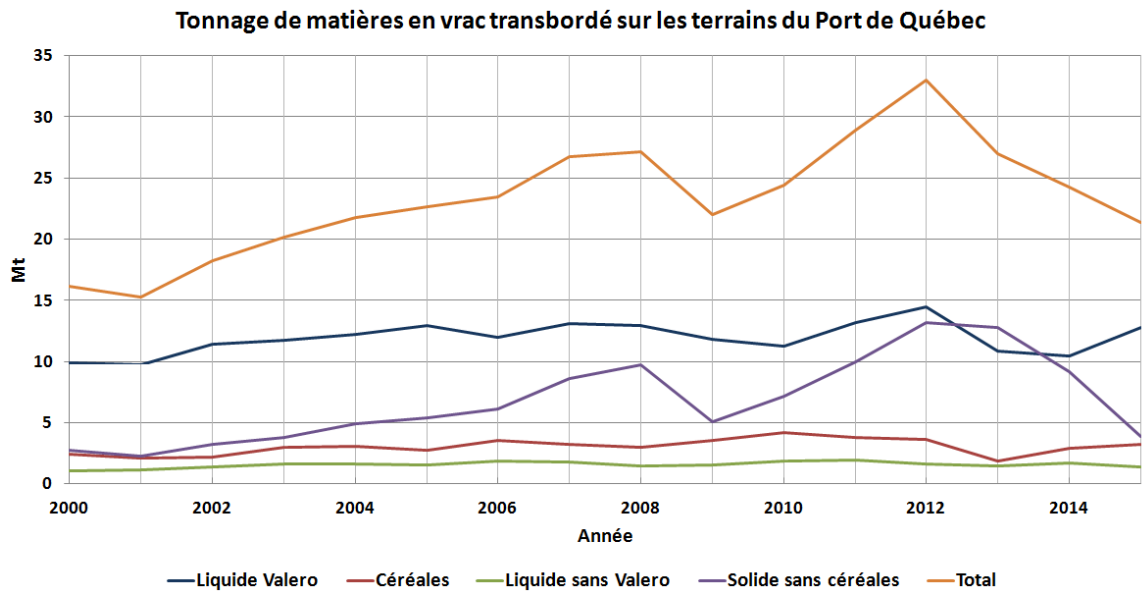
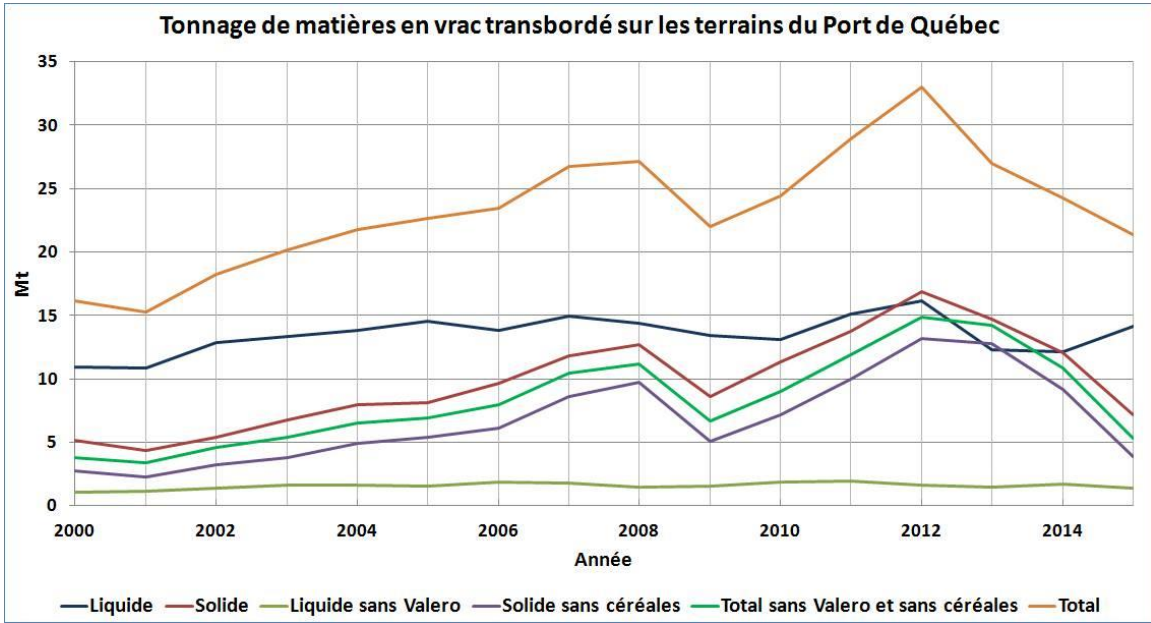
Premier élément d'interrogation à propos de cette augmentation de 400% :

