

# Mémoire d'Accès Saint-Laurent Beauport (ALSB) ---Projet Beauport 2020 (APQ) ---

À l'attention de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE)

Concernant le projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec

---- Beauport 2020 -----

Proposé par l'Administration portuaire de Québec (APQ)

Beauport: 2017-02-06

# Table des matières

Ava	nt-propos.	•••••		1
Son	ımaire	•••••		2
Intr	oduction	•••••		3
1	Le conte	xte de la	a demande d'agrandissement	3
2			endre en considération	
	2.1		spect des obligations de la Loi maritime du Canada	
	2.2		spect des principes fondamentaux du promoteur	
	2.3		éponse claire aux préoccupations d'ordre public	
	2.4		es élargies pour la recherche des alternatives	
	2.5	L'inap	oplicabilité du plan d'utilisation des sols de l'APQ	7
	2.6	Néces	ssité d'une solution définitive	8
3	L'intégra	ation du	ı projet dans le milieu urbain	8
	3.1	Maint	tenir une distance appropriée des milieux habités	9
	3.2	La néo	cessité d'un plan d'ensemble préalable	9
	3.3	Le res	spect des priorités locales	11
4	Les raisons d'être du projet			
	4.1	Des re	evenus suffisants pour restaurer les infrastructures	11
	4.2		tenir son rythme de croissance	
	4.3	Satisfa	aire les besoins des entreprises canadiennes	14
	4.4	L'illus	sion des marchandises conteneurisées	15
5	Les avan	tages éc	conomiques du projet	16
	5.1	Les pi	rétentions du promoteur	16
	5.2.	Les av	vantages pour la région de Québec	17
	5.3	Les av	vantages économiques pour le Canada	19
6	Critique	de l'est	imation du Port de Québec	20
7	Les autre	es moye	ens de satisfaire les besoins	27
8	Le respe	ct des o	bjectifs du développement durable	28
			élioration de l'efficacité économique	
	8.2		élioration de l'équité sociale	
		8.2.1	Les besoins d'accès aux plans d'eau	31
		8.2.2	Le développement de l'industrie touristique	31
	8.3	Le ma	aintien de l'intégrité de l'environnement	33
		8.3.1	Effets cumulatifs des activités	33
		8.3.2	Remise en circulation des éléments toxiques	33
		8.3.3	Les éléments imprévisibles	34
		8.3.4	Dépréciation du paysage	34
		8.3.5	Le contrôle ultérieur des activités	
		8.3.6	Un scénario risqué pour la région	36
9	En résun	né		36
10	Conclusi	on		37

11 Recomman	ndations sur le rôle des ports	38
11.1	Révision de la Loi sur les administrations portuaires	38
11.2	Planification d'ensemble	
11.3	Le respect des priorités locales	40
Annexe A	L'opposition au plan d'utilisation des sols	42
Annexe B	Les ports alternatifs en région	43
Annexe C	Les impacts économiques des projets	46
Annexe C.1	Impact économique d'un projet de 210 hectares	46
Annexe C.2	Impact économique d'un projet récréo-touristique	47
Annexe C.3	Les limites des calculs des retombées économiques	53
Annexe D	Études sur l'impact économique des plages	55
Annexe D.1	De l'impact économique des plages	55
Annexe D.2	Autres études sur l'impact économique	57
	D.2.1 Economic impact of recreation at Corps lakes	57
	D.2.2 Determining the Economic Impact of Beaches	57
Annexe E	Les besoins d'accès aux plans d'eau	58
Annexe F	Projets récréotouristiques alternatifs	59
Annexe G	Tendances en urbanisme	60
Annexe G-1	Développement durable dans le monde	60
Annexe G.2	Développement portuaire dans les villes	61
Annexe G.3	Acceptabilité sociale des activités portuaires	62
Annexe H	Difficultés d'intégration dans les villes	63
Annexe H.1	Difficulté particulière à la ville de Québec	63
Annexe H.2	Etudes : difficultés d'intégration dans les villes	65
Annexe I	Les distances Ville Port Illustrations	66
Annexe I-1	Port de Québec	66
Annexe I-2	Quelques ports dans le monde	69
Annexe J	Exemple de revitalisation urbaine	71
Annexe J-1	Le cas du centre-ville de Montréal	71
Annexe J-2		
Annexe K	Du pétrole au centre-ville de Québec ?	
Annexe L	L'illusion des marchandises conteneurisées	77
Annexe M	Les questions laissées sans réponse	

# **Avant-propos**

#### Le danger des idées préconçues

Par diverses opérations de relations publiques réalisées parfois à grands frais, l'Administration portuaire de Québec (APQ) a cherché depuis plusieurs années, avec un certain succès, à générer des appuis pour son projet. Pourtant, beaucoup d'aspects du projet sont encore mal définis et l'évaluation d'impact environnemental de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale n'a toujours pas été complétée. La sortie publique de certains élus tend à faire perdre de la crédibilité à cette évaluation, les gens ayant alors l'impression que les décisions sont déjà prises en faveur du projet avant même qu'on en connaisse les impacts réels. Nous croyons que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale devrait être modifiée de façon à imposer un devoir de réserve aux élus et ministres lorsqu'une démarche d'évaluation environnementale est en cours.

Dans ce document, nous abordons le volet économique de manière exhaustive car nous croyons qu'il est fondamental. En effet, la décision finale quant à la réalisation ou l'abandon du projet sera prise en mettant dans la balance ses retombées économiques versus ses impacts environnementaux résiduels. Dans un tel contexte, il est essentiel que les retombées économiques soient évaluées à leur juste valeur et non pas artificiellement gonflées, ce qui fausserait alors le jugement à porter. À cet effet, la promotion du projet Beauport 2020 s'appuie sur la présentation de retombées économiques qui diffèrent de façon très importante de notre analyse, laquelle s'appuie pourtant sur des données qui proviennent du promoteur, de l'étude de KPMG payée par le promoteur et de l'Institut de la statistique du Québec. Les spécialistes en économie des deux gouvernements impliqués dans la présente évaluation environnementale sont invités à vérifier la justesse de nos conclusions.

Dans ce mémoire, nous traitons des solutions alternatives dans une optique élargie en considérant qu'il s'agit d'un terrain public administré par un organisme régi par le Gouvernement fédéral. Les responsabilités du propriétaire du terrain dépassent largement celui du gestionnaire du site et la recherche des solutions alternatives doit donc en faire autant.

#### Les questions laissées sans réponse

Malgré les 1500 pages déposées par le promoteur pour l'étude d'impact du projet Beauport 2020, les questions les plus importantes sont laissées sans réponse. Nous avons regroupé ces questions à <u>l'annexe M</u> de ce document. Nous considérons que les objectifs du développement durable ne peuvent être satisfaits par un projet qui ne respecte pas les préceptes d'une saine gestion du territoire. Le promoteur et les divers paliers de gouvernement se sont tous fixé des objectifs en ce qui concerne le développement durable. Il ne suffit plus qu'ils se vantent publiquement de s'en préoccuper. Ils doivent livrer la marchandise, particulièrement dans ce dossier, puisque l'on y traite de l'agrandissement par un remblaiement dans le fleuve d'un terrain public qui pourrait être mieux utilisé au bénéfice des générations futures.

## Sommaire

L'Administration portuaire de Québec (APQ) propose de réaliser le projet *Beauport 2020* en prétendant que le projet aura des retombées économiques très importantes pour la région de Québec et l'ensemble du Canada, retombées dont l'ampleur devrait faire accepter des impacts environnementaux, sociaux et économiques de grande importance.

#### Ce mémoire démontrera que :

- les retombées économiques du projet *Beauport 2020* seront marginales pour la région de Québec, contrairement à ce que prétend l'APQ;
- le projet *Beauport 2020* ne respecte pas les conditions nécessaires pour une intégration réussie dans le milieu où il serait implanté;
- le projet *Beauport 2020* ne satisfait pas les critères de base du développement durable;
- les éléments évoqués pour soutenir la raison d'être du projet Beauport 2020 sont irréalistes;
- la réalisation du projet Beauport 2020 compromettrait de façon importante et définitive les efforts de relance de l'économie récréo-touristique du secteur Est du littoral de Québec;

Nous arrivons à la conclusion que le projet Beauport 2020 ne correspond pas au standard de développement durable requis pour un projet qui utilise des territoires publics, qui bénéficie d'un encadrement légal public et qui requiert des fonds publics pour sa réalisation.

Pour la région de Québec, la création entre 30 et 60 emplois et la possibilité d'un accroissement de 0,05% de son PIB, au bout de 15 ans, ne compense pas les inconvénients du projet.

L'étude d'impact environnemental présentée par l'APQ et l'actuel processus d'évaluation environnementale menée par l'ACÉE comportent des limitations importantes qui devraient être corrigées. Le cas échéant, la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique, dont la portée permet d'aborder des enjeux beaucoup plus larges que ceux limités à la seule juridiction de l'APQ, permettrait de porter un jugement plus approprié quant à la réalisation du projet ou de son abandon.

# Introduction

Accès Saint-Laurent Beauport (ASLB), auparavant connu sous le nom d'Association pour la sauvegarde de la baie de Beauport, œuvre depuis plus de vingt-cinq ans afin de rendre le Saint-Laurent accessible à la population dans une perspective de développement durable. Nous souhaitons mettre en valeur cet important patrimoine naturel trop longtemps négligé et contribuer ainsi à la relance socio-économique de l'axe d'Estimauville—Sainte-Anne-de-Beaupré. Notre action et nos interventions sont concentrées dans le secteur de la majestueuse baie de Beauport, soit de la Chute Montmorency jusqu'à l'extrémité Est du port de Québec. Le dossier de l'agrandissement du port est suivi de près par notre organisme comme vous pourrez le constater en consultant <u>notre site Web</u>1.

L'Administration portuaire de Québec (APQ, le promoteur) a soumis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) un projet d'agrandissement du port de Québec, désigné sous le nom de *Beauport 2020*. Ce projet consiste en la création de nouveaux terrains d'une superficie de 17,5 hectares par un nouveau remblaiement dans le fleuve au cœur de l'agglomération urbaine de Québec.

L'APQ prétend que les avantages de la réalisation de ce projet justifient les inconvénients sociaux et environnementaux qui en découleraient. Nous démontrons que ce n'est pas le cas. Pour cette démonstration, nous avons clarifié le contexte de la demande d'agrandissement puis déterminé les critères qui doivent être pris en considération pour son analyse. Par la suite, nous avons analysé la façon dont le projet s'intègre dans son milieu, sa raison d'être, ses avantages économiques et les solutions alternatives. À la lumière de ces informations, nous avons vérifié si le projet d'agrandissement respecte chacun les objectifs du développement durable, à savoir :

- l'amélioration de l'efficacité économique,
- l'amélioration de l'équité sociale,
- le maintien de l'intégrité de l'environnement.

# 1 Le contexte de la demande d'agrandissement

Le contexte de la demande d'agrandissement peut être décrit de la manière suivante:

La compétition est forte dans le domaine du transport maritime et le Port de Québec n'y échappe pas. L'activité industrielle lourde plafonne dans la région de Québec et il est peu probable que cela change. Le promoteur ne peut donc compter sur un accroissement de l'industrie lourde locale pour appuyer son développement. Pour les conteneurs et la marchandise générale, le promoteur ne peut soutenir la concurrence du Port de Montréal qui profite d'un hinterland important. Ce dernier entend même élargir ses activités reliées au vrac liquide et concurrencer directement le port de Québec dans ce marché<sup>2</sup>. Quant aux ports de l'Est, ils veulent accroître leurs activités reliées au vrac et

<sup>1</sup> www.accessaintlaurentbeauport.org

<sup>2</sup> www.accessaintlaurentbeauport.org/2016/03/05/montreal-inquietudes-autour-dun-terminal-maritime/

profitent d'un tirant d'eau avantageux, de terrains peu coûteux et de ports plus facilement accessibles toute l'année. Entre autres, le Port de Sept-Îles vise ce marché.

Grâce à une tarification avantageuse, qui ne couvre pas le maintien en état de ses infrastructures, le Port a complété la location de tous les espaces dont il dispose. Cependant, l'augmentation des tonnages transbordés n'a pas permis d'augmenter ses profits et, année après année, le manque de revenus a favorisé une dégradation importante des infrastructures portuaires. Le promoteur se retrouve donc dans une position difficile, car il est à la merci des opérateurs de terminaux dans un contexte de forte concurrence et il souffre d'une situation géographique difficile d'un port en ville dont le seul marché important est le transbordement de vracs. Le promoteur soutient que la seule manière de se renflouer serait de créer de nouveaux terrains à même le fleuve, cela en raison de l'absence de subvention fédérale pour réparer les vieux quais, alors qu'il en existe pour en faire de nouveaux. Avec l'agrandissement proposé, le promoteur disposerait de nouveaux espaces à mettre en location. Il espère que les revenus supplémentaires ainsi générés seront, cette fois, suffisants pour restaurer les infrastructures existantes.

Par ailleurs, un développement récréotouristique est proposé comme développement alternatif du secteur de la Baie de Beauport depuis plus de 40 ans. Le promoteur en est bien conscient depuis longtemps et en a d'ailleurs fait mention à l'article 2.2.1.2 de son plan d'utilisation des sols :

« (…) le projet d'extension à Beauport ne serait pas possible si l'APQ était soumise aux règlements d'urbanisme locaux (…) les villes de Québec et de Beauport et la CUQ véhiculent un projet récréatif qui amputerait les quelques terrains encore libres au secteur de Beauport 3».



Figure 3 : Projet Communauté urbaine de Québec, octobre 1998

Les responsables de l'aménagement du territoire de la région souhaitent mettre en valeur de manière intégrée l'ensemble des atouts naturels associés au fleuve dans ce secteur, dans le but de soutenir l'industrie touristique tout en augmentant la qualité de vie des citoyens. Le secteur de la baie de Beauport offre en effet un ensemble d'atouts naturels qui offrent un potentiel récréatif et touristique exceptionnel le long du fleuve, à savoir, le parc Maizerets, l'Arboretum de Québec, la rivière Beauport et la chute Montmorency, tous reliés à la piste cyclable régionale. Alors que

-

<sup>3</sup> http://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/plan-dutilisation-des-sols

l'agrandissement des capacités portuaires pourrait se réaliser à beaucoup d'autres endroits sur le Saint-Laurent, le développement récréotouristique est tributaire du site exceptionnel de la Baie de Beauport.

En décembre 2015, la Commission de la Capitale nationale a proposé « la mise en valeur du littoral Est et de ses abords (......) dans une démarche régionale de requalification des paysages riverains et des portes d'entrée de la Capitale nationale » <sup>4</sup>. La plage de la baie de Beauport constitue un élément déterminant de cet ensemble, car c'est le seul endroit dans la région où l'on peut accueillir une clientèle importante pour des activités en contact direct avec le fleuve, incluant la baignade. La pertinence de cette option de développement est présentée de manière plus détaillée au <u>chapitre</u> 8.2.2

Dans ce dossier, deux visions d'aménagement du territoire s'affrontent donc depuis 40 ans. C'est dans ce contexte que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale doit évaluer si le projet Beauport 2020 répond aux critères de développement durable requis pour un projet nécessitant un remblaiement dans le fleuve, à l'aide de subvention publique.

# 2 Les critères à prendre en considération

Le mandat du promoteur est situé de manière imprécise entre le domaine public et le domaine privé. Son projet comporte un enjeu important d'aménagement du territoire, qui est de compétence provinciale, alors que l'évaluation environnementale est réalisée par une Agence donc le mandat porte principalement sur les aspects de compétence fédérale. Comme ce dossier est complexe, nous estimons que les critères qui doivent être pris en compte pour son analyse doivent être précisés, à savoir :

# 2.1 Le respect des obligations de la Loi maritime du Canada

L'encadrement administratif et juridique du Port de Québec lui donne une responsabilité élevée quant au respect des règles du développement durable. Il est tenu d'avoir un plan d'utilisation des sols qui tienne compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants. La portée de ces obligations doit être établie en fonction des objectifs mêmes de la Loi maritime du Canada. Or, l'article 4 de la Loi maritime du Canada<sup>5</sup> précise que ces objectifs sont, entre autres :

- « de fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;
- (..) prendre en compte les priorités et les besoins locaux;
- (.. ) prendre en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où le port ou havre est situé »

Mémoire d'Accès Saint-Laurent Beauport (ALSB) --projet Beauport 2020 (APQ)

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords

<sup>5</sup> laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/page-1.html#h-4

Les obligations légales sont plus contraignantes lors de l'utilisation de terrains publics pour des services portuaires que pour les projets strictement privés et l'analyse du projet présenté doit en tenir compte.

