

## La crédibilité du Port de Québec en matière de planification stratégique

Le GIRAM a récemment publié ses commentaires à l'Agence canadienne de l'évaluation environnementale sur le tout nouveau projet visant à faire de Beauport 2020 un important terminal de conteneurs.

Ces commentaires réfutent d'emblée l'idée que ce nouveau terminal puisse être dédié au transbordement à partir de gros navires à plus petits, ceci pour des raisons de rentabilité économique bien documentées. Le GIRAM avance plutôt un scénario selon lequel 60 % des conteneurs arrivant à Québec pourraient bien ressortir au moyen de camions remorques, contre 40% par trains (scénario inverse du port de Montréal). Un tel scénario impliquerait que plus de 1 000 camions jour pourraient, le cas échéant, emprunter Henri-Bourassa et l'autoroute de la Capitale, ce qui aurait pour conséquence majeure de chambarder le système de transport de la capitale. En réplique à une telle hypothèse, le Port avance plutôt un scénario 85 % rail vs 15 % camions, sans toutefois en faire la moindre démonstration.

Ce scénario pratiquement « tout-train » du port de Québec est-il crédible? À priori non, si on se fie aux études réalisées pour le compte de Transport Canada (1).

Le marché cible des conteneurs arrivant à Québec sera celui de l'ouest du Québec et des Grands Lacs. Plus loin à l'intérieur du continent, on est dans le marché des ports de New-York et du Mississipi, lesquels bénéficient d'avantages concurrentiels importants sur les ports du Saint-Laurent.

En matière de choix de desserte terrestre, ce n'est pas le Port de Québec qui va décider, ce sont les clients. Or, à ce chapitre, les études de Transport Canada sont éloquentes : « Les coûts du camionnage sont inférieurs à ceux du transport par rail lors de déplacements courts, alors que l'inverse est vrai lors de déplacements sur de longues distances. Le point d'équilibre des coûts se situerait entre 1 000 km et 2 000 km». Exemple donné pour un conteneur de 20 pieds, partant de Montréal pour Toronto (506 km): 1 010\$ par train, 755\$ par camion.

Il faut considérer que les marchés de conteneurs que sont Toronto, Hamilton et Détroit, demeurent dans la zone des « déplacements courts » lorsqu'ils répondent à un marché du « juste à temps ». Le Port de Québec est à 808 km de Toronto et à 874 km d'Hamilton. Ce n'est finalement qu'avec la destination de Détroit (1 190km) que le train commencerait à devenir réellement gagnant. L'étude de Transport Canada affirme même que pour ces distances dépassant les 1 000-2 000km, « le transport par camion

offre un avantage quant à la rapidité de la livraison et à la fréquence des déplacements, ce qui attire souvent les expéditeurs en dépit de prix plus élevés ».

On a bien des raisons pour réfuter le scénario avancé par le Port de Québec. Les récents échecs des silos à granules, du projet avec duc-d'Albe et du transport de vrac liquide à Beauport sont suffisamment probants. Ils ne font qu'ajouter à cette interrogation sur la capacité de l'Administration portuaire de produire des études de marché crédibles. D'où vient alors cette réputation à toute épreuve dont elle bénéficie dans les cercles politiques de la Capitale et du gouvernement du Québec?

---

(1) Ray Barton and Associates Ltd. en collaboration avec Logistics Solution Builders Inc. et The Research and Traffic Group. **Frais d'exploitation du camionnage et du transport intermodal de surface au Canada**. Mars 2008. Préparé pour Transport Canada).

---

Pierre-Paul Sénéchal

Président du GIRAM et ex-conseiller socio-économique, gouvernement du Québec.

---