- Le niveau de trafic moyen de navires faisant le passage Escoumins-Québec et inversement, n'a pas changé depuis 10 ans : 4759. (TERMPOL- 3,2,2, page14.) Il était à 5200 en 2007.
- La moitié des pétroliers remontant cette zone ont pour destination Valero (Lévis), donc en dehors de la zone de Beauport qu'on veut agrandir. (TERMPOL. page15).

L'APQ en serait-elle venue à comptabiliser les amarrages de petits bateaux de plaisance au bassin Louise pour augmenter ses statistiques?

Deuxième élément d'interrogation : les statistiques sur les quantités de vrac transbordé au port de Québec n'appuient pas elles non plus, une telle augmentation de 400%. Le niveau de transbordement de vrac liquide (excluant le pétrole Valero qui dispose de ses propres quais sur la rive sud) est étonnamment stable depuis dix ans.

De surcroît, l'augmentation des volumes chez Valero est essentiellement attribuable au fait qu'en 2008, cette dernière a augmenté de façon significative sa capacité de raffinage à son usine de Saint-Romuald (265 000 b/j) Elle est la source principale de l'augmentation du vrac liquide transité depuis l'année 2000 au port de Québec. De plus, il faut tenir compte que depuis 2015, Valero a doublé sa capacité d'accueil de pétroliers en raison de son approvisionnement via l'oléoduc 9B.



Source: Port de Québec (Loi d'accès) et Figure 8 de l'étude KPMG «Évaluation des retombées économiques et portuaires de Québec».

Question 2. En vertu de quelles dispositions de la Loi canadienne sur la qualité de l'environnement l'ACEE peut-elle se permettre d'évaluer des «simulations» et des «scénarios hypothétiques»?

« Puisque l'APQ ne connaît pas encore les clients qui utiliseront la nouvelle portion du quai, le concept d'aménagement, d'entreposage et d'équipements de manutention proposé est uniquement hypothétique ». (3.2.4)

L'analyse d'impact laisse le lecteur dans le flou le plus total du début à la fin. On n'utilise jamais le futur simple, toujours le conditionnel. Plutôt curieux pour une demande d'approbation environnementale.. !

Le PDG du Port répète depuis 2015 qu'il n'a aucune idée de ses futurs clients. Le projet soumis pour approbation de l'ACEE fait de même. Il énonce au départ, que ce projet « est essentiellement basé sur des simulations » (3.2.4).

Quelle valeur accorder alors à ce «scénario hypothétique» de construction de quatre dômes d'un diamètre de 48 m au sol, occupant une superficie d'environ 15 570 m² et permettant un volume d'entreposage de près de 256 164 m³ ? 3.2.4.

Hypothétique, aussi la construction de sept réservoirs en arrière-quai, occupant une superficie de 54 285 m² et permettant un volume d'entreposage de près de 287 561 m³? Sur quoi se base-t-on pour annoncer l'aménagement d'une cour de transit ferroviaire (capacité minimale de 194 wagons) et d'une station de déchargement reliée par conduite en direction des réservoirs ? *«Les installations de manutention et d'entreposage seraient conçues pour recevoir du vrac liquide par navires, trains et camions et pour les charger par ces mêmes trois types de transport.»* Est-on en train de nous annoncer que du pétrole brut pourrait être amené par camions à travers la ville, vers des tankers amarrés aux quais de Beauport ? (3.3).