## 2.2 Le respect des principes fondamentaux du promoteur

Le projet du promoteur doit respecter les principes fondamentaux qu'il a lui-même établis pour la sélection de nouveaux projets. À la page 12 du <u>Rapport annuel du Port de Québec de 2011</u>6, on peut y lire :

« Afin de poursuivre son développement, l'APQ, en collaboration avec ses partenaires et opérateurs, envisage de mettre de l'avant des projets qui possèdent un potentiel certain de retour sur investissement. (...) À ce chapitre, les critères de développement retenus en lien avec la sélection de nouveaux projets sont fondés sur six principes fondamentaux pour l'APQ. Ces nouveaux projets doivent :

- être en lien avec les grandes tendances de l'industrie;
- être en accord avec les principes de développement durable;
- générer des revenus récurrents significatifs;
- s'autofinancer;
- être basés sur des investissements privés majeurs;
- être appuyés par les acteurs sociaux-économiques. »

## 2.3 Une réponse claire aux préoccupations d'ordre public

Une évaluation environnementale a eu lieu sur le même sujet en 1984. L'Association des Citoyens de Beauport avait alors soumis une «<u>Proposition d'approche à l'analyse du projet d'extension du port de Québec »</u>7. Même après 32 ans, ce document reste d'actualité. L'Association avait alors souligné:

« Un rôle important de l'État aujourd'hui est de s'assurer que les principaux agents de transformation de notre société n'affectent pas outre mesure les chances de progrès pour l'ensemble des citoyens. (....) Lorsqu'une intervention de l'État est nécessaire, celle-ci ne doit en aucun cas causer une augmentation du risque d'impact malheureux sur le milieu humain ».

L'approche proposée par le <u>Service de gestion de l'environnement</u> (Canada) en 1976 est encore pertinente même après 40 ans. Celui-ci concluait dans un rapport :

« Les propriétés du Gouvernement fédéral doivent contribuer au développement régional tout en respectant la qualité de la vie. Ce serait jouer le jeu des spéculateurs que de rechercher la seule rentabilité économique d'un développement. C'est avec une grande prudence et une connaissance suffisante du contexte global (social, économique et

<sup>6</sup> http://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/rapport-annuel

<sup>7</sup> www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2016/02/<u>Analyse-du-projet-de-IAPQ-Association-des-</u>citoyens-de-Beauport-Georges-Cyr-1984.pdf

environnemental) que la décision de développer à un endroit donné une zone industrialoportuaire à Québec devrait être prise ».8

La prise en considération des préoccupations d'ordre public est nécessaire, car ce projet est fortement structurant et changera pour toujours l'image de la ville de Québec. Ce projet est susceptible d'influencer définitivement la capacité de développer le potentiel récréotouristique de ce secteur de la Ville et peut nuire à son statut de Ville du patrimoine mondial. De plus, le projet peut affecter les chances de développer d'autres ports en région tout aussi publics.

## 2.4 Limites élargies pour la recherche des alternatives

Jamais on ne permettrait à une entreprise privée de s'agrandir par un remplissage dans le fleuve sous prétexte d'un manque de terrains pour ses activités. La population ne le tolérerait même pas pour des entreprises publiques, sauf si le service public ne pouvait absolument pas être fourni ailleurs. Le promoteur ne devrait pas échapper aux contraintes usuelles du domaine privé et du domaine public sous prétexte que son statut se trouve entre les deux. La présente évaluation environnementale doit considérer adéquatement les alternatives techniquement et financièrement réalisables pour répondre aux besoins canadiens, et non pas uniquement les options de réalisation du projet sur le territoire géré par le promoteur.

Tel que prévu dans les lignes directrices de l'ACÉE<sup>9</sup>, les limites spatiales et temporelles utilisées pour l'évaluation environnementale du projet doivent tenir compte de considérations écologiques, techniques, sociales et culturelles appropriées. Les responsabilités du Gouvernement fédéral qui possède ces terrains débordent les limites du terrain administré par le gestionnaire du site et la recherche de solutions alternatives doit également déborder ces limites. La nécessité d'élargir ces limites a été clairement expliquée par la ville de Beauport dans son mémoire du 21 décembre 2000 dont un extrait est fourni à <u>l'annexe C.2</u>.

# 2.5 L'inapplicabilité du plan d'utilisation des sols de l'APQ

Le Port prétend que son projet est acceptable parce qu'il découle de son plan d'utilisation des sols réalisé en l'an 2000. Cette interprétation est abusive. À l'époque, le Port a approuvé son plan d'utilisation des sols sans modification malgré de nombreuses objections de la municipalité de Beauport et de la majorité des organismes socio-communautaires de la région. Il s'est limité à prendre connaissance des préoccupations émises. Les autorités municipales se sont dites impuissantes devant les prétentions du Port. Ce sentiment d'impuissance s'appuie sur l'ambiguïté de la version française de l'article 48 de la loi maritime du Canada 10 . (lawslois.justice.gc.ca/fra/lois/C-6.7/ ). La version anglaise est explicite. Ce ne sont pas les administrateurs des ports qui doivent tenir compte des préoccupations émises, mais le plan

<sup>8</sup> www.accessaintlaurentbeauport.org/lubies-expansionnistes-dantan

<sup>9</sup> Lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnementale, art. 3.3.3,

<sup>48. (1)</sup> Dans les douze mois suivants la délivrance de leurs lettres patentes, les administrations portuaires sont tenues d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

d'utilisation des sols lui-même<sup>11</sup>. Le Port de Québec connaissait cette situation mais il a entretenu cette ambiguïté pour imposer son point de vue. Le Port n'avait pas seulement une obligation de moyen, il avait également une obligation de résultat. L'acceptabilité sociale du projet n'a pas été démontrée dans le cadre du plan d'utilisation des sols. Elle doit donc l'être dans le cadre de l'étude de ce projet. Voir <u>l'annexe A</u>, qui démontre clairement l'opposition au plan d'utilisation des sols quant à l'extension portuaire sur les battures de Beauport.

#### 2.6 Nécessité d'une solution définitive

Lors des travaux de l'ACÉE, il peut s'avérer difficile d'intégrer les préoccupations d'aménagement du territoire, qui sont de responsabilité provinciale, même en ayant un représentant du Québec sur l'équipe d'analyse du projet. Lorsqu'un projet est inacceptable du point de vue environnemental, ce qui est probablement le cas, on peut alors être tenté de contourner la difficulté en fixant des conditions environnementales telles que cela rendra le projet irréalisable de toute façon. Ce réflexe de politicien a cependant un prix. Cela maintient l'espoir que le projet puisse un jour être réalisé. Cela aurait pour conséquence de laisser à un intervenant non élu le pouvoir de retarder indéfiniment la mise en place sur le site d'activités plus payantes pour la région.

# 3 L'intégration du projet dans le milieu urbain

En 1977, les experts du Ministère d'État aux Affaires urbaines du Canada ont proposé des critères, fondés sur l'expérience internationale, qui devraient être considérés dans le développement durable des ports lorsqu'ils sont situés à proximité des milieux urbains. Le document de ce ministère fait ressortir un problème très important qui a trait à l'expansion des installations portuaires, surtout lorsque celles-ci exigent beaucoup de terrains. Ce document précise :

« Les tendances confirment que lorsque les nouvelles installations portuaires ne sont pas souhaitées en milieu urbain en vertu des critères énoncés, il faut envisager d'autres sites. Les ports sont moins dépendants qu'autrefois des villes où ils sont situés. Il est donc possible d'envisager dorénavant deux options en tenant compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux :

- 1. Les nouvelles installations pourraient être implantées en dehors du milieu urbain;
- 2. Le port tout entier pourrait être déménagé. »

Voir à l'annexe G.2 un résumé de ce document réalisé par ce ministère en 1978 et intitulé : <u>Développement portuaire dans les villes canadiennes-critères et tendances.</u>

<sup>48. (1)</sup> A port authority shall, within twelve months after the issuance of its letters patent, develop a detailed landuse plan that contains objectives and policies for the physical development of the real property that it manages, holds or occupies and that takes into account relevant social, economic and environmental matters and zoning bylaws that apply to neighbouring lands.

En 2012, Michael C. Ircha, expert universitaire du domaine maritime canadien<sup>12</sup>, observe que, historiquement, les ports se sont installés au cœur de leur communauté et qu'ils constituaient alors des moteurs économiques importants. Mais aujourd'hui, les inconvénients et impacts négatifs sont locaux, alors que les impacts économiques sont globaux. Les ports doivent donc obtenir l'assentiment de leur communauté et du voisinage qui vivent inconvénients. La présentation de cet expert peut être consultée à <u>l'annexe G.3</u>. Pour éviter les difficultés, certaines conditions de base doivent être respectées.

## 3.1 Maintenir une distance appropriée des milieux habités

Un élément important à considérer pour juger de l'intégration d'un projet dans sa communauté est la marge de manœuvre dont les ports disposent pour gérer les conflits Ville-Port. C'est elle qui permet au port d'assurer que les effets de ses opérations puissent être ramenés à un seuil acceptable pour la population. Cette marge de manœuvre est déterminée principalement par la distance qui sépare les opérations des milieux habités. Sous ce rapport, le Port de Québec se trouve dans une position très difficile. Une comparaison avec d'autres ports est révélatrice à ce sujet. Le tableau ciaprès compare la situation du Port de Québec avec celle d'autres ports.

Port	Distance
Port de Québec	
Limoilou Quartier Limoilou et terminal actuel	1,2 km
Vieux port et terminal actuel	1.2 km
Arrondissement Desjardins Lévis et nouveau quai	1,5 km
Arrondissement Beauport et le nouveau quai	2, km
Arrondissement patrimonial et terminal actuel	2 km
Vieux Limoilou et terminal	2,4 km
Vancouver Delta de Métro et terminal Deltaport	4,2 km
Contrecœur et milieux résidentiels les plus proches	4 km
Centre de Sept-Îles et zone portuaire Pointe-Noire	7 km
Ville de la Baie et terminal Grande-Anse	7,5 km
La Baie et terminal Anse Pelletier projetés	10 km.
Montréal Zone urbaine et zone Contrecœur	27km
Marseille et son site industrialo-portuaire	37km

Voir l'annexe I pour des images illustrant ces distances.

## 3.2 La nécessité d'un plan d'ensemble préalable

La nécessité d'un plan d'ensemble s'appuie sur les recommandations des spécialistes en matière portuaire. <u>Dans sa conclusion, un de ces spécialistes</u> résume le besoin de planification régionale dans les termes suivants :

<sup>12</sup> Michael C. Ircha. Senior Advisor. Ph.D., Department of Maritime Studies and International Transport, Faculty of Science and Applied Science, University of Wales.

« Alors que les acteurs privés du transport essaient tout naturellement de développer le « port-réseau » selon la logique de la chaîne de transport, les acteurs publics semblent écartelés entre la possibilité de recourir à cette même solution, celle du développement économique qui, dans sa version libérale, conduit au morcellement du territoire portuaire, et celle de prendre à leur compte les deux autres options (la « région portuaire » et le « réseau de ports ») comme nouveaux cadres pour des politiques de développement durable et d'aménagement du territoire. C'est donc sur ces pistes qu'acteurs publics et scientifiques doivent aujourd'hui orienter leur réflexion ».13

Le promoteur précise à l'article 1.3.4.2 de son <u>plan d'utilisation des sols</u> adopté en 200014 :

« (....) Face à ce cul-de-sac créé par des visions fragmentées, le recours à la planification régionale se démarque dans la revue de la littérature spécialisée comme le moyen privilégié pour établir un arbitrage judicieux entre des impératifs ludiques et économiques. (......) Sans cette planification globale et concertée, un juste arbitrage entre des usages ludiques et économiques sur un littoral fortement convoité devient impossible ».

Cette constatation était déjà présente en 1977 dans une étude réalisée pour le Gouvernement du Québec15 qui concluait que :

« (...) il est essentiel que le gouvernement du Québec statue sur la vocation industrielle du Québec métropolitain avant de permettre l'expansion des activités industrielles portuaires; les dangers de conflit à long terme avec la vocation touristique de Québec, de même que la possibilité de développer des pôles industriels secondaires dans cette même région, pourraient jouer au désavantage du Québec métropolitain. »

À une échelle plus grande, il est probable que le projet Beauport 2020 puisse entraver le développement des autres ports régionaux du Saint-Laurent, malgré les souhaits de développement intégré et complémentaire des ports de la récente Stratégie maritime du Québec.

À défaut d'une planification globale et concertée, un large consensus est nécessaire quant à la pertinence du projet au regard de son insertion dans la région et dans la problématique économique de l'ensemble des ports du couloir fluvial. La longue durée du conflit d'aménagement du territoire qui perdure depuis plus de 40 ans démontre que ce consensus n'existe pas.

www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2015/11/Lavaud-Letilleul-2007-Ports-La-tentation-dutout-réseau-face-aux-pesanteurs-du-territoire.pdf. (page 19, en conclusion de l'étude).

<sup>14</sup> http://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/plan-dutilisation-des-sols

Gouvernement du Québec, Comité interministériel portuaire, sous-comité du port de Québec - Étude du Port de Québec (1977). Document réalisé sous la maîtrise d'œuvre du Ministère de l'Industrie et du Commerce et la participation de l'Office de planification et de développement du Québec. Montréal, octobre 1997. Conclusion et recommandations, pages 2-5.

## 3.3 Le respect des priorités locales

Le Port de Québec a déjà admis que la cohabitation des activités récréatives, touristiques et industrielles sur ce site sera difficile, même si des efforts d'intégration ont été faits. Ceci est reconnu à la page 48 de son plan d'utilisation des sols:

« Étant localisés sur un littoral fortement convoité par la population, tous les secteurs portuaires cohabitent avec des activités récréatives ou touristiques. Plusieurs mesures d'insertion furent pratiquées pour assurer une intégration port/ville. Bien que des mesures de transition restent à compléter à certains endroits, la cohabitation entre les activités récréatives de la plage de Beauport et les activités portuaires reste à faire et exigera une grande part d'innovation et de bonne volonté ».

Or l'actualité récente démontre que cette bonne volonté ne suffit pas, comme en témoignent le refus de l'APQ de se conformer aux lois environnementales du Québec et l'imposition de silos pour granules de bois contre la volonté du <u>maire de la Ville</u> et de sa population. Pour éviter de telles difficultés, la tendance internationale est de localiser les activités industrialo-portuaires lourdes à l'écart des centres urbains. Comme le disait si bien le maire de Québec :

« La tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. [...] Les maires de ces grandes villes-là [Toronto, Chicago, Bordeaux, Milwaukee] ont libéré le bord de l'eau, et ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. » — Régis Labeaume, maire de Québec, séance du conseil municipal du 18 novembre 2013.

Les <u>annexes H.2</u>, I et J traitent davantage de la difficulté d'intégration des opérations portuaires dans les villes et justifient les propos du maire de Québec. Le verbatim d'une intervention du maire est présenté à <u>l'annexe H.1 et</u> illustre <u>l'impuissance</u> des villes face aux administrations portuaires et pourquoi elles supportent des insertions discordantes dans le milieu urbain (on peut écouter cette intervention sur notre site Web).

# 4 Les raisons d'être du projet

Pour bien comprendre la raison d'être de ce projet, il nous apparaît nécessaire n'analyser séparément chacun des besoins exprimés par le promoteur.

# 4.1 Des revenus suffisants pour restaurer les infrastructures

Le promoteur affirme que « le projet de développement permet de générer de nouveaux revenus qui seront suffisants pour résoudre de façon pérenne le problème très important de restauration des

*infrastructures actuelles estimé au minimum à 200 M\$* 16». Cette approche est étonnante pour les raisons suivantes :

- a) Malgré une augmentation du tonnage transbordé au cours des dernières décennies, les profits de l'APQ demeurent stagnants ou même en régression. Il est peu probable qu'une nouvelle augmentation des tonnages, grâce aux nouveaux terrains, entraîne des résultats différents.
- b) Le promoteur dispose actuellement d'une surface de 168 hectares. Une augmentation de 17,5 hectares représente à peine 10% des surfaces disponibles pour la location. Un si faible pourcentage d'augmentation ne peut changer de manière importante la structure financière du promoteur en termes de revenus. <u>Il semble peu probable qu'un projet trop risqué pour être réalisé sans subvention publique puisse générer un taux de rendement important</u>.
- c) Le promoteur devra probablement utiliser toute sa marge de crédit pour réaliser l'agrandissement et il devra rembourser ces emprunts. Le service de la dette de l'APQ diminuera encore davantage les sommes disponibles pour réparer les infrastructures actuelles.
- d) À la page 25 de son <u>rapport annuel de 2009</u>, le promoteur contredit sa propre prétention en ces termes :
  - « Sur un horizon de 20 ans, l'APQ estime devoir investir plus de 200 M\$ pour remettre à niveau ses quais les plus vieux. À cela s'ajoutent d'autres investissements pour ses autres infrastructures telles que les bâtiments, routes, réseaux électriques et d'aqueduc, etc. L'APQ estime être en mesure de mettre à niveau la très grande majorité de ses autres actifs à même ses revenus autogénérés. <u>Dans le cas des quais, il s'agit toutefois d'une impossibilité financière<sup>17</sup></u> ».
- e) Le promoteur espère sans doute que les opérateurs de terminaux contribueront financièrement aux travaux de restauration. Pour susciter un tel engagement, on doit supposer que les contrats entre l'Administration portuaire et les opérateurs seront à long terme. Or, ce type de contrat vient plutôt diminuer le pouvoir de négociation et de coercition des autorités portuaires et des autorités publiques. À cet effet, les observations des spécialistes de l'<u>Organisation de coopération et de Développement économique</u> (OCDE) sont éloquentes :
  - « Les autorités portuaires participent de moins en moins aux activités commerciales qui s'exercent au long de la chaîne logistique et leur puissance de marché ainsi que, le cas échéant, celle de leurs autorités publiques de tutelle faiblissent elles aussi d'autant. En d'autres termes, le contrôle de la chaîne maritimo-logistique ne ressort plus qu'en partie aux autorités portuaires et aux entreprises établies dans le port. Dans les négociations qui se mènent désormais entre les sociétés d'armement et les opérateurs de terminaux, ces autorités portuaires conservent un atout de taille en ce sens qu'elles ont le pouvoir d'accorder des concessions et d'en déterminer la durée. Elles perdent toutefois une grande part de leur puissance de marché dès qu'elles ont accordé une concession de longue durée

<sup>16</sup> Présentation du promoteur (sept.2015) page 16

Page 25 du rapport de 2009 : <a href="https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/rapport-annuel">www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/rapport-annuel</a>. Le souligné est de nous.

et il leur a ainsi été jusqu'ici très difficile de pénaliser des concessionnaires qui n'atteignent pas les objectifs fixés dans leur plan d'entreprise »18.

On peut supposer que les opérateurs de terminaux se protégeraient des risques importants inhérents à de tels engagements financiers. Dans les faits, les contrats à long terme risquent plutôt de consolider un mécanisme de subventions indirectes aux locataires des installations portuaires en transférant aux finances publiques le fardeau de l'entretien des infrastructures portuaires. Il deviendra très difficile de s'affranchir d'un tel mécanisme par la suite.

## 4.2 Maintenir son rythme de croissance

Le promoteur indique que son projet vise à l'aider à « saisir les occasions de croissance quand elles se présentent » (....) et à profiter d'un accroissement éventuel du volume de marchandises qui arrive « par navire océanique à destination du marché des Grands Lacs » 19. Il précise que son projet « va permettre à l'APQ de conserver une croissance similaire à celle qu'elle a générée historiquement 20».

Le promoteur affirme avoir besoin de ces terrains pour mieux concurrencer les ports de la côte Est des États-Unis qui disposent maintenant d'installations modernes grâce à des investissements massifs dans leurs installations portuaires.

Les marchandises qui arrivent dans les ports de la côte Est américaine sont, pour la très grande majorité, destinées au marché américain. Les trains et camions prennent alors la relève pour desservir tout le pays, y a compris le Midwest américain. Pour cette dernière destination, il existe toutefois des alternatives. Si le navire a moins de 8 mètres de tirant d'eau, il peut passer par le Saint-Laurent et se rendre directement dans un des ports des Grands Lacs ou laisser sa cargaison à Montréal. Toutefois, si le navire a plus de 8 mètres de tirant d'eau, la marchandise doit être transbordée dans un plus petit navire ou être transférée dans un train. C'est le créneau que vise le Port de Québec et plusieurs autres ports du Saint-Laurent. Voir l'annexe B qui décrit les intentions de ces autres ports.

Plutôt que de travailler en collaboration avec les autres ports du Saint-Laurent qui disposent de terrains disponibles et de partager le marché en fonction du tirant d'eau requis par les navires, le promoteur tente de s'approprier seul de ce marché. Il lui faut donc créer de nouveaux terrains à Québec mais cela coûte très cher. Le transbordement de vrac ne pouvant générer des revenus suffisants pour justifier les investissements privés requis, le promoteur demande donc au Gouvernement fédéral de compenser pour ce manque de rentabilité par des subventions publiques.

Le marché visé par le promoteur nous apparait très compétitif et risqué. Le promoteur affirme même que le projet ne serait pas possible sans une importante subvention publique. Le retour d'un investissement initial de 190 millions de dollars, composé de subventions publiques et d'emprunts de l'APQ nous apparait incertain. En fin de compte, on peut craindre que ce soit encore des investissements publics qui devront éponger ce déficit de rentabilité et assurer la réfection des quais.

Intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques, page 91, article 6.3. <a href="http://itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10rt146f.pdf">http://itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10rt146f.pdf</a>. Le souligné est de nous.

Port de Québec. Information relative au projet. Sept. 2015, page 9. www.portquebec.ca/.../DescriptionProjet\_Beauport%202020\_20150902

Port de Québec, Information relative au projet (sept. 2015), page 16.

À notre avis, les solutions demandant moins d'investissement initial doivent donc être recherchées. Elles existent et sont présentées au chapitre 7.

Ce projet soulève plusieurs questions sur la nature du besoin à satisfaire.

- Le Canada doit-il permettre et voire même subventionner un nouvel empiétement dans le fleuve principalement pour que des entreprises américaines ou d'outre-mer obtiennent plus facilement divers vracs qui ne proviennent même pas du Canada ?
- Plusieurs marchandises transbordées au port de Québec se retrouvent dans cette catégorie et le Canada les subventionne déjà par des tarifs insuffisants. Augmenter ces volumes à Beauport est-il une bonne idée ? Pour éviter de subventionner l'industrie étrangère à même nos impôts, les tarifs doivent couvrir l'ensemble des coûts, y compris celui de la construction des nouveaux terrains. Le promoteur répliquera sans doute que ces terrains serviront également les entreprises canadiennes dans une proportion qui justifie les subventions, mais il ne l'a pas démontré. Cette proportion risque d'être faible compte tenu de l'ampleur du marché américain et de l'intention clairement exprimée de viser ce marché.
- Est-il approprié que le Gouvernement canadien accorde un avantage concurrentiel à un port canadien donc l'objectif est ouvertement de concurrencer des ports américains, alors qu'aux États-Unis, on semble croire que le Canada fait déjà de la concurrence déloyale? En effet, deux sénatrices proposent une modification de la Loi américaine 21 pour permettre aux administrations portuaires de proposer des rabais aux expéditeurs afin de rendre les ports américains plus concurrentiels face aux ports canadiens.

## 4.3 Satisfaire les besoins des entreprises canadiennes

Dans sa présentation, le promoteur indique que son projet va aider les entreprises canadiennes à augmenter leur compétitivité. Cependant, il n'a pas démontré que des produits requis ou fabriqués par les entreprises canadiennes ne pourront pas être expédiés parce qu'il manque de place à Québec. Nous avons cherché sans succès des exemples de produits qui ont souffert de ce manque d'espaces ou d'entreprises qui se sont plaintes de tarifs trop élevés. Nous doutons qu'il existe ici un problème réel dans la plupart des types de matières que les locataires de l'APQ traitent actuellement. Il semble plutôt que pour maximiser leurs profits, les opérateurs de terminaux préfèrent concentrer leurs activités à Beauport plutôt que d'utiliser les installations disponibles dans les d'autres ports du Saint-Laurent et qu'ils souhaitent profiter de tarifs réduits sur une plus grande échelle.

Le seul secteur de l'économie canadienne qui semble être à la recherche de nouveaux canaux de transport est le pétrole produit à partir des sables bitumineux de l'Alberta. Les entreprises produisant ce pétrole cherchent désespérément à s'affranchir du marché américain afin de pouvoir obtenir de meilleurs prix de vente qui peuvent être négociés dans d'autres marchés. Étant donné l'opposition et les difficultés rencontrées pour la réalisation du pipeline Énergie-Est qui vise à atteindre le marché européen, l'utilisation du Port de Québec pour le transbordement de ce pétrole pourrait être une solution avantageuse pour ces entreprises.

www.livingstonintl.com/fr/nouvelles-de-la-reglementation-americaine/deux-senatrices-proposent-des-reformes-au-financement-des-ports/

En observant les annonces publiques que le Port a faites antérieurement, on peut découvrir que celui-ci a fait mention d'un quai de type Duc d'Albe, infrastructure correspondant généralement à la manutention de gaz ou de pétrole. On peut donc penser que le Port envisage de desservir un client œuvrant dans l'industrie pétrolière. C'est pourquoi il n'est pas banal de croire que le projet pourrait être, du moins, en partie, une infrastructure pour développer un terminal maritime pour l'exportation de pétrole brut de l'Ouest canadien. Imaginez ce scénario extrême au cœur de la ville patrimoniale et touristique et tous les risques que cela comporte, tant pour l'environnement que pour l'image de la Ville de Québec.

Les risques élevés associés à ce type de transbordement, conjugués aux volumes importants qui pourraient être transités, pourraient avoir des impacts dévastateurs, tant sur le plan environnemental que social. Il est certain que si cette intention ou possibilité s'avérait la véritable raison d'être du projet, elle susciterait un soulèvement sans précédent dans la région. C'est certainement la raison pour laquelle l'APQ, après avoir inclus cette possibilité dans certaines versions de son projet, l'a ensuite retirée pour ensuite la dissimuler parmi les plus de 1 500 pages de son étude d'impact environnemental.

Le processus d'évaluation environnementale en cours doit considérer cette possibilité comme étant bien réelle et en mesurer de façon rigoureuse les risques et les impacts sur le milieu afin que leur poids joue dans les décisions finales qui seront prises quant à la réalisation ou à l'abandon du projet Beauport 2020. Comme le promoteur a récemment renoncé à cette possibilité, l'ACÉE peut également exiger que tout projet dans ce sens dans le futur doive faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique indépendante.

<u>L'annexe K</u> donne un aperçu des risques et des impacts pour ce scénario inacceptable socialement pour les citoyens de Québec.

#### 4.4 L'illusion des marchandises conteneurisées

Il subsiste une certaine ambiguïté quant à l'utilisation potentielle des terrains projetés pour de la manipulation de marchandises conteneurisées. Dans la promotion du projet Beauport 2020, le promoteur annonce que les scénarios utilisés pour l'évaluation des retombées économiques et des impacts environnementaux de l'agrandissement s'appuient sur un ratio de marchandises représentatif de la situation actuelle. Or, il avance le rapport 1/3, 1/3 entre le vrac liquide, le vrac solide et les marchandises conteneurisées. Les rapports annuels du Port contredisent ces affirmations. Dans les faits, les marchandises conteneurisées ne représentent qu'une très faible partie des tonnages actuels du Port. Cela ne risque pas de changer si l'on en croit le Plan d'utilisation des sols du promoteur. À l'article 1.2.3 de ce document, on peut y lire:

« Un marché échappe totalement au port de Québec : la manutention de marchandise générale conteneurisée. Contrairement à Montréal, la région de Québec ne dispose pas d'un tissu industriel régional développé qui génère un volume significatif d'importation ou d'exportation de produits. Le port de Montréal fut favorisé à cet égard et a su capitaliser à partir de cette masse critique pour développer ce marché et en occuper aujourd'hui une place de choix en Amérique du Nord. Le contexte actuel rend difficile l'amorce à Québec d'une concurrence à ce joueur important ».

L'arrivée éventuelle de bateaux porte-conteneurs trop gros pour le port de Montréal avantagerait le Port de Québec et le Port de Sept-Îles mais les spécialistes doutent fortement que Québec puisse

concurrencer Montréal sur ce marché. À ce sujet, les observateurs de la scène maritime estiment que l'approche du port de Québec n'est pas réaliste et ils ont exprimé leurs réserves sur ce projet dans le réputé journal <u>LE LLOYD</u> sous le titre: "Québec vise les PC de 4.000 TEU et plus - "**Illusion ou perspective plausible**?", dont le texte est présenté à <u>l'annexe L.</u>

Dans un <u>document du Parlement canadien<sup>22</sup></u>, on peut y lire:

« La concurrence est vive entre les grands ports canadiens et américains qui disposent d'installations portuaires analogues et offrent un accès aux réseaux de transport intérieurs. Le transport par conteneurs étant le segment du trafic qui présente les meilleures perspectives de croissance, les ports à conteneurs de Vancouver, Montréal et Halifax en particulier doivent demeurer concurrentiels par rapport aux ports américains de Boston, New York/New Jersey, Seattle/Tacoma, Los Angeles et Long Beach. Pour que cela se produise, il faudra sûrement investir afin d'améliorer les installations et le matériel. »

De ces informations, nous en déduisons que la compétition sera trop forte pour le transport de marchandises conteneurisées et que les chances de Québec de percer ce marché sont faibles. Si le Port de Québec y arrive, ce ne sera que faiblement et très progressivement. Ce type d'activité n'en demeure pas moins acceptable à Québec et devrait être considéré comme un moyen de remplacer graduellement des activités actuelles du port qui polluent et que l'on doit indirectement subventionner<sup>23</sup>.

La présentation par le promoteur d'un ratio 1/3,1/3,1/3 dans la proportion de marchandises susceptibles d'être manipulées est une stratégie de marketing habile. En effet, elle permet de diminuer, dans ses calculs des impacts environnementaux reliés à la manipulation des autres types de vracs tout en pouvant illustrer plus d'emploi créé. En effet, avec un ratio 50% 50% liquide et solide, l'agrandissement pourrait générer 45 emplois alors qu'avec un ratio de 1/3,1/3,1/3 le projet pourrait générer 159 emplois<sup>24</sup>.. Il n'en demeure pas moins que les emplois générés à Québec ne seraient pas générés ailleurs sur le Saint-Laurent dans les ports qui visent le même marché.

# 5 Les avantages économiques du projet

# 5.1 Les prétentions du promoteur

La promotion du projet Beauport 2020 s'appuie sur la présentation de retombées économiques qui diffèrent de façon très importante de notre analyse, laquelle s'appuie pourtant sur des données qui proviennent du promoteur, de l'étude de KPMG payée par le promoteur et de l'Institut de la statistique du Québec. Il nous apparaît important d'expliquer les raisons de tel écart.

www.bdp.parl.gc.ca/content/lop/ResearchPublications/tips/tip124-f.htm

<sup>23</sup> Les tarifs étant insuffisant pour couvrir les frais d'entretien des infrastructures quelles utilisent

Liquide 1,7 emploi à l'hect; solide 3.5 emplois à l'hec.; conteneur 21 emplois à l'hect.

Les directives de l'ACÉE demandent au promoteur de décrire la raison d'être du projet de manière à ce qu'elle puisse « déterminer si les effets résiduels environnementaux négatifs importants sont justifiables ». Plutôt que de réaliser une étude sur les avantages économiques éventuels du projet d'agrandissement lui-même, le promoteur « a confié à KPMG le mandat de procéder à une évaluation des retombées économiques actuelles des activités maritimes, portuaires et connexes gravitant autour du Port de Québec »25.

Le promoteur en tire un ratio de retombées par million de tonnes de marchandises, <u>prétend que Beauport 2020</u> peut augmenter le tonnage transbordé de 6 Mt à 8 Mt et applique ces données à l'agrandissement. Cependant, ce niveau d'augmentation des tonnages correspond à un accroissement entre 52 % et 69 % de tous les tonnages de même nature actuellement transbordés sur l'ensemble du port<sup>26</sup>. Alors que le port dispose déjà de plus de 25 quais dont la moyenne annuelle d'occupation serait de l'ordre de 30%, peut-on croire que l'ajout de 2 quais permettrait une telle augmentation des tonnages ?. Peut-on croire que les activités prévues sur l'agrandissement pourraient générer, proportionnellement, le même niveau d'emplois et de valeur ajoutée que des entreprises comme la Rafinerie Valéro et Bunge, lesquelles ont été considérées dans l'étude de KPMG ?

Par de telles astuces, le promoteur fausse le bilan avantages/inconvénients de son projet <u>et s'attire</u> <u>des appuis qu'il n'aurait pas autrement.</u> Le promoteur n'a rien fourni de crédible pouvant permettre à l'ACÉE d'estimer à sa juste valeur les avantages économiques spécifiques du projet d'agrandissement. Nous allons tenter de faire mieux.

# 5.2. Les avantages pour la région de Québec

En 1981, la firme Pluram, alors sous contrat avec le promoteur, a réalisé une étude spécifique sur l'impact environnemental d'un agrandissement similaire à la baie de Beauport<sup>27</sup> mais 12 fois plus gros (<u>210 hectares</u>). Cette firme évaluait les retombées économiques de ce projet comme étant *mineures* (voir cette évaluation à <u>l'annexe C.1</u>). On peut raisonnablement conclure que le projet actuel générerait un impact économique 12 fois plus faible que « *mineur* ». **Mais, que signifie au juste** « **des retombées économiques mineures** »?