Question 3. Que se trame-t-il derrière le rideau «Beauport 2020» ?

« Les nouvelles infrastructures planifiées par le Port de Québec à la Baie de Beauport permettraient d'exporter du pétrole brut provenant des sables bitumineux de l'Ouest canadien ».
(Mario Girard au journal *Le soleil*, 11 Octobre 2014).

En octobre 2014, cette intention est exprimée en toute franchise et toute naïveté sans doute. Elle est de nouveau rappelée lors d'un entretien avec le journal Le Devoir, le 18 avril suivant « *Les nouvelles installations portuaires « consolideront la capacité canadienne d'exportation »*. C'était avant la mi-avril 2015. La conjoncture change alors drastiquement. TransCanada doit abandonner son projet de terminal d'exportation pétrolier de Cacouna. Le transport de brut par de très gros navires citernes sur le Saint-Laurent apparaît dès lors suspect. Il devient de plus en plus évident qu'il n'y a pas d'acceptabilité sociale au Québec pour de tels projets. On ne reviendra plus jamais publiquement sur cet aspect.

Toutefois, si on veut saisir ce qui potentiellement se cache derrière ces scénarios supposément hypothétiques de l'APQ, et ce malgré ses démentis, il faut lire attentivement l'analyse TERMPOL (projet soumis en juillet 2015 à Transport Canada).

On ne recourt pas à TERMPOL pour le transport fluvial de minerai ou de canne à sucre. C'est un processus d'analyse essentiellement instauré pour évaluer les risques de navigation en lien avec des projets de terminaux maritimes devant accueillir de gros navires citernes de **pétrole et de gaz**.

«Le processus d'examen TERMPOL s'applique:

- Aux terminaux maritimes et aux sites de transbordement proposés pour les hydrocarbures, les produits chimiques ou le gaz liquéfié en vrac et toute autre cargaison pouvant présenter un problème pour la sécurité du transport maritime ou un risque pour la sécurité publique ou le milieu marin;
- Aux terminaux maritimes ou aux sites de transbordement désignés existants pour ces substances lorsque des modifications proposées entraîneraient un changement important dans leurs activités maritimes ». (1.1.2)

La raison d'être de TERMPOL :

« La construction et l'exploitation d'un site de transbordement ou d'un terminal maritime nouveau, modifié ou remis en service entraînant des changements dans les activités maritimes régionales. Le fait que des navires transportent des cargaisons comme des hydrocarbures, des produits chimiques et des gaz liquéfiés peut représenter une menace pour l'environnement ou la sécurité des collectivités se trouvant à proximité des routes proposées à destination ou en provenance du terminal ou du site de transbordement ». (1.3.1)

Le rapport TERMPOL réalisé par Transport Canada pour le compte de l'APQ nous rappelle en outre que «Beauport 2020» n'en n'est qu'à sa Première phase. La phase 2 consiste à ajouter un autre quai pétrolier à l'embouchure de la rivière

Saint-Charles, avec une installation à ducs-d'Albe pouvant accueillir deux supertankers en même temps. « *Avantage hautement stratégique, le duc-d'Albe offrira une solution compétitive pour le Port de Québec afin de devenir un point de sortie pour les exportations de produits pétroliers canadiens* » (L'APQ, *Le Devoir*, 18 avril 2015).

On se retrouve donc, selon bien des apparences, en face d'un potentiel terminal pétrolier. Il serait de toute évidence affecté à l'exportation puisque les deux centres de raffinages en terre québécoise (Valero et Suncor) ont déjà leurs clients et une forte capacité d'approvisionnement à partir des gisements du continent.

Selon les données fournies à TERMPOL, il faut anticiper une augmentation de navires pouvant atteindre le nombre de 250-300/an et ce, uniquement pour la première phase. On peut donc anticiper qu'à terme (phases 1 et 2), le nombre supplémentaire de gros tankers pourrait atteindre 300-400.

Il semble donc qu'on soit devant un réel changement de vocation du port de Québec et non une simple opération de modernisation ou d'augmentation de capacité comme le prétend l'APQ.

Et si un tel projet devait s'avérer, par quels moyens serait acheminé ce pétrole brut au terminal de Beauport?

- Par voie ferrée via Limoilou et Sainte-Foy? (on décuplerait alors le nombre de wagons). Quotidiennement 3 convois de 100 wagons de 1,6 km de long, aller et retour). Aucune possibilité de voie de contournement du type de celle réclamée par la population de Lac-Mégantic.
- Qu'arrivera-il des activités du transport des passagers (Via Rail utilise la même voie ferrée)?
- Par de plus petits navires chargés au port de Montréal Est (oléoduc 9 B) ou peut-être plus loin en amont? (Dans la documentation fournie à Transport Canada pour l'examen TERMPOL, l'APQ indique que «*l'approvisionnement des réservoirs pourrait venir **d'en amont** (et non d'en aval) de Québec*».

Beauport 2020: 7 immenses réservoirs d'une capacité de **1,8 million** de barils de pétrole brut chacun, pouvant être alimentés par 2184 wagons; quotidiennement 3 convois de 100 wagons (1,6 km de long), aller et retour). Desserte fluviale par 3 tankers/semaine. Le plus gros réservoir chez Valero, capacité de **1 million** de barils.

Voilà donc un ensemble de questions que doivent absolument se poser nos élus de l'Assemblée nationale du Québec et de la ville de Québec. Elles méritent des réponses claires et nettes.

Question 4 : Pourquoi des pans entiers des impacts du transport maritime ne sont-ils pas évalués?

Risques qu'un «accident devienne incontrôlable».

Selon l'étude TERMPOL, le risque qu'un accident mettant en cause un pétrolier devienne incontrôlable est qualifié de « minime ». Pour en arriver à une telle affirmation, on s'appuie uniquement sur le fait que «le pilotage est obligatoire» et que tous les navires sont construits à double coque. Une telle conclusion est par ailleurs impossible puisqu'un risque doit s'évaluer non seulement en termes de probabilité d'occurrence mais également en termes de niveau d'impact en cas d'occurrence. Comme il est impossible de dire qu'une telle occurrence aurait un impact minime, il est tout aussi impossible de dire que le risque est minime. Tous les assureurs le confirmeront.

Donc, pas sérieux comme analyse.

Il est de plus reconnu qu'en matière de transport de matières dangereuses, malgré toute l'attention que l'on puisse porter à l'évaluation des ressources et à la fiabilité des équipements, l'occurrence d'«événements externes» (qui ne se calcule pas) et l'entrée en scène de nombreux facteurs dits «anormaux», ne peuvent jamais être entièrement prévus, évalués, ou gardés sous contrôle. Avec l'accroissement exponentiel de la fréquence et du volume du transport de pétrole, que ce soit par voie ferrée ou via les eaux du Saint-Laurent, c'est la loi du nombre qui, inexorablement, déterminera où et quand se produira la catastrophe appréhendée.

Rappelons simplement qu'en 1999, selon Transport Canada, il aura suffi d'une simple perte de gouvernail de 15 secondes pour conduire à l'échouement du vraquier Alcor (poudre de ciment) avec tous les effets qui s'en sont suivis sur le plan environnemental et consécutivement à une interruption du trafic maritime dans la Traverse du Nord.

Ce n'est donc pas sans raison que, selon la Garde côtière, les activités de navigation sur le Saint-Laurent «figurent parmi les plus dangereuses ou hasardeuses au monde». (Nathalie Legendre, Garde-côtière canadienne, citée dans le Mémoire soumis au Comité d'experts sur la sécurité des navires citernes. Groupe Océan. Juin

2013. P. 4). Dans l'hypothèse d'un échouement dans la Traverse du nord, le Groupe Océan affirme que « *les contraintes exercées sur la coque d'un navire à marée basse pourraient le fracturer. En pareil cas, une double coque pourrait ne s'avérer d'aucun secours contre un déversement majeur* »..« *Un échouement dans la zone «extrêmement périlleuse» de la Traverse du Nord nécessitera des opérations de remise à flot pouvant durer plusieurs jours, voire plusieurs semaines* ». (Mémoire du Groupe Océan).