#### EN TERMES D'EMPLOIS

<u>Dans des documents antérieurs</u>, 28 le promoteur a indiqué que ses activités génèrent 1,7 emploi à l'hectare pour le vrac liquide, 3,5 emplois à l'hectare pour le vrac solide. Ces chiffres concordent avec une récente modélisation de l'Institut de la statistique du Québec obtenu par <u>La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM)</u>. On peut donc considérer que 17,5 hectares dédiés au transbordement de vracs fourni entre 30 et 60 emplois selon la nature des matières transbordées, soit moins qu'une quincaillerie de grande surface.

<sup>25</sup> KPMG: http://cvap.quebec/wp-content/uploads/2016/02/KMPG-etude-economique-2015.pdf sommaire page 1

Le tonnage de même nature transbordé sur l'ensemble du port est de 10,4 Mt (moy. de 10 ans).

<sup>27</sup> Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec. Port de Québec. novembre 1981

<sup>28</sup> Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec (résumé). Pluram, novembre 1981 et verbatim étude d'impact 1984.

#### EN TERMES DE VALEUR AJOUTÉE

Le promoteur laisse entendre que son projet permettra un ajout de 100 M\$ en retombées économiques. Il est invraisemblable que les retombées économiques annoncées pour un projet de 17,5 hectares soient supérieures à celles que le promoteur obtient présentement avec 10 fois plus de terrains utilisés pour des activités similaires.

Voici un tableau permettant de mieux comprendre comment se distribuent les retombées reliées directement ou indirectement aux activités du Port de Québec, à partir des données qui proviennent du promoteur, de l'étude de KPMG payée par le promoteur et de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

ACTIVITÉS MARITIMES DANS LA RMR DE QUÉBEC. (Données tirées de celles du Port, de KPMG et de ISQ)	Valeur ajoutée	% du PIB
Toutes les activités à vocation maritime ou portuaire, incluant le chantier Davie, Valéro, Bunge, les traversiers et beaucoup d'autres <sup>29</sup> .	730,7 M\$ <mark>30</mark>	1,9%31
Transport maritime des <u>marchandises</u> incluant celles de la raffinerie Valéro et les industries Bunge	211,3 MS <sup>30</sup>	0,55%30
Transport maritime de marchandises <u>sans Valéro et Bunge<sup>32</sup></u> sur 168 hectares <sup>33</sup> (correction pour 40% des tonnages)	85,2 M\$ <mark>34</mark>	0,22%
Transport maritime de marchandises pouvant être réalisé <u>sur</u> 17,5 hectares de terrain <sup>35</sup> (correction pour le % de terrain)	8,9M\$ <mark>36</mark>	0,023%
Avec un très généreux <sup>37</sup> bonus de 10% d'augmentation d'efficacité appliquée sur 185,5 hectares (effet de synergie <sup>38</sup> ).	18M\$	0,05%

Il est donc possible qu'un ajout de 17,5 hectares de terrains et de 2 quais génère, au bout de 15 ans, une augmentation entre 0,023% et 0,05% du PIB de la région métropolitaine de recensement de la région, selon le niveau de synergie obtenu.

Avec les 60M\$ de subvention annoncée, cela coûtera aux contribuables canadiens 1,3 million par emploi éventuellement créé. Ce faible accroissement des valeurs ajoutées localement serait réalisé

<sup>29</sup> Activités listées aux pages 27 et 28 de l'étude de KPMG 2015

Données provenant de l'étude de KPMG, page 19

L'écart entre 1,9% et 2,1% est dû à une petite erreur de KPMG (PIB de la Capitale vs le PIB de la RMR)

<sup>32</sup> Leurs activités représentent 60% des tonnages mais occupent très peu de terrain du port (silos de Bunge)

<sup>33</sup> Estimation pour 210 hectares moins 20% des terrains utilisés par Bunge et d'autres activités.

Estimation selon le tonnage transbordé (méthode de règle de trois utilisée par le promoteur)

<sup>35</sup> Rapport de 17.5 hect. / 168 hect.

<sup>36</sup> Estimation par règle de trois (méthode utilisée par le promoteur)

Avec une synergie supérieure à 5 %, l'APQ ne devrait pas avoir besoin de subvention.

Accroissement possible de la valeur ajoutée selon l'hypothèse que la présence de deux nouveaux quais peut accroître l'efficacité de l'ensemble des activités de même nature sur le port.

au détriment d'un développement récréotouristique beaucoup plus payant pour la région. Voir au <u>chapitre 8.2.2</u>, une description des pertes économiques possibles à cet effet.

Nous aurions des avantages à court terme liés à la réalisation des nouvelles infrastructures, mais ces avantages économiques régionaux découlent principalement de subventions publiques et des emprunts du Port de Québec, dont les effets seraient probablement du même ordre si les mêmes sommes étaient investies directement dans la restauration des infrastructures.

Ces observations, couplées à la forte vitalité économique de la région de Québec, suggèrent que la prospérité future de Québec n'est pas tributaire d'une augmentation du transbordement de vrac à ses pieds.

## 5.3 Les avantages économiques pour le Canada

Le modèle intersectoriel du Québec, sur lequel s'appuie l'étude de KPMG, peut illustrer les retombées <u>actuelles</u> de l'industrie maritime et portuaire et connexe de la région. Ce genre d'étude s'applique à des situations où toutes les infrastructures sont déjà présentes et occupées à satisfaire un besoin préexistant. Les données qui en découlent doivent être utilisées avec beaucoup de précautions pour un projet mal défini et censé se développer sur une longue période dans un contexte de forte concurrence. Voir l'<u>annexe C.3</u> pour des précisions sur les limites de ce type d'étude.

Les avantages économiques des activités de transbordement de vrac sont diffus et se répartissent partout au Canada selon le lieu de production des biens devant être transbordés. Lorsqu'une production est transbordée dans d'autres ports canadiens, le Canada profite de leurs impacts économiques de toute façon.

Selon l'étude de KPMG, « le marché est actuellement en offre excédentaire : il y a une surabondance d'offres de transport maritime par rapport à la demande pour ces services <sup>39</sup>». Comme il est démontré au chapitre 7, les concurrents du promoteur pour le transbordement de vrac en transit, ce ne sont pas les ports américains, mais bien les autres ports du Saint-Laurent qui pourraient profiter de ce marché. Dans un tel cas, un accroissement de l'offre ne provoque que des déplacements de retombées économiques à l'intérieur du Canada. Si le promoteur développe les terrains rapidement, il sera même en mesure de drainer les activités des autres ports du Saint-Laurent vers Québec. Si l'offre répond graduellement à la demande sur une longue période, le port de Québec risque d'empêcher les autres ports publics de générer des retombées locales de même importance.

Pour obtenir un avantage économique pour le Canada, l'utilisation des nouveaux terrains à Beauport devrait permettre de satisfaire aux besoins de manière plus efficace que l'utilisation des autres ports du Saint-Laurent. Comme il est démontré au chapitre 4.1 et 4.3, les avantages, tant pour le promoteur que pour l'industrie manufacturière canadienne, sont incertains. Le promoteur affirme que Québec est un point de rupture idéal pour le vrac et que cela apporte un avantage pour les opérateurs de terminaux. Il mentionne que des économies d'échelle seront réalisées par l'utilisation de navires de fort tonnage que permet un tirant d'eau de 15 mètres. Ces situations sont déjà présentes

Mémoire d'Accès Saint-Laurent Beauport (ALSB) --projet Beauport 2020 (APQ)

<sup>39</sup> KPMG: Étude des retombées économiques, KPMG-2015 page 11

à Québec et elles ne semblent pas entraîner des avantages économiques importants. <u>Si le promoteur</u> est obligé de louer ses terrains à rabais pour pouvoir concurrencer les autres ports du Saint-Laurent, c'est que ces avantages ne suffisent pas.

On doit donc considérer que les retombées économiques pour le Canada seraient d'un niveau comparable si le transbordement était réalisé sur des terrains existants dans les autres ports du Saint-Laurent et que le bénéfice économique net de l'agrandissement est douteux au niveau canadien. (voir annexe C). Les hypothétiques retombées économiques estimées par le promoteur au niveau canadien ne doivent donc pas être utilisées pour « déterminer si les effets résiduels environnementaux négatifs importants sont justifiables », car nous aurions ces mêmes retombées de toute façon.

Au bénéfice de ceux qui exigent des preuves, le chapitre 6 fait une démonstration plus rigoureuse de la faiblesse des retombées que générerait l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020, particulièrement en termes d'emploi.

# 6 Critique de l'estimation du Port de Québec

Critique de l'estimation faite par le Port de Québec des retombées économiques que générerait l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020

Jean Lacoursière (www.AccesAuFleuve.org)

Depuis plusieurs décennies, et plus particulièrement depuis l'entrée en vigueur en 1999 de la Loi maritime du Canada faisant du Port de Québec un organisme fédéral autonome, les interventions médiatiques du Port et de ses clients sont accompagnées d'affirmations d'ordre économique. À l'aide de <u>chiffres aux dimensions incomparables pour le citoyen ordinaire</u>, le Port ne cesse de prétendre que sa présence joue un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec, allant jusqu'à affirmer être « <u>un moteur économique pour la région</u> ». Cette gestion de l'image à l'aide de gros chiffres agit en rouleau compresseur, en appui au <u>désir impérissable</u> du Port d'augmenter le transbordement de matières en vrac dans le <u>secteur Beauport</u>, souhait prenant aujourd'hui la forme du projet <u>Beauport 2020</u>.

# Retombées économiques du transport maritime des marchandises dans la région de Québec: portrait actuel (sans Beauport 2020)

Accès Saint-Laurent Beauport a décortiqué toutes les études de retombées économiques relatives à l'industrie maritime locale pour en extraire l'impact économique relatif du transport maritime de marchandises pour la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec. Un tel examen révèle que les retombées locales de cette activité économique sont relativement faibles et que les emplois générés par le projet Beauport 2020 seront peu nombreux une fois les infrastructures

construites. Le tableau ci-dessous résume les résultats de nos analyses dont les détails pour les années 1980 à 2007 font partie d'un <u>document antérieur</u>.

Résumé des études d'impact économique total (direct, indirect et induit) du transport maritime des marchandises dans la région de Québec. La valeur ajoutée de l'étude de 1981 (5 % du PIB) semble aberrante par rapport aux autres. Les valeurs de produit intérieur brut (PIB) proviennent de l'Institut de la statistique du Québec.

ANNÉF		Emplois	Valeur ajoutée	PIB RMR de Québec	Valeur
ÉTUDIÉE	ÉTUDE	(persannée)	(M\$)	(M\$)	ajoutée/PIB (%)
1980	B.C.G. (Université Laval) pour	2500	358	7 222ª	5,0
	Port de Québec (1981)				,
1994	CRAD (Université Laval) pour	760 <sup>b</sup>	107	16 730ª	0,64
	industrie maritime (1995)		-		-,-
2001	Tecsult Inc. pour CRÉ CN. et	1478	115	21 147	0,54
	Chaudière-Appalaches (2006)				,
2007	SECOR Conseil pour Port de Québec (2009)	2039°	197°	30 686	0,64 <sup>c</sup>
2010	ADEC Inc. pour SODES et MTQ (2012)	2118	175	33 738	0,52
2014	KPMG pour Port de Québec (2015)	2121	211	38 473	0,55

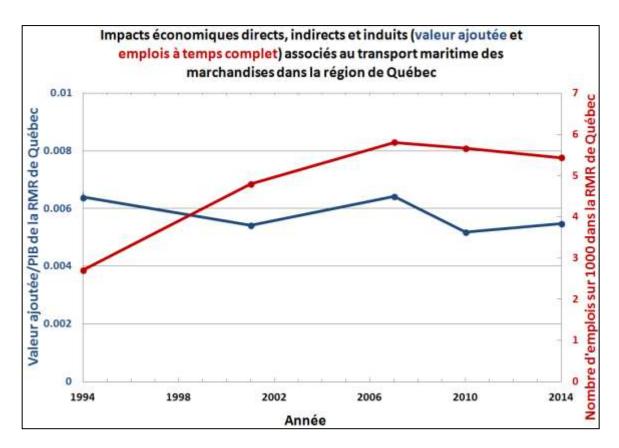
a Valeur calculée comme étant 10 % du PIB du Québec:

Le graphique ci-dessous montre l'importance relative du transport maritime de marchandises en vrac pour la région de Québec entre 1994 et 2014, en termes de produit intérieur brut (PIB) et d'emplois à temps complet, en utilisant une valeur de 0,8 pour le ratio entre les emplois à temps complet et les emplois totaux et en supposant que les emplois à temps partiel sont tous à mi-temps. Le nombre total d'emplois dans la RMR de Québec provient du site internet de l'Institut de la statistique du Québec.

Dans cette étude, les entreprises de transport de marchandises (vrac) sont incluses dans la catégorie *Industries portuaires*, qui comprend entre autres le chantier naval MIL-Davie. Pour arriver à 760 personnes-année, nous avons légitimement soustrait les 1500 personnes-année travaillant chez MIL-Davie en 1994 du total d'emplois (2260) de la catégorie *Industries portuaires*;

<sup>&</sup>lt;sup>c</sup> Cette étude fournit les impacts directs du transport maritime des marchandises pour la région de Québec, mais pas les impacts totaux (directs, indirects et induits) permettant de faire une comparaison avec le PIB de la RMR de Québec. Or, <u>l'étude de 2014 de KPMG</u> permet de calculer, pour le transport maritime des marchandises dans la RMR de Québec, que le ratio entre les impacts directs et totaux est 0,55 pour les emplois et 0,64 pour la valeur ajoutée. Le ratio pour les emplois est très proche de celui (0,53) que nous avions déduit par diverses hypothèses en lisant l'étude SECOR Conseil;

<sup>&</sup>lt;sup>d</sup> L'investissement annuel moyen des trois dernières années déclaré par les entreprises est inclus dans cette étude (dépenses en infrastructures, machineries neuves, réparation et entretien d'équipements existants, etc.).



Ce graphique permet d'estimer que:

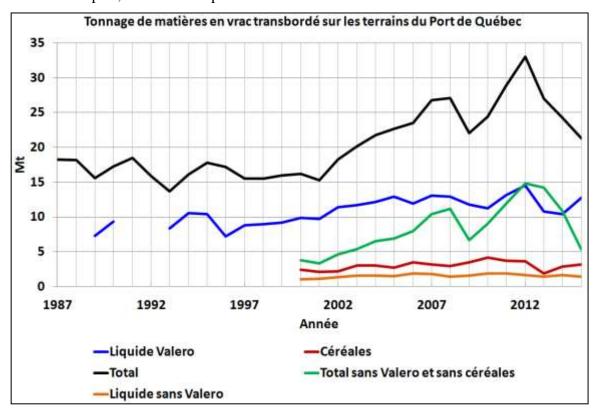
- 1) le transport maritime des marchandises représente une valeur ajoutée (retombées directes, indirectes et induites) pour la RMR de Québec représentant 0,6 % de son PIB;
- 2) sur 1000 emplois dans la RMR de Québec, cinq (5) sont associés de façon directe, indirecte ou induite au transbordement maritime des marchandises.

Sans surprise, cette activité économique consistant à accueillir des matières venant d'ailleurs et repartant ailleurs sans subir de transformation contribue de façon marginale à l'économie locale. (Le qualificatif « moteur économique » souvent utilisé par le Port semble totalement inapproprié.) Par contre, la population locale subit quotidiennement les inconvénients de cette activité.

En 2014, une analyse de Québec International intitulée <u>Portrait socio-économique de la Capitale nationale</u> ne disait rien sur la contribution du transport maritime des marchandises à l'économie locale, le mot port étant même absent du document; idem pour <u>une étude similaire de 2016</u> pilotée par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et dont Le Soleil a <u>rapporté les faits saillants</u>: aucune mention du port ou du transport maritime des marchandises n'y apparaît, les sept moteurs de l'économie locale étant le secteur gouvernemental (14,3 % du PIB de la RMR de Québec), le commerce de détail et de gros (10,5 %), les services immobiliers (10,2 %), la fabrication (10,1 %), les assurances et les services financiers (10,1 %), le tourisme et la culture (5,2 %) et les technologies de l'information (2,7 %).

Le graphique ci-dessous montre le tonnage de matières en vrac transbordé sur les terrains du Port de Québec entre 1987 et 2015. Grâce à la Loi d'accès à l'information et aux données de tonnage transbordé disponibles <u>sur la figure 8 de l'étude de KPMG citée précédemment</u>, nous avons extrait les contributions au tonnage total qui proviennent du vrac liquide transbordé à la raffinerie Valero de Lévis (produits pétroliers) et des céréales qui sont principalement transbordées dans le <u>secteur</u>

<u>l'Estuaire</u> dans les silos de l'entreprise <u>Bunge</u>, cela dans une tentative d'isoler les variations annuelles du tonnage transbordé dans le secteur Beauport qui est visé par le projet Beauport 2020. Le résultat est la courbe verte (total sans Valero et sans céréales). La relative stabilité de la courbe orange (liquide sans Valero) indique, sans surprise, que les variations de la courbe verte sont principalement causées par les fluctuations du tonnage de matières solides transbordées dans le secteur Beauport, dont beaucoup de minerai.