Quant à la prise en charge des navires par les pilotes du Saint-Laurent, elle ne satisfait pas entièrement le principe de précaution puisque, selon les statistiques, les erreurs humaines comptent pour plus de 75% des accidents maritimes (*Bulletin d'information des Armateurs du Saint-Laurent*, décembre 2011).

Le rapport TERMPOL/Beauport 2020 ne nous convainc pas à ce chapitre.

Pollution de l'air résultant de l'arrivée de 300-400 navires-citernes supplémentaires.

L'étude d'impact et l'analyse TERMPOL ne traitent que des effets de pollution des opérations de chargement/déchargement à quais. Qu'en est-il des effets associés à l'accroissement de l'activité portuaire elle-même? Le documentaire «*La face cachée du fret*» (<http://www.telequebec.tv/documentaire/cargos-la-face-cachee-du-fret/>) nous informe que les gros navires fonctionnent avec du «fuel résiduel», le carburant le plus primitif, le plus polluant et le plus *cheap* qui soit sur le marché. Son utilisation a des effets de contamination particulièrement incisifs sur les populations vivant à proximité des zones portuaires. Avec les activités associées (transbordement par camions et trains diesel, il se forme un coquetel nocif que l'étude d'impact de l'APQ est loin d'avoir évalué.

Une étude réalisée dans la vallée du bas-Fraser (B.-C.), corrobore les données de ce documentaire : les polluants atmosphériques des navires représentent 33 % des émissions totales d'oxyde de soufre, 22% des émissions d'azote et 12 % des émissions de particules fines (PM2.5) des villes portuaires (Environnement Canada).

Le Port de Québec n'a-t-il pas comme particularité dominante d'être partie prenante de la trame urbaine de Québec?

Génération des nuisances en dehors de la stricte zone portuaire, notamment sur le milieu marin.

En plus de minimiser les facteurs de bruit et de pollution de l'air de ces nouvelles activités en les fondant dans le contexte urbain ambiant (autoroutes, papetière), l'étude d'impact n'aborde aucunement les effets délétères que les 300-400

super-tankers supplémentaires pourront entraîner tout au long leur trajectoire sur le Saint-Laurent. Il fallait notamment évaluer l'effet du bruit provoqué par le passage des navires sur les comportements vitaux des bélugas et des baleines, les impacts possibles sur les femelles et leurs veaux lors de la période critique. Aucune mesure proposée pour protéger l'habitat de ces espèces dont le béluga qui est en menace de survie, un statut qui aura à lui seul réussi à disqualifier le Port de Cacouna comme terminal d'exportation de pétrole.

Faiblesse des hypothèses et des mesures pour réduire la vulnérabilité des collectivités riveraines en aval de la zone portuaire en cas de déversements

Autant l'étude d'impact que le Rapport TERMPOL accusent une évidente faiblesse d'analyse à ce chapitre. On induit un trafic supplémentaire pouvant aller jusqu'à 300-400 tankers de pétrole brut supplémentaires sur la route du Saint-Laurent et on se restreint volontairement à l'évaluation des seuls scénarios de déversement relatifs à la zone portuaire ou à la zone de la Traverse du Nord (quelques kilomètres à l'est). Pourquoi avoir exclu de l'étude la route en aval des Escoumins?

Le GIRAM l'a déjà souligné, le risque pétrolier sur le Saint-Laurent laisse présager des impacts catastrophiques. En cas de déversement majeur, c'est plus de 1 400 kilomètres de rivage qui pourraient être contaminés sous l'effet des courants et du flux et reflux des marées. Avant d'arriver à se fixer au rivage, une nappe de pétrole pourra voyager pendant des jours, voire des semaines sans pouvoir être contenue. Selon la plupart des experts, la rive sud de l'estuaire serait particulièrement touchée et l'ampleur des dommages serait multipliée en hiver sous l'action de la dérive constante des glaces. Les analyses les plus optimistes évaluent à moins de 10% la part de résidus de pétrole pouvant être récupérée alors que les moyens disponibles sur ce plan demeureront toujours extrêmement limités. On estime que les coûts des dégâts d'un Exxon Valdez seraient décuplés dans le Saint-Laurent. Qui paiera la note?