# Quelles seraient les retombées économiques locales résultant de l'exploitation des nouveaux terrains créés avec Beauport 2020?

Le Port de Québec justifie le bien-fondé de Beauport 2020 en utilisant, <u>entre autres</u>, l'argument des grandes retombées économiques qui découleraient du projet. Sur la page de son site internet <u>dédiée</u> à Beauport 2020, le Port affirme (le gras est ici ajouté):

« Durant la phase de construction estimée à 5 ans, le projet créera 1 200 emplois par année. Par la suite, l'ensemble de ces infrastructures permettra de créer 1 100 emplois permanents supplémentaires et un ajout de 100 M\$ en retombées économiques. »

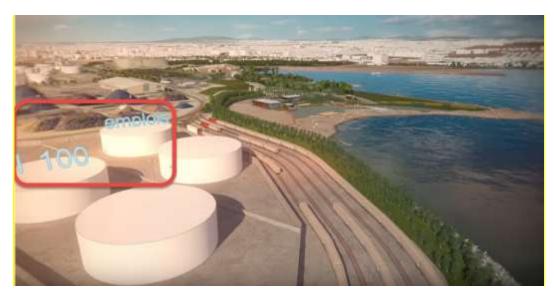
Ces retombées de 1100 emplois permanents (on rencontre aussi parfois le nombre 1000) et de 100 M\$ que le promoteur associe à l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020 sont également mentionnées sans plus de précisions dans un communiqué du Port émis le 4 janvier 2017.

Or, au sujet des 1100 emplois permanents, le Port omet la plupart du temps de dire que:

1) ces emplois sont estimés à l'échelle du Canada, pas à celle de la région de Québec. Si cette estimation apparaît brièvement dans <u>la vidéo promotionnelle</u> de Beauport 2020 (figure ci-dessous),

elle est très rarement fournie par le Port et les médias qui rapportent les 1100 emplois sans plus de précision;

2) il s'agit de la somme des emplois directs, indirects et induits. Pas des emplois directs.





Une <u>lettre adressée au Comité de vigilance des activités portuaires</u> en janvier 2016 permet de comprendre comment ces estimations de retombées économiques que le promoteur associe à l'exploitation de Beauport 2020 sont obtenues. Dans cette lettre, le Port dit (le gras est ajouté):

« Les prévisions de retombées économiques du projet sont calculées à partir de multiplicateurs fournis par KPMG (provenant notamment de l'ISQ et de <u>la récente</u> <u>étude de retombées</u>). Ces multiplicateurs donnent le nombre d'emplois, la valeur ajoutée et les revenus gouvernementaux par M\$ d'investissement et par million de tonnes (Mt) de marchandise. Pour la phase d'exploitation [de Beauport 2020], des multiplicateurs ont été estimés par KPMG suite à l'étude de retombées économiques

de 2015. L'APQ [Administration portuaire de Québec] estime qu'à terme, le projet Beauport 2020 pourra permettre la manutention de 6 à 8 Mt de marchandises, sans être à pleine capacité. Ces trafics généreraient environ 1 000 emplois au niveau canadien annuellement.»

Le Port obtient donc ce résultat d'approximativement 1000 emplois totaux à l'échelle canadienne en utilisant une règle de trois basée sur les retombées par tonne de matière transbordée. Le Port ne considère alors pas, dans ses estimations, que la totalité ou une partie des nouveaux tonnages convoités pourraient provenir d'un autre port canadien duquel une partie du trafic serait déviée vers le port de Québec. Dans un tel cas, Beauport 2020 n'ajouterait aucune valeur à l'économie canadienne.

Revenons précisément à la question principale, à savoir la valeur plausible des retombées économiques de l'exploitation de Beauport 2020 pour la RMR de Québec.

Dans un <u>document du Port de Québec</u> datant de 1983-1984, on lit que le transbordement maritime de marchandises solides en vrac génère 3,7 emplois directs par hectare. Un <u>autre document</u>, publié en 1982 par le Conseil de développement du Québec métropolitain (CDQM), avance essentiellement le même chiffre pour les marchandises solides en vrac (3,5 emplois directs par hectare) et ajoute un chiffre pour les marchandises liquides en vrac: 1,7 emploi direct par hectare. [Remarque: il est possible que ces valeurs proviennent de la même source, soit <u>l'étude de 1981 du</u> B.C.G. (Université Laval) pour le Port de Québec.]

Ainsi, comme le projet Beauport 2020 créerait 17,5 hectares de nouveaux terrains, il générerait une soixantaine d'emplois directs localement si les matières en vrac n'étaient que solides, et une trentaine d'emplois directs si les matières en vrac n'étaient que liquides. En comparaison, la RMR de Québec dénombrait 442 000 emplois au 30 septembre 2016. (Au Québec, approximativement 80 % des emplois sont à temps complet.)

Voici une autre source intéressante à laquelle comparer les estimations du Port de Québec. La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) planche actuellement sur un projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire situé dans le port de Montréal. Il s'agit d'un projet similaire à Beauport 2020, mais utilisant 10 hectares de terrains existants au lieu de 17,5 hectares de terrains à créer par remblaiement du fleuve. La phase d'exploitation de ce terminal générerait, selon la CIAM et une modélisation de l'Institut de la statistique du Québec, 20 emplois permanents. Il est remarquable qu'une modélisation faite en 2015-2016 trouve un nombre d'emplois similaire à celui estimable en 1982 (1,7 emploi direct par hectare) pour le transbordement maritime de matières liquides en vrac utilisant 10 hectares de terrains. Ce projet illustre par ailleurs la déficience en gestion intégrée du transport maritime des marchandises sur le Saint-Laurent: le Port de Québec justifie Beauport 2020 en prétendant manquer d'espace, mais la CIAM a pour but de « rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Ouébec ».

Revenons maintenant au Port de Québec. Dans sa <u>lettre adressée au Comité de vigilance des activités portuaires</u> en janvier 2016, le Port affirme que la phase d'exploitation de Beauport 2020 générerait 997 emplois-années à temps plein au Canada. La lettre ne fournit pas une estimation du nombre d'emplois locaux. Toutefois, lors d'un comité plénier du Conseil municipal de Québec tenu

en novembre 2015 et portant sur le projet Beauport 2020, le Port a dit (entre 151 minutes 20 secondes et 154 minutes 50 secondes de la vidéo) qu'entre 60 et 65 pour cent des retombées économiques canadiennes seraient captées localement. Ainsi, l'exploitation de Beauport 2020 ajouterait entre 600 et 650 emplois totaux (directs, indirects et induits) dans la RMR de Québec. Or, l'étude de retombées économiques de KPMG commandée par le Port et citée précédemment montre que pour le transport des marchandises en 2014, le ratio entre les emplois directs et les emplois totaux était de 0,55. Ainsi, selon le Port de Québec, l'exploitation de Beauport 2020 créerait entre 330 et 358 emplois directs. Un tel nombre est irréconciliable d'un facteur 6 à 12 avec les valeurs d'emplois estimées précédemment.

Le tableau ci-dessous résume ces valeurs d'emplois directs et met en relief le caractère aberrant de l'estimation faite par le Port. Notre analyse permet aussi de considérer comme douteuse la valeur de 997 emplois totaux (directs, indirects et induits à l'échelle canadienne) estimée par le Port pour l'exploitation de Beauport 2020.

Tableau permettant d'estimer le nombre d'emplois directs, pour la RMR de Québec, que créerait l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020. L'estimation faite par le Port (en rouge) est irréconciliable d'un facteur 6 à 12 avec les autres sources.

ANNÉE	DOCUMENT	Type de vrac transbordé	Superficie terrains (ha)	Emplois directs (persannée)	Emplois directs par hectare
1982	Conseil de développement du Québec métropolitain	solide	-	-	3,5ª
1982	Conseil de développement du Québec métropolitain	liquide	-	-	1,7ª
1983-1984	Port de Québec	solide	-	-	3,7ª
2016	Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM)	liquide	10	20	2,0
2016	Port de Québec - Beauport 2020	solide ou liquide	17,5	330 - 358	20

<sup>&</sup>lt;sup>a</sup> Il est possible que ces valeurs proviennent de la même source, soit <u>l'étude de 1981 du B.C.G. (Université Laval) pour le Port de</u> Québec.

À l'automne 2014, pendant une visite guidée de la journée porte ouverte organisée par le Port de Québec, on apprenait de la bouche d'un employé que le transbordement d'un chargement de granules de bois aux nouveaux silos de l'Anse-au-Foulon ne requérait que trois employés. Il relève en fait de la connaissance ordinaire que le transbordement maritime de matières en vrac requiert peu de main-d'œuvre. Par contre, cette activité nécessite de vastes terrains parmi les plus précieux pour la qualité de vie d'une ville: ceux au bord de l'eau.

# 7 Les autres moyens de satisfaire les besoins

Pour bien évaluer le projet Beauport 2020, il faut pouvoir répondre aux questions suivantes :

- Le Gouvernement fédéral doit-il fournir 60 millions de dollars pour agrandir ses propres terrains, par un remblaiement dans le fleuve, sans même analyser la possibilité de satisfaire aux besoins canadiens en utilisant les autres infrastructures qu'il possède déjà dans le couloir fluvial du Saint-Laurent ?
- Pour un service d'intérêt public pouvant être fourni à plusieurs endroits, est-il justifié d'agrandir les terrains à Beauport uniquement parce que les limites administratives du Port de Québec ne couvrent pas d'autres endroits plus appropriés pour satisfaire aux besoins ?
- Est-il avisé d'évoquer une concurrence entre les ports publics pour restreindre la recherche de solutions alternatives au terrain du promoteur alors qu'on s'apprête à réduire cette concurrence par l'attribution préférentielle d'une subvention ?

Pour aborder cette problématique, nous avons considéré que les responsabilités du Gouvernement fédéral, qui possède ces terrains, débordent les limites du terrain administré par le gestionnaire du site et que la recherche de solutions alternatives doit également déborder ces limites. <u>Voici quelques éléments pouvant apporter un éclairage sur cette question.</u>

Le promoteur affirme que « la niche unique qu'occupe le Port de Québec lui assure d'être le seul choix possible pour plusieurs marchandises qui arrivent à Québec par train ou par laquier pour quitter par navires océaniques »40. La même affirmation peut littéralement être appliquée à tous les ports capables d'accueillir des navires océaniques. Ainsi, la niche unique qu'occupe le Port de Matane lui assure d'être le seul choix possible pour plusieurs marchandises qui arrivent à Matane par train ou par laquier pour quitter par navires océaniques.

Au sujet des marchandises manutentionnées sur le territoire qu'il administre, le promoteur affirme que « plus de 70% de ces marchandises n'auraient pas pu être transbordées ailleurs sur le Saint-Laurent »<sup>49</sup>. La grande majorité de ces marchandises ne peuvent être manipulées ailleurs pour la bonne raison qu'elles sont arrivées à la raffinerie Valéro ou à la compagnie Bunge, qui utilisent leur propre installation d'entreposage ou de traitement et qui compte pour environ 60% des tonnages.

Par des astuces linguistiques, le promoteur présente l'information de manière à ce l'on croit que Québec est le seul choix possible pour la majorité des marchandises transbordées et il suggère insidieusement qu'il n'est pas en concurrence avec les autres ports du Saint-Laurent pour le transbordement de marchandises en transit en provenance ou destinées à la région des Grands Lacs. La situation est tout autre mais en s'appuyant sur ce genre d'astuces, le promoteur s'attire des appuis qu'il n'aurait pas autrement.

<sup>40</sup> Présentation du port (Sept 2015), page 9.

Si on exclut les marchandises de la raffinerie Valéro, une grande partie des marchandises en vrac ne sont que de passage à Québec. Ce sera également le cas pour les marchandises prévues sur les nouveaux terrains. La plupart des vracs peuvent maintenant être transbordés directement de navire à navire et la gestion de ce type d'activités est à la portée de plusieurs autres ports du Saint-Laurent. Quant aux facilités d'entreposage, ces ports pourraient desservir ces clients sur des terrains déjà existants. Plusieurs de ces ports disposent d'une profondeur d'eau suffisante pour accueillir des navires de fort tonnage. Sept-Îles peut même accueillir des navires encore plus gros que Québec. Une répartition de la clientèle en fonction de la profondeur d'eau se fera d'ailleurs naturellement.

Il est souhaitable d'avoir au Québec des services portuaires en région pour faciliter l'exportation de nos matières premières. Par ailleurs, plusieurs ports du Saint-Laurent sont dans une position avantageuse pour desservir également l'ensemble du Québec, la région centrale du Canada et le Midwest américain pour le transbordement de vracs. Cet avantage ne risque pas de disparaître. L'accroissement prévu des volumes de vrac pourrait s'avérer un élément-clé pour stimuler les activités des ports en région et leur assurer une meilleure rentabilité.

Les besoins de transbordement de vracs se manifesteront vraisemblablement de façon lente et graduelle, ce qui donne des délais suffisants pour que les autres ports du Saint-Laurent puissent s'adapter à la demande. De cette façon, on évite d'avoir à construire immédiatement un immense terrain dans le fleuve qui sera éventuellement utilisé seulement si des conditions favorables se présentent.

Voir à <u>l'annexe B</u>, une liste de ports du Saint-Laurent en mesure de répondre à un accroissement éventuel de la demande pour du transbordement de vrac.

# 8 Le respect des objectifs du développement durable

## 8.1 L'amélioration de l'efficacité économique

Nous postulons que pour être efficace économiquement, au sens du développement durable, il faut d'abord que le projet proposé soit efficace, efficient et performant, c'est à dire :

- permettre de réaliser entièrement l'objectif (être efficace);
- correspondre à une utilisation optimale des ressources économiques disponibles pour atteindre l'objectif (être efficient);
- être parmi les solutions les plus appropriées pour satisfaire le besoin (être performant).

L'analyse de l'efficacité du projet à satisfaire les besoins formulés dans la présentation du promoteur ou ceux qu'il associe à l'économie canadienne est présentée ci-dessous.

RESTAURER LES
INFRASTRUCTURES DU
PORT DE QUÉBEC.

Il est démontré au <u>chapitre 4.1</u>, que cet objectif n'est pas réaliste et ne sert que de faire-valoir pour promouvoir le projet. Il serait préférable de restreindre le niveau d'occupation des terrains portuaires à ceux que le promoteur peut entretenir convenablement et de mettre les sommes prévues par le promoteur pour l'agrandissement directement dans la restauration des infrastructures sélectionnées. Cette approche nous apparaît plus sensée que d'investir 190 M\$ pour créer de nouvelles infrastructures portuaires dans l'espoir d'obtenir entre 200 M\$ et 300 M\$ pour réparer les anciennes.

AGRANDIR LE PORT POUR
MIEUX CONCURRENCER
LES AUTRES PORTS DANS
LE MARCHÉ DU VRAC EN
TRANSIT EN DIRECTION
OU EN PROVENANCE DU
MIDWEST AMÉRICAIN.

Le promoteur se trouve enclavé près du centre-ville de Québec. Il prétend qu'il n'y a pas de solution alternative pour satisfaire le besoin identifié. Cette affirmation n'est valable que lorsqu'on limite l'exploration des sites alternatifs aux seuls terrains étant sous la juridiction de l'APQ. Il est essentiel que l'exploration des sites alternatifs soit élargie aux autres ports du Saint-Laurent ou de l'Est du Canada.

Il semble que l'objectif du promoteur soit davantage de conserver une croissance similaire à celle qu'il a générée historiquement que de répondre aux besoins économiques identifiés. Il semble évident que le projet Beauport 2020 risque de fragiliser la situation financière du promoteur de façon importante (niveau d'emprunt élevé et profits incertains), et ce, malgré le fait que la réalisation du projet ne pourrait se faire sans des investissements publics importants.

•

AUGMENTER
L'EFFICACITÉ DU SERVICE
PORTUAIRE CANADIEN
POUR MIEUX DESSERVIR
LES PRODUCTEURS
CANADIENS

Il n'est pas démontré que les installations existantes, au port de Québec ou dans d'autres ports de l'Est du Canada, sont insuffisantes pour répondre aux besoins du marché canadien. L'utilisation des infrastructures disponibles dans les autres ports en région serait d'ailleurs plus conforme à la tendance internationale qui est d'éloigner les installations portuaires des grands ensembles urbains. Les conflits d'usage sont alors moins fréquents à court, moyen et long terme.

MIEUX POSITIONNER LES
PORTS CANADIENS POUR
RETENIR AU PAYS LES
RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES QUI
POURRAIENT DÉCOULER
D'UN ACCROISSEMENT DU
VOLUME DE VRAC EN
TRANSIT PROVENANT OU
EN DIRECTION DU
MIDWEST AMÉRICAIN.

Il nous apparaît essentiel que les ports du Saint-Laurent travaillent en complémentarité les uns avec les autres, ceci afin de développer une synergie qui serait bénéfique à tous. Compte tenu des autres alternatives, Beauport 2020 n'est pas la stratégie la plus efficiente pour le Gouvernement. La subvention préférentielle à un port peut constituer un précédent hasardeux si elle n'est pas justifiée par une planification globale des activités portuaires dans l'axe fluvial. La stratégie de privilégier Beauport coûtera cher à court terme (subvention pour développer des terrains) et risque de coûter encore plus cher à long terme en entretenant un mécanisme de subvention indirecte aux locataires des installations portuaires dont il sera difficile de s'affranchir par la suite en raison des contrats à long terme qui sont la norme pour la location dans ce secteur. (Voir article 4.1 parag. e). Il n'y a pas d'avantage économique pour le Canada si les profits générés ne couvrent pas entièrement les coûts d'opérations, ce qui est loin d'être assuré avec Beauport 2020 en raison du faible impact économique du transbordement de marchandises en vrac. (Voir les chapitres 5 et 6)

#### Cette analyse nous force à conclure que le projet Beauport 2020 :

- n'est pas efficace pour son promoteur, car il ne permet pas de financer la restauration des infrastructures;
- n'est pas efficient pour le Gouvernement, car il ne permet pas une utilisation optimale des fonds publics et des terrains publics;
- n'est pas performant parce qu'il ne se réalise pas à l'endroit le plus approprié pour satisfaire les besoins des industries canadiennes.

# <u>Ce projet ne répond donc pas au critère d'efficacité économique en matière de développement durable.</u>

# 8.2 L'amélioration de l'équité sociale

Pour satisfaire à cet objectif du développement durable, le promoteur doit démontrer que son projet entraîne une amélioration de l'équité sociale. Dans un contexte où plusieurs modes d'utilisation du terrain sont proposés, le promoteur doit démontrer que son besoin doit avoir la priorité sur les besoins qui ne pourraient être satisfaits si son projet se réalisait.

#### 8.2.1 Les besoins d'accès aux plans d'eau

Plus de 300 000 000 \$ ont été consacrés à la dépollution de l'eau du fleuve dans la région de Québec. L'objectif invoqué pour la construction de l'usine d'épuration des eaux était de « favoriser une utilisation plus intensive du fleuve à des fins récréatives, touristiques et domestiques ». Le ministère de l'Environnement du Québec exige que le niveau d'épuration fasse en sorte que la baignade soit possible. Mais pour cela, il faut que des points d'accès sécuritaires et attrayants existent ou soient aménagés; de tels points d'accès sont essentiels pour que la population puisse enfin jouir des avantages d'un fleuve redevenu propre.

L'accès à la mer, aux fleuves ou à divers plans d'eau est une préoccupation de maints États dans le monde. Plusieurs consacrent des efforts importants pour les mettre en valeur ou en créer de nouveaux. Les documents et vidéos présentés à <u>l'annexe E</u> démontrent l'ampleur des efforts déployés ailleurs dans le monde.

#### 8.2.2 Le développement de l'industrie touristique

Les visées d'expansion du Port à même la Baie de Beauport tiennent en otage le développement récréo-touristique de tout un secteur du littoral Est de la Ville de Québec.

Au cours des dernières décennies, plusieurs projets de développement récréotouristique ont été proposés. Ils n'ont pu voir le jour, l'Administration portuaire de Québec semblant œuvrer en coulisse pour conserver toute sa marge de manœuvre en vue d'un éventuel accroissement des activités portuaires. <u>L'annexe F</u> présente une liste partielle des propositions de développement alternatif présentées pour développer le potentiel récréotouristique de ce site.

Selon l'Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec 41: « Les perspectives de développement du produit écotouristique de la région de Québec sont très prometteuses. La région de Québec peut devenir une destination écotouristique en soi en même temps que la porte d'entrée ou le tremplin (...) pour l'exploration et la découverte des régions avoisinantes ». Dans son Plan de développement marketing 1998-200242, il se donne comme priorité d'action la « mise en valeur à des fins touristiques des principaux sites d'intérêt de la région situés en bordure des plans d'eau. La priorité devrait être accordée aux sites en bordure du fleuve s'adressant à une clientèle touristique ».

La Corporation de développement de la région touristique du grand Québec souligne, <u>dans son plan de développement</u><sup>43</sup> : « Le manque de protection et d'aménagement en milieu urbain et périurbain des berges de cours d'eau et lacs constitue une lacune qui, à long terme, compromet la qualité du milieu et celle de l'expérience touristique ».

En raison de sa configuration unique, le plan d'eau actuel possède les attributs recherchés tant pour les activités de sports nautiques de haut niveau que pour les activités familiales. Pour mettre en

<sup>41</sup> Bilan et perspectives en écotourisme (résumé). Office du tourisme et des congrès de la Communauté urbaine de Québec. Page 12, (juin 1997)

<sup>42</sup> Plan de développement marketing de la région touristique de Québec 1998-2002, page 5-2

Plan de développent de la région touristique du Grand Québec, (résumé du diagnostic) (Mars 1989) Article 3.2 Potentiels sous exploités, page 8

valeur ce potentiel, il faut un environnement visuel de qualité. Même si une nouvelle plage pourrait être aménagée à proximité des nouveaux terrains créés par le projet Beauport 2020, celle-ci ne pourra jouer son rôle d'attrait majeur et d'élément intégrateur pour l'ensemble des autres attraits à caractère naturel en raison de l'environnement industriel omniprésent dans lequel elle se retrouverait. Alors que l'agrandissement des capacités portuaires pourrait se réaliser à beaucoup d'autres endroits sur le Saint-Laurent, le développement récréotouristique est tributaire du site exceptionnel de la Baie de Beauport.

À ce sujet, la ville de Beauport précisait, lors de consultations ayant eu lieu en 2000 :

« Dans le cadre du projet actuel, la prise en compte de la possibilité ou non-possibilité d'une localisation alternative des projets en compétition pour l'appropriation des Battures de Beauport, revêt un aspect important. En effet, contrairement au projet de l'APQ, le projet de développement récréo-touristique des Battures de Beauport est un projet pour lequel il n'y a pas de site alternatif équivalent dans la région. Les retombées économiques et les effets attendus sur le tourisme et l'organisation de l'espace ne peuvent donc avoir lieu qu'à cet endroit, sinon, elles sont perdues pour la région. »44

Il faut mettre fin à une impasse qui perdure depuis 40 ans pour le développement du secteur du littoral est de Québec. En novembre 2000, la Chambre de Commerce de Beauport s'est inquiétée de la situation en ces termes 45.

« Nous avons un potentiel énorme à développer pour notre région et tant et aussi longtemps que plane un hypothétique « développement industriel » de ce secteur du Port, aucun investissement ne pourra être réalisé pour le mettre en valeur. Le plus triste de cette saga qui perdure, c'est que l'on réserve ce site pour des éventualités de marché dont l'aboutissement reste incertain. Pendant ce temps, l'administration portuaire nous impose un statu quo stérile. Les gens d'affaires ne peuvent être d'accord avec la période de latence que nous impose le Port. »

Il faut régler le problème pour de bon sinon le promoteur disposera pour encore longtemps de la possibilité de retarder inutilement la mise en place d'activités mieux adaptées aux besoins, aux aspirations et à la situation particulière de la Ville de Québec.

#### L'IMPACT ÉCONOMIQUE QUE L'ON RISQUE DE PERDRE

Les autorités de plusieurs États riverains d'un océan ou d'un grand plan d'eau reconnaissent que l'investissement dans la protection et l'aménagement des rives rapporte des bénéfices tant sociaux qu'économiques et ils ont adopté des législations prévoyant des mesures et des fonds d'intervention. Les activités récréatives issues des plages génèrent 15 milliards \$ aux États-Unis et le tourisme de littoral s'avère la deuxième plus grande source d'emploi du pays. Plusieurs États ou villes côtières des États-Unis investissent des millions de dollars pour reconstruire leur plage après un ouragan. On peut facilement en déduire que cela est bénéfique pour leur économie.

<sup>44</sup> Mémoire de la ville de Beauport sur le plan d'utilisation des sols de l'APQ.dec,2000, page 23

<sup>45 &</sup>lt;u>http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2014/05/Le-Port-de-Québec-Une-vocation-réfléchie-Interr</u>

À défaut de mesure spécifique pour la Ville de Québec, il semble évident que l'impact économique perdu dans le secteur récréo-touristique si le projet Beauport 2020 se réalisait serait très important. L'agrandissement portuaire Beauport 2020 générerait tout au plus une augmentation de 0,05% du PIB de la région. Quant à elle, l'industrie touristique génère 65 fois plus de retombées (3% de la valeur ajoutée dans la région). Dans un tel contexte, il suffit de peu d'effet négatif sur l'image de Québec et de son statut de Ville du patrimoine mondial de l'UNESCO pour annuler totalement les bénéfices économiques de Beauport 2020 et même d'induire une perte économique pour la région.

Par ailleurs, un investissement de 60 millions de dollars dans l'industrie touristique à Québec pourrait générer beaucoup plus de retombées économiques que ce projet. À cet effet, <u>la ville de Beauport</u> avait estimé que les retombées en termes d'emplois seraient deux fois plus importantes pour un investissement 4 fois moins élevé (15 millions de dollars)<sup>46</sup>).

Voir l'annexe D qui traite de l'impact économique des plages.

## 8.3 Le maintien de l'intégrité de l'environnement

Pour satisfaire aux objectifs du développement durable, le promoteur doit démontrer que son projet assure le maintien de l'intégrité de l'environnement. Nous démontrons que, au contraire, le projet Beauport 2020 contribue à sa dégradation, notamment au regard des éléments suivants.

#### 8.3.1 Effets cumulatifs des activités

On ne connaît pas les effets cumulatifs sur l'environnement et sur la population locale des projets prévus ou existants à la baie de Beauport, entre autres, les effets cumulatifs des activités récréatives, des activités de transbordement actuelles et de celles prévues. La précédente Commission d'évaluation sur le même sujet a souligné l'importance d'obtenir cette information. À défaut, on doit considérer qu'il existe des risques que l'intégrité environnementale ne soit pas maintenue de manière suffisante. Dans une telle situation, le principe de précaution doit s'appliquer.

## 8.3.2 Remise en circulation des éléments toxiques

La Commission d'évaluation environnementale de 1984 avait exigé « Que les deux premières phases de construction de l'agrandissement portuaire soient réalisées en même temps ».47 Cette importante recommandation avait pour objet d'éviter que le milieu biophysique subisse plusieurs fois le stress important du dragage et de la remise en circulation d'éléments toxiques, mais surtout de s'assurer que la planification et la réalisation des activités récréatives puissent se faire de façon adéquate. Il est selon nous essentiel que le projet Beauport 2020 soit soumis à cette même exigence par le processus d'évaluation environnementale actuel.

Par ailleurs, la Communauté métropolitaine de Québec prévoit installer des réservoirs de rétention pour éviter l'augmentation de la quantité de matière en suspension dans le fleuve. « Ce projet s'inscrit dans le programme d'assainissement des eaux usées de la baie de Beauport, où la Ville de

Mémoire de la Ville de Beauport sur le plan d'utilisation des sols de l'Administration Portuaire de Québec (21 décembre 2000) page 23.

<sup>47</sup> Recommandation 6 de la commission de 1984.

Québec entend privilégier la baignade » 48, précisent les élus dans leur décision. Le dragage nécessaire à la création des nouveaux terrains et des nouveaux quais provoquerait un énorme brassage de matières qui pourrait mettre en péril cette volonté des élus pour une période de durée indéterminée, mais probablement de plusieurs années avant que le milieu ne retrouve une certaine stabilité.

## 8.3.3 Les éléments imprévisibles

Au niveau de Québec et de la baie de Beauport, le jeu des marées est complexe. Avec les changements climatiques, cette situation risque de se complexifier à un point tel que les modèles étudiés pour le projet ne soient plus valables. Par exemple, le point de jonction entre l'eau salée et l'eau douce tend à se déplacer de la pointe Est de l'île d'Orléans vers la Ville de Québec. Les villes de Québec et de Lévis se sont inquiétées publiquement de cette situation<sup>49</sup>. Encore une fois, le principe de précaution doit s'appliquer avec rigueur, car on ne connaît pas l'impact des <u>changements climatiques</u> sur le comportement à venir des eaux dans la région de Québec.

## 8.3.4 Dépréciation du paysage

Dans le préambule de son « <u>Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral</u> <u>Est et de ses abords</u> », la Commission de la capitale nationale illustre l'importance de protéger ce secteur.

« Fondateur de l'identité de ce territoire qu'ils traversent d'est en ouest, le fleuve Saint-Laurent et son littoral représentent, sans contredit, l'une des entités géographiques, paysagères et urbaines les plus symboliques, mais aussi, les plus sensibles de la région. (....) La mise en valeur du littoral Est et de ses abords s'inscrit dans une démarche régionale de requalification des paysages riverains et des portes d'entrée de la Capitale nationale. L'objectif est à terme de créer un territoire fluvial reconquis et réhabilité, de part et d'autre du cœur de la ville, de bonifier l'accès et les relations au fleuve, tout en optimisant son potentiel récréatif, naturel et économique. Il s'agit de favoriser la libre appropriation des rives, la préservation des écosystèmes remarquables, et plus largement, la mise en valeur de ce territoire d'exception et des liens qu'il entretient avec les quartiers environnants. ».

Si Québec a été reconnue comme ville du patrimoine mondial de l'UNESCO principalement en raison de la beauté et de la qualité du patrimoine bâti du Vieux-Québec, on ne peut dissocier cette beauté de celle du paysage exceptionnel qui lui sert d'écrin. Le fleuve Saint-Laurent en est l'élément principal. Plusieurs citoyens considèrent qu'il faut éviter une nouvelle altération du paysage et de l'environnement naturel pour préserver à la fois le site, le paysage et le statut de ville du Patrimoine mondial dont bénéficie Québec.

<sup>48 &</sup>lt;u>http://www.journaldequebec.com/2016/09/01/assainissement-des-eaux-nouveau-reservoir-de-retention-a-beauport</u>

<sup>49</sup> http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201601/13/01-4939617-quebec-et-levis-sinquietent-de-la-salinite-du-saint-laurent.php

http://www.capitale.gouv.qc.ca/system/documents/media/000/000/140/ original/Plandirecteur\_Littoralest.pdf?1464194814

Les mesures de protection habituellement utilisées dans le monde par de telles villes suggèrent que ce statut et ce qu'il représente sont importants. Si un site perd les caractéristiques qui lui ont valu d'être inscrit sur la liste du Patrimoine mondial, il peut perdre ce statut. Voici des exemples<sup>51</sup> de situations qui, selon l'UNESCO, peuvent entraîner la perte du statut de patrimoine mondial :

- altération grave des structures et/ou du décor;
- altération grave de la cohérence architecturale et urbanistique;
- altération grave de l'espace urbain ou rural, ou de l'environnement naturel;
- menaces du fait de projets d'aménagement du territoire;
- menaces du fait de plans d'urbanisme;
- une grave altération de la beauté naturelle ou de l'intérêt scientifique du bien, résultant, par exemple, (...) d'aménagements industriels.

Dans un tel contexte, il semble impossible de concilier les usages de villégiature avec les usages industriels, surtout lorsque ces usages ont lieu dans une proximité aussi grande que ce qui résulterait de la réalisation du projet Beauport 2020. On ne connaît pas dans quelle mesure l'altération du paysage nuira à l'attrait touristique de Québec, mais cet impact risque d'être important.

Les rives de Québec ont été considérablement modifiées au cours des 50 dernières années, au point qu'une partie importante de la baie de Beauport a été remblayée pour y développer des sites industriels, amputant le plan d'eau d'une portion significative de sa surface et altérant irrémédiablement le paysage de façon préjudiciable. Le projet Beauport 2020 constitue le prolongement de cette action dévastatrice sur le paysage environnant de Québec. Il faut mettre fin de façon définitive à cette altération du paysage et de l'environnement naturel pour préserver à la fois le site, le paysage et le statut de ville du patrimoine mondial dont bénéficie Québec, statut dont les retombées économiques sont beaucoup plus importantes que celles de tout agrandissement des installations portuaires dans ou à proximité de la ville.

#### 8.3.5 Le contrôle ultérieur des activités

Le statut du Port de Québec relève à la fois du public et du privé et la frontière entre ces deux volets de son statut est imprécise. Cela empêche les intervenants d'apprécier le niveau de contrôle que les autorités locales pourraient exercer sur les activités du Port. Le traitement de certains dossiers par le Port (poussières dans Limoilou, silos à granules, terminal de croisière, etc.) a soulevé des doutes sur la capacité des autorités locales de contrôler l'aménagement du territoire dont elles sont pourtant responsables. La présence de représentants nommés par la Ville et par la Province au conseil d'administration du Port pourrait laisser croire que les intérêts de la population sont suffisamment pris en compte dans les décisions de cet organisme. Or, l'expérience démontre que si l'Administration portuaire de Québec se montre coopérative dans ses rencontres avec les citoyens, elle agit ensuite à sa guise et semble toujours donner priorité aux intérêts de ses locataires. Le dossier des silos pour granules de bois est un exemple patent de cette attitude.

Par ailleurs, le Port conteste l'applicabilité de la loi provinciale en environnement sur les terrains sous juridiction de l'APQ. Il est donc impossible de valider si les activités actuelles sur le site respectent les lois du Québec.

<sup>51</sup> Exemples tirés du site suivant. http://whc.unesco.org/fr/158/

## 8.3.6 Un scénario risqué pour la région.

Le promoteur propose d'investir 190 millions de dollars pour créer de nouveaux terrains, mais sa capacité d'emprunt est limitée à 110 millions de dollars. Une fois que les terrains auraient été créés avec l'aide de fonds publics en sus des emprunts du promoteur, il en résulterait un fardeau d'entretien d'infrastructures encore plus important. Si les pressions de ses partenaires l'obligeaient de continuer de louer ses terrains à rabais, on peut craindre que les instances publiques soient de nouveau sollicitées pour éponger des déficits d'opération qui nous semblent relever d'une gestion inappropriée.

Par ailleurs, le promoteur pourra louer les nouveaux terrains pour une durée <u>pouvant aller jusqu'à 60 ans</u>. Le ou les locataires éventuels, encore inconnus, auraient alors un contrôle important sur les nouveaux terrains créés à même le fleuve avec l'aide de fonds publics. On peut craindre que, pour rentabiliser ces espaces et échapper au piège des subventions récurrentes, les gouvernements soient forcés d'accepter des usages actuellement rejetés et dont la sécurité pourrait être fort problématique.

## 9 En résumé

Avec cet agrandissement, le promoteur veut concurrencer des ports américains pour le transport de marchandises qui, pour la plupart, ne sont ni requises ni produites par les entreprises canadiennes, afin de dégager des profits suffisants pour restaurer les infrastructures actuelles. Les sections précédentes du présent mémoire ont démontré que le projet Beauport 2020 est inacceptable à plusieurs niveaux :

- l'approche proposée pour financer la restauration de ses infrastructures n'est pas crédible;
- le promoteur ne peut démontrer que son projet s'insère dans « une planification régionale et globale du littoral » comme il en a lui-même reconnu la nécessité.
- le projet va à contre-courant de la tendance internationale voulant que le développement des ports se fasse à bonne distance des grands ensembles urbains;
- l'octroi au projet d'une subvention à même les fonds publics est inéquitable pour les autres ports du Saint-Laurent, particulièrement quand on prend en compte la nouvelle Stratégie maritime du Québec;
- certaines raisons d'être du projet demeurent trop nébuleuses alors que les raisons que le promoteur affiche publiquement sont discutables;
- contrairement aux prétentions de l'Administration portuaire de Québec, les avantages économiques du projet sont faibles, notamment en matière de création d'emplois;
- le projet pérenniserait une forme de subvention à long terme aux opérateurs de terminaux dont il serait difficile de s'affranchir;
- ce projet peut nuire à l'image de Québec et au développement de l'industrie touristique;
- le projet ne respecte pas les principes fondamentaux que son promoteur a lui-même définis pour la réalisation de ses projets;
- les impacts sur l'environnement et sur le milieu humain du projet Beauport 2020 sont hautement imprévisibles, principalement en raison du haut niveau d'incertitude quant aux activités qui seront

- accueillies sur les nouveaux terrains créés. Le promoteur n'a pas démontré que son besoin est supérieur aux besoins qui ne pourront pas être satisfaits si son projet se réalise. <u>Ce projet nuit</u> donc à l'intégrité de l'environnement et au maintien de l'équité sociale;
- le projet ne correspond pas à la meilleure utilisation possible des infrastructures portuaires publiques susceptibles de combler les besoins identifiés, compte tenu des diverses possibilités d'aménagement des autres ports publics du Saint-Laurent. Ce projet n'est pas efficace économiquement;

## 10 Conclusion

Pour le Canada, l'avantage net d'un agrandissement à Beauport, comparativement à l'utilisation des terrains déjà existants dans les autres ports publics du Saint-Laurent, n'est pas suffisant pour accepter les inconvénients du projet.

Pour la région de Québec, la possibilité d'obtenir entre 30 et 60 emplois et une augmentation de 0,05% de son PIB au bout de 15 ans, ne compense pas les pertes économiques, sociales et environnementales qui résulteraient de ce nouvel empiétement dans le fleuve. <u>Les appuis qui se sont manifestés pour ce projet ont été acquis sous de fausses représentations quant à ses retombées économiques</u>.

Il ne faut pas qu'un nouvel agrandissement à Beauport soit permis simplement pour aider le promoteur à sortir du cul-de-sac dans lequel il s'est engagé quant à la restauration de ses infrastructures, alors que l'efficacité de la stratégie qu'il propose n'est pas crédible. Le Gouvernement fédéral ne doit pas se laisser entraîner dans un projet risqué qui ne peut se concrétiser qu'en sacrifiant la mise en œuvre d'activités pouvant mieux contribuer au développement économique et social de Québec et du reste du pays.

Les enjeux sociaux et environnementaux sont trop importants pour se fier uniquement aux généralités, aux affirmations non démontrées, aux extrapolations acrobatiques et aux demi-vérités. À défaut d'un rejet définitif, une évaluation environnementale <u>stratégique</u> doit être exigée car elle permettrait une décision plus éclairée quant à la réalisation ou à l'abandon définitif d'un projet de cette nature à Beauport.

Si l'on tient compte uniquement des informations dont la validité peut être vérifiée, nous arrivons à la conclusion que le projet Beauport 2020 ne correspond pas au standard de développement durable requis pour un projet qui utilise des territoires publics et qui requiert des fonds publics pour sa réalisation. Non seulement ce projet doit être rejeté, il doit l'être de manière définitive.

## 11 Recommandations sur le rôle des ports

Ce projet est l'occasion de réfléchir plus en profondeur sur la place que doivent occuper les administrations portuaires. Nous nous permettons de donner des pistes de réflexion visant à éviter des incohérences dans les priorités, les approches et les moyens privilégiés par les différents intervenants d'un même territoire.

## 11.1 Révision de la Loi sur les administrations portuaires

Au moment de l'élaboration de la Loi qui régit les administrations portuaires, on croyait qu'une saine concurrence entre les ports, associée à une grande marge d'autonomie, permettrait un accroissement de l'efficacité du service portuaire canadien. Les autorités publiques canadiennes ont alors cédé une bonne partie du contrôle des activités portuaires à des administrations portuaires locales. Cet encadrement légal a permis à ces dernières et à leurs partenaires d'utiliser ces territoires publics comme s'ils leur appartenaient en considérant que ce qui est bon pour eux l'est nécessairement pour la société canadienne, sans n'avoir de comptes à rendre à personne.

Comme il est expliqué au <u>chapitre 4.1 (parag. e)</u> du présent document, l'usage d'accorder des contrats de location à long terme pour les terrains portuaires réduit l'influence des autorités portuaires et des autorités publiques. Le Canada se retrouve maintenant dans une situation où la grande marge d'autonomie qu'il a cédée aux administrations portuaires se retrouve en grande partie entre les mains des opérateurs de terminaux, lesquels se cachent derrière les prétentions d'immunité des administrations portuaires pour maintenir leur emprise sur ce terrain public et tirer le maximum de cette situation privilégiée. **Ces organismes privés contrôlent un territoire public mais n'ont pas à se préoccuper de l'intérêt public**. Cette situation est inacceptable et il faut revoir la réglementation. Voici d'ailleurs ce qu'en pense le président du <u>Réseau Mondial des Villes Portuaires (AIVP)</u>:

« Les nouveaux enjeux sociaux et environnementaux tels le changement climatique ou la problématique énergétique imposent des choix souvent difficiles entre le développement économique et la nécessité de préserver nos ressources communes. À l'évidence, ces stratégies ne sont pas toujours partagées par nos partenaires, acteurs du transport maritime qui cherchent à imposer leur vision et leur modèle économique en jouant aussi sur le registre de la menace de délocalisation. Pour faire face à ce qu'il nous faut bien appeler quelquefois une forme de chantage au développement économique et à l'emploi pour nos territoires, nous devons affirmer notre solidarité entre places portuaires au-delà de nos concurrences légitimes »52.

Certains opérateurs de terminaux offrent des services portuaires dans plusieurs ports du Saint-Laurent et leurs installations sont bien intégrées 53. Certains disposent d'un rapport de force disproportionné, car ils sont dans une position de quasi-monopole et ils peuvent choisir leur lieu de transbordement en fonction du plus bas prix. Les administrations portuaires étant en concurrence les unes avec les autres, elles sont tentées d'obéir à des impératifs à court terme en sacrifiant l'entretien des infrastructures. Dans un tel contexte, les partenaires peuvent obtenir des tarifs de

<sup>52</sup> www.aivp.org/2016/06/22/dock-infos-n101-juin-2016/

<sup>53</sup> www.gsl.com/imports/medias/fichier-medias/fiches-fr-v3.pdf

complaisance sur des contrats pouvant durer jusqu'à 60 ans.<sup>54</sup> Cela a pour conséquence que les subventions aux administrations portuaires se traduisent le plus souvent par des subventions indirectes aux opérateurs de terminaux.

Pour éviter une concurrence improductive entre les ports publics, il faudrait favoriser la fusion administrative des ports de l'Est du Québec<sup>55</sup> ou la création d'un mécanisme pour favoriser une meilleure utilisation des infrastructures portuaires susceptibles de combler un besoin, compte tenu des diverses possibilités d'aménagement de chacun des ports publics au Canada.

L'obligation devrait être donnée à tous ces Ports de développer un programme de mise à niveau des infrastructures portuaires qu'ils souhaitent conserver et exploiter à long terme. Le fédéral devrait faciliter l'obtention de prêts pour ces travaux. L'obligation devrait leur être donnée de charger un tarif qui tient compte de l'ensemble de leur coût d'exploitation56, incluant le coût du maintien en état des infrastructures que ses partenaires utilisent. On éviterait ainsi des tarifs de complaisance, comme ce qu'on réussi à éviter les États-Unis57 avec leurs ports. De cette manière, on mettrait tous les ports sur le même pied, ce qui limiterait l'emprise des opérateurs de terminaux sur les administrations portuaires. Il serait ainsi possible de mieux tirer profit des avantages de chacun des sites portuaires. Par la même occasion, cela permettrait d'éviter que des ports, cédés par le Fédéral aux intervenants locaux, subissent une concurrence démesurée des Administrations portuaires canadiennes. On éviterait également de supporter par nos impôts des infrastructures qui servent principalement à transporter des marchandises qui ne proviennent pas du Canada à des clients qui ne sont pas canadiens.

Pour rendre plus accessibles les produits canadiens pour le marché local ou pour l'exportation, l'aide que peuvent apporter les Gouvernements doit prendre une forme qui bénéficie plus directement aux industriels canadiens.

Pour mieux tirer profit d'un accroissement éventuel du marché du vrac en transit en provenance ou en direction des Grands Lacs, les interventions des Gouvernements doivent plutôt supporter une stratégie globale visant une meilleure utilisation de l'ensemble des ports du Saint-Laurent et de prévoir des subventions et modifications réglementaires requises dans ce sens.

#### 11.2 Planification d'ensemble

Nous souhaitons qu'une étude de la situation du Port de Québec puisse se faire dans un cadre plus large traitant de l'ensemble des ports du Québec et en tenant compte des solutions alternatives de développement pour chacun d'eux. En procédant de la sorte pour le territoire compris entre Trois-Rivières et Sept-Îles, le Gouvernement fédéral satisferait à la demande du Port de Québec qui a insisté pour obtenir un arbitrage entre les différentes fonctions possibles sur les rives du fleuve dans le cadre d'un plan global d'aménagement.

<sup>54</sup> http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-08-23/html/notice-avis-fra.php

<sup>55</sup> À l'exemple des ports de Colombie-Britannique

<sup>56</sup> Incluant le coût du maintien en bon état des infrastructures qu'ils utilisent.

Les ports des É.-U. ne peuvent donner de rabais à leurs clients. Voir: <a href="http://www.livingstonintl.com/fr/nouvelles-de-la-reglementation-americaine/deux-senatrices-proposent-des-reformes-au-financement-des-ports/">http://www.livingstonintl.com/fr/nouvelles-de-la-reglementation-americaine/deux-senatrices-proposent-des-reformes-au-financement-des-ports/</a>.

De façon plus générale, les études d'impact se rapportant à l'utilisation du domaine public devraient faire l'objet <u>d'évaluations environnementales stratégiques</u>. On éviterait ainsi bien des problèmes.

## 11.3 Le respect des priorités locales

La localisation et le statut particulier de Québec comme ville du Patrimoine mondial nécessitent un traitement particulier que les lettres patentes du Port devraient mieux encadrer. Pour éviter la concurrence entre des activités portuaires et d'autres types d'activités d'intérêt public, il faudrait que les activités du Port soient soumises aux priorités que se sont données les autorités politiques locales. Sans la priorité de ce zonage, les élus doivent se soumettre aux volontés d'un intervenant qui n'a pas de comptes à rendre à la population, tout en pouvant compromettre la mise en œuvre des volontés de ceux qu'elle a élus. Considérant la nécessité de choisir leur bataille et la trop faible probabilité d'y changer quelque chose, même les maires les plus déterminés se résignent et abdiquent leur responsabilité quant à l'aménagement du territoire.

Il faut être réaliste, la situation particulière de Québec impose des contraintes élevées pour le transbordement de vrac. Le Port devrait élaborer un plan de redressement pour adapter ses opérations en tenant compte de la situation particulière de Québec. Il lui faut maintenant recentrer ses opérations vers des activités plus rentables pour lui-même et pour la région et non pas seulement pour des opérateurs de terminaux et des armateurs.

Environ 60% des volumes du Port de Québec sont manutentionnés par la raffinerie Valéro et Bunge. Ce sont eux qui génèrent le plus de retombées économiques pour la région sans provoquer de frais disproportionnés pour le maintien en état des infrastructures. Il en va autrement pour plusieurs autres activités du Port qui requièrent beaucoup de terrain sans apporter de contrepartie équivalente et que l'on doit indirectement subventionner par des tarifs qui ne couvrent pas le maintien en état des infrastructures qu'elles utilisent. Le Port devrait remplacer graduellement ces dernières activités par d'autres davantage en mesure de payer ce qu'elles coûtent.

Plutôt que de requérir de nouveaux terrains, le recentrage des activités pourrait favoriser un transfert d'activités de transbordement de vrac vers d'autres ports du Saint-Laurent. Le Port de Québec ne souffrirait guère de cette diminution. Au contraire, il y a un avantage à se départir d'activités déficitaires dans un contexte où l'on doit, à grands frais, restaurer les installations portuaires qu'elles utilisent ou en créer de nouvelles. Lorsque des terrains sont rares et qu'ils coûtent cher, ceux-ci ne devraient servir qu'à des activités de type intensif en capitaux ou en main-d'œuvre, ou pour acheminer des biens produits ou requis par la région de Québec.

Pour la restauration des infrastructures existantes, il serait préférable de restreindre le niveau d'occupation des terrains portuaires à ceux que le promoteur peut entretenir convenablement et de mettre les sommes prévues par le promoteur pour l'agrandissement directement dans la restauration des infrastructures sélectionnées.

Il est plus efficace de miser sur les points forts de la région. À cet effet, les décideurs régionaux ont privilégié une stratégie économique axée sur les attraits touristiques exceptionnels de la région. Nous croyons que le Port devrait faire de même en misant sur les activités telles la croisière internationale et les croisières-excursions, ces dernières étant fort rentables pour la région. Pour faciliter ce réaménagement, les sommes réservés par le Fédéral devraient plutôt servir à réparer les infrastructures susceptibles d'accueillir des bateaux de croisière.

DOS

Daniel Guay, président ASLB

## Annexe A L'opposition au plan d'utilisation des sols

Lors de la préparation de son Plan d'utilisation des sols en 2000 et de son approbation par le Port de Québec, les principaux intervenants ont manifesté en vain leur opposition à ce Plan. Le Projet Beauport 2020 n'est pas plus acceptable maintenant malgré la dispendieuse campagne de promotion du Port de Québec pour obtenir l'appui de l'opinion publique.

Voici les liens vers les documents qui démontrent clairement l'opposition des intervenants quant au développement sur les battures de Beauport. Un extrait de ces textes est fourni à titre de résumé. Voir aussi les <u>réactions publiques</u> à ce projet sur notre site Web

#### Ville de Beauport 2000- Mémoire relativement au Plan d'utilisation des sols- Résumé

« Dans ce mémoire, nous insistons sur les impacts négatifs que pourrait générer la concrétisation d'un tel plan sur l'occupation des battures de Beauport. Ces utilisations sont tout à fait incompatibles avec la planification de cette partie du territoire comprise dans nos limites administratives. »

#### Michel Guimond 2000- Plan d'utilisation des sols de l'APQ pour le secteur Beauport

« Il est clair que votre projet d'agrandissement viendrait détruire à tout jamais le paysage fluvial qui s'offre à la vue des citoyens de Beauport. L'APQ, malgré son immunité, ne possède pas le droit de s'approprier ainsi du droit de vue des citoyens de ma circonscription. »

#### Association des Citoyens de Beauport 2000- Mémoire sur le plan d'utilisation des sols de l'APQ

« En intégrant le projet d'extension à son plan d'utilisation des sols, l'APQ nuit au développement économique de la région en retardant inutilement la mise en place d'activités récréotouristiques préconisées par la plupart des intervenants de la région. De plus, ce projet prive la population de la région de l'accès au fleuve auquel elle a droit. Il doit donc être retiré du plan d'utilisation de sol de l'APQ. »

#### Comité de valorisation de la rivière Beauport 2000- Réaction au plan de l'APQ

« Le CVRB considère le site de la Baie de Beauport comme étant un endroit exceptionnel à valoriser. Cet espace s'avère l'un des plus beaux emplacements du Québec. En raison de sa situation géographique et d'autres caractéristiques, il offre un fort potentiel récréatif et touristique. Déjà, malgré ses limites actuelles, il exerce un attrait indéniable auprès de la population. Il devient donc important que l'APQ revoie son plan d'utilisation des sols. »

## Annexe B Les ports alternatifs en région

Le principe de planifier un site alternatif a été retenu dès 1977. Une analyse détaillée des autorités publiques en transport (Canada et Québec)<sup>58</sup> réalisée en collaboration avec des consultants, permet de faire certains constats sur les ports de vrac. Cette étude n'a pas débouché sur un projet concret mais elle a démontré que s'il y a des marchés à développer, le choix d'un autre site en aval de Québec est viable. En 2017, il est encore plus pertinent de trouver une alternative à un aménagement portuaire au centre-ville de Québec.

Dans un article du Soleil du 13 avril 2016, titrer « <u>Ports de vracs en dehors des villes</u> », nous avons souligné :

« Des ports de vrac doivent se faire en dehors des zones habitables. Ces ports sont trop générateurs de poussières et de bruit. C'est dans leur nature, leur ADN, comme disent certains spécialistes.

Je le répète fréquemment à ceux qui veulent l'entendre, mais les villes de Chicago et de Toronto ont fait ce choix dans le passé d'aménager les ports de vrac loin de leurs zones urbaines. Ces villes sont pourtant des endroits prospères où il fait bon vivre et faire des affaires. Les zones industrielles sont dans des zones consacrées. À 60 km du centre-ville de Toronto et à 30 km du centre de Chicago. Le Port de Montréal construit ses nouveaux quais à Contrecoeur, à 50 km du centre-ville et le Port de Saguenay, dans des zones inhabitées à 15 km de La Baie ».

L'intérêt des ports du Saint-Laurent pour le transbordement de vrac s'est le plus souvent manifesté dans leur plan d'affaires, leurs plans d'utilisation des sols ou présentés par les villes où ces ports sont situés. Nous vous présentons, ci-après, des extraits de textes fournis par ces intervenants ainsi que quelques données pertinentes. Voir également le lien vers leurs sites qui illustrent le niveau d'intérêt.

## Annexe B.1 Sept-Îles

« Le Port de Sept-Îles figure maintenant et indéniablement comme un grand port de mer sur la planète, puisqu'étant le seul en Amérique du Nord à pouvoir accueillir les plus grands navires de vrac du monde. Avec la relance du Plan Nord et la mise en œuvre de la Stratégie maritime du Québec à l'horizon de la prochaine quinzaine d'années, le Port de Sept-Îles agira définitivement comme un carrefour stratégique qui contribuera significativement à l'essor économique de sa région en livrant le meilleur à notre monde. Il deviendra ainsi la véritable porte d'entrée de l'Amérique grâce au St-Laurent ».

http://www.portsi.com/nous/message-du-pdg

« La vocation industrielle du secteur Pointe-Noire se poursuivra avec le développement du terminal de vrac, les travaux prévus permettront de mieux desservir les usagers actuels du port et de

<sup>58</sup> Étude Gros Cocouna comme Superport pour vracs solides au Québec. Sous-comité de vracs solides (Canada-Québec) (ref : CANQ CCC207)

répondre aux promoteurs attirés par les avantages économiques d'un super-port sécuritaire ouvert toute l'année. (...) Sept-Îles bénéficie d'une position stratégique dans l'axe du transport maritime entre l'Europe et l'Amérique du Nord. À l'embouchure du St-Laurent, son port en eau profonde permet le transport économique des marchandises en vrac sur les plus gros navires existants. (....) Pendant la dernière décennie, environ 22 millions de tonnes ont été manutentionnées annuellement. Plus de 90% de ce trafic provient des matériaux en vrac et les prévisions de développement vont principalement vers ce type de marchandises. En effet, les projets d'implantation de nouvelles industries dépendent directement de la disponibilité d'espace et d'équipements pour le transbordement des matières en vrac produites aux fins d'exportations. Contrairement à bien d'autres ports nord-américains, le Port de Sept-Îles dispose de l'espace nécessaire pour répondre adéquatement et économiquement aux besoins actuels et futurs de ses utilisateurs dans un milieu industriel exempt de conflit d'urbanisation ».

http://www.portsi.com/wp-content/uploads/2015/05/Plan\_dutilisation\_des\_sols\_final 20000904\_addendum.pdf (Article 3.1.1 et 4)

#### Annexe B.2 Matane

« Matane est très bien desservie en termes d'infrastructures de transport. La présence des quatre (4) modes de transport (routier, maritime, ferroviaire, aérien) reflète bien l'importance que joue le domaine du transport. D'autant plus que ces modes de transport sont généralement bien intégrés entre eux et offrent aux utilisateurs un service en complémentarité. »

http://www.ville.matane.qc.ca/ville-d-affaires/avantages-strategiques/infrastructures.html
http://www.ville.matane.qc.ca/images/Upload/Actualites/Actualites/2014/Strategie\_Maritime\_complet.pdf

- Entreposage intérieur 3500m²
- Extérieur près du quai 9300m² 90,9 hectares)
- Extérieur en retrait 4 hectares et <u>550 hectares</u> dans le parc industriel à proximité
- Profondeur (commercial) 10,0m
- Longueur quai commercial 186m
- 2 autres quais

#### Annexe B.3 Bécancour

« *Un des plus grands parcs industriels au Canada*. Avec près de 7 000 hectares de terrain sans dénivellation et à grande capacité portante, le Parc industriel et portuaire de Bécancour se situe dans une classe à part en ce qui a trait à la localisation d'industries à grand gabarit.

#### Un nombre impressionnant de caractéristiques de premier plan

Rares sont les installations bénéficiant d'autant d'avantages que le Parc industriel et portuaire de Bécancour. Son port en eau profonde accessible à l'année, la fiabilité de son approvisionnement énergétique multi source, la disponibilité quasi illimitée en eau nécessaire aux procédés industriels et ses liens directs avec les principales régions industrielles du continent américain (Middle West, Grands Lacs, Côte Est) en font un choix privilégié pour l'industrie ».

#### http://www.spipb.com/port/installations-et-services

- 61 hectares pour manutention et entreposage, dont 14 hectares près du quai.
- Profondeur 10,67m.
- 5 quais de 150 m à 292 m.

#### Annexe B.4 Trois-Rivières

« Avec un trafic annuel de 3,3 millions de tonnes métriques et accueillant 250 navires annuellement, le port manutentionne une variété de produits allant de l'alumine au grain en passant par des conteneurs, des éoliennes, des produits forestiers et autres. De plus, depuis 2010, le port de Trois-Rivières s'est profondément transformé afin d'augmenter sa capacité et sa productivité et d'assurer une meilleure intégration de ses installations dans son environnement urbain.

#### Points saillants:

- 2,7 km de quais, 8 postes commerciaux d'une profondeur de 10,7 m
- 5 hangars de marchandises générales d'une superficie totale de 38 500 m²
- 5 hangars pour le vrac solide d'une superficie totale de 15 600 m<sup>2</sup>
- 80 000 m² de surfaces d'entreposage extérieur

Des élévateurs et des réservoirs pouvant contenir plus de 215 000 tonnes de vrac solide et des réservoirs pouvant recevoir  $250\ 000\ m^3$  de vrac liquide »

https://www.porttr.com/

#### Annexe B.5 Rimouski

« Accessible toute l'année, le Port de Rimouski est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, quelque 315 km à l'est de la ville de Québec. Il dispose de cinq quais variant de 130 à 213 mètres de longueur et d'une profondeur d'eau de 7,3 mètres. On y manutentionne principalement du sel. » <a href="http://www.qsl.com/imports/medias/fichier-medias/fiches-fr-v3.pdf">http://www.qsl.com/imports/medias/fichier-medias/fiches-fr-v3.pdf</a>

- Entreposage extérieur 0,3 hectare.
- Amélioration prévue : profondeur, érection d'un brisant.

## **Annexe B.6** Port de Saguenay-terminal maritime de Grande-Anse

«Son éloignement des périmètres urbains en fait un site privilégié pour la localisation d'industries majeures». <a href="http://www.portsaguenay.ca/index.php?page=8&lang=fr">http://www.portsaguenay.ca/index.php?page=8&lang=fr</a>

- Relié au réseau de chemin de fer
- Accessible à l'année.
- Le quai possède un front de 286 mètres.
- Le port est capable d'accueillir des navires de 100 000 Tm. (tirant d'eau de 14 mètres);
- 4 hectares qui sont disponibles pour l'entreposage temporaire
- 30 hectares de terrain déjà aménagé à 2 km du quai

## Annexe C Les impacts économiques des projets

# Annexe C.1 Impact économique d'un projet de 210 hectares à la baie de Beauport en 1981

							141			-			50	OCIO	)-EC	ONO	MIQUE	E
INTENSITE  DUREE  ETENDUE  [locale			mineur	Occurt terme mineure  Court terme majeure  Court terme majeure  Court terme mineure  Court terme mineure  Court terme majeure  Court terme majeure  Court terme majeure  Court terme mon dêt.	MENTALES				/EMPLOI	ONORTHORN.				tiel	1000	KENTALE	[8]	
			ENDUE 5		OSANTES ENVIRONNEM	poussière	r.	a	ACTIVITE ECONOMIQUE/		secondaire	terclaire	VALEUR DES TERRAINS		es	13	fédéral et provincial	STATISTICS TANADAS
	İ		gionale △ tra-régionale □		COMP		2 odeur	i fumée	ACTI	l prim	2 seco	3 tert	VALE	1 rési	2 autres	FISC	1 Federal	
-			DESCRIPTEURS DU P	ROJET	-	4		10	543		-		(East			0		9
UDES ET	1 arpentage et sondages 2 forages 3 autres études					F		NAME OF TAXABLE PARTY.				A .						2
H	OC.	10	dragage		-	F		- 10	1		Δ		F			100		1/2
CONSTRUCTION	siprb	11 12	fondation de gravier construction du caisson mise en place du caisson			0				Δ	444	A A	E					2
		14 15	remplissage du	caisson		0				Δ	Δ	1			Ħ			1
	-	20	digue		1	+		- 6	+	A	Δ	A	+	-	+	10		1/2
	striere quais		dragage/remplissage				0	6		1	Δ	A						1 2
			infrastructure route-rail			0		- 2		A	Δ	4	-		+		H	1
	avort o	30	dragage d'accès	avant quais			0			F	Δ		E					1
PRESENCE		41	quais digue terre-plein											000	000			
			accostage et nav mazoutage et se			E	0	0			F	A	I				B	1
		53 54	yrac solide yrac liquide marchandise gi			•	0			ŧ	Δ	A	+		0	1	B	
		55 56	marchandise gi	enerale	1				1	1		4	1	T	0	1	П	
DI CUTATION	10110110	57 58	vrac liquide marchandise gi	énérale	1	Ĭ				-				200	000	1	H	
EVD.		59	transport routie	er viaire		A	0	-	1	1	F	A	+	1		1	P	
			superstructures			1			++		-		+		0		H	1
			infrastructures		_			- 8	1	1	A		1		1	1		
			bâtiments activité indust	rielle			0	0	#	1	8	2	1	1	0	1	B	
		65	déversement liqu	ide accident	el		•	-	#	+	-		+	+	+	1		

## Annexe C.2 Impact économique d'un projet récréo-touristique.

Cet extrait du document de la Ville de Beauport touche 2 éléments de notre présentation. L'impact économique perdu si un agrandissement portuaire se réalise à Beauport et la nécessité de considérer des sites en dehors du territoire de l'APQ.

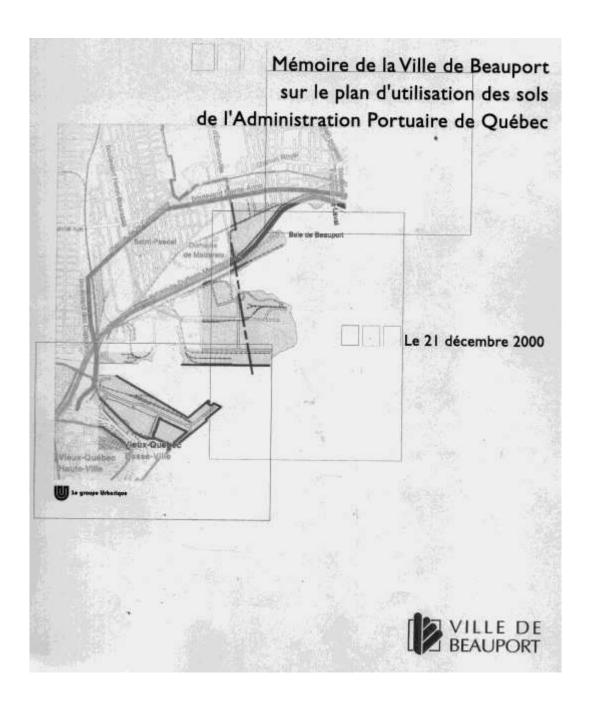


Tableau 2 : Retombées économiques en terme d'emplois pour un projet récréotouristique sur les Battures de Beauport

A) Retombées en terme d'emplois attribuables à un investissement de 15 000 000 \$1

Emplois<sup>2</sup>

Effets directs: 91

Effets indirects: 50

Effets totaux: 141

B) Retombées en terme d'emplois résultant des résultats d'exploitation d'un investissement de l'ordre de 15 000 000 \$1

Emplois<sup>3</sup>

Effets directs: 64

Effets indirects: 12

Effets totaux: 76

#### Notes:

Un projet récréo-touristique sur les Battures de Beauport peut se situer dans une fourchette d'immobilisation allant de 10 à 20 millions \$. Les résultats présentés correspondent à un investissement moyen de 15 millions \$ ; Les données utilisées apparaissent à l'annexe 2. Elles correspondent à un estimé linéaire au prorata du 20 millions \$ utilisé comme référence.

Calculs effectués à l'aide du modèle intersectoriel du Québec, Institut de la Statistique du Québec, 1999 ; secteur de la construction non résidentielle.

Modèle intersectoriel du Québec, Institut de la Statistique du Québec, 1999 ; demande de services commerciaux.

## 4.3 Les effets économiques sur la structuration de l'espace et la prise en compte de la notion de localisation alternative

Un aspect important de la mesure des retombées économiques régionales d'un projet sur un site donné est celui de la possibilité de localisation alternative. En effet, du point de vue de l'économie régionale, que les retombées économiques d'un projet se fassent à un endroit ou à un autre dans la région est indifférent en autant que les retombées se fassent dans la région.

Cet énoncé doit cependant être nuancé pour tenir compte des effets d'aménagement et de fiscalité locale qui peuvent faire qu'il est plus opportun de localiser un projet à un endroit de la région qu'à un autre : par exemple, vouloir contrer l'étalement urbain, rechercher une meilleure utilisation du réseau autoroutier, équilibrer le transport en commun, etc.

Dans le cadre du projet actuel, la prise en compte de la possibilité ou de la non possibilité d'une localisation alternative des projets en compétition pour l'appropriation des Battures de Beauport, revêt un aspect important. En effet, contrairement au projet de l'APQ, le projet de développement récréo-touristique des Battures de Beauport est un projet pour lequel il n'y a pas de site alternatif équivalent dans la région. Les retombées économiques et les effets attendus sur le tourisme et l'organisation de l'espace ne peuvent donc avoir lieu qu'à cet endroit, sinon, elles sont perdues pour la région.

Du point de vue du développement et de l'aménagement régional, un travail récent réalisé par la Ville de Beauport<sup>12</sup>, a mis en évidence que l'espace polarisé par le site des Battures joue un rôle clé. C'est un espace contigu à un territoire urbain important comprenant un parc de niveau régional, soit le Domaine Maizerets et l'Arboretum, et un espace en redéfinition qui est le secteur d'Estimauville. Ces espaces au voisinage immédiat