Et les lois du Québec?

L'ACEE va-t-elle aller de l'avant sans tenir compte de la Loi québécoise sur la qualité de l'environnement laquelle voit à la qualité de l'environnement en territoire québécois, à la promotion de son assainissement et à la prévention de sa détérioration? À la base de cette législation réside un régime préventif obligeant certains projets à obtenir une autorisation préalable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Changements climatiques, en vertu de l'Art. 22 (c.-à-d. certificats d'autorisation pour les projets en milieu aquatique et riverain) et de l'Art.31.1 à 31.9 (c.-à-d. évaluations

environnementales). En ce qui a trait aux activités de dragage, le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement énonce les conditions assujettissant les activités de dragage dans le Saint-Laurent à la procédure d'évaluation environnementale. (« tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau cité à l'annexe A ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5000 mètres carrés ou plus, et tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage, à quelque fin que ce soit, égalant ou excédant de façon cumulative les seuils précités, pour un même cours d'eau visé à l'Annexe A2 »

Question 5. Imaginable un tel complexe industrialo-pétrolier dans l'environnement spatial de la Colline du Parlement à Ottawa?

Partout dans le monde, une capitale est un lieu protégé, rarement un lieu d'industries lourdes et polluantes. À Ottawa, la Commission de la Capitale nationale voit au «*respect des plus hautes normes d'excellence en matière d'aménagement et met de l'avant des pratiques exemplaires et de développement durable*». Jamais un projet comme Beauport 2020 n'aurait l'appui de la Commission de la capitale nationale et le soutien actif du premier ministre et du maire d'Ottawa.

A-t-on perdu la mémoire à Québec? Il y a à peine de 25 ans de cela, s'amorçait un immense chantier de décontamination et de démantèlement du vaste ensemble de réservoirs pétroliers construits sur la façade ouest de la Capitale du Québec. Ces installations avaient nécessité des dragages, des voies et des quais pour accueillir des navires à fort tirant d'eau. Pourquoi une telle opération de démantèlement? Parce qu'au cours des années 1980, on se décide enfin à penser capitale nationale et qualité. Aujourd'hui, où sont les préoccupations en regard des grues géantes et des réservoirs de produits toxiques, explosifs, de même que des amas de minerais et de rebuts de ferraille, qu'on veut installer dans sa façade est. La ville de Québec est-elle toujours reconnue comme ville du patrimoine mondial par l'UNESCO? Où sont nos élus de l'Assemblée nationale?



Côte de Sillery avant démantèlement des réservoirs.

Recommandation du GIRAM

Chez les gestionnaires de l'APQ, les projets douteux ne sont pas nouveaux. En 1993, sous la direction du PDG Ross Gaudreault, on projetait d'ériger sur les battures de Sillery, d'immenses silos d'alumine devant alimenter l'usine Alcoa à Deschambault. Le transport terrestre vers l'aluminerie aurait été réalisé par des convois d'une centaine de gros camions-citernes qui auraient emprunté ce qui est par la suite devenu la Promenade Champlain. «L'histoire du futur», ce n'est réellement pas notre force.

Notre recommandation est simple et sans détour. L'ACEE ne peut raisonnablement octroyer une autorisation à un projet industriel essentiellement basé sur des scénarios hypothétiques et dont, ni le public, ni les élus ne connaissent vraiment tous les tenants et tous les aboutissants réels. Elle doit principalement fonder son appréciation sur le fait que ce projet «d'augmentation de capacité» est en réalité une transformation en profondeur du port «urbain» de Québec et une mutation de sa vocation principale en activités d'exportation de pétrole brut. Elle doit centrer son appréciation sur « les raisons d'être du projet », tel que spécifié à l'article 19-1(F) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ainsi que sur « les solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique, et leurs effets environnementaux » (G).

Pour information: Pierre-Paul Sénéchal. 418 838-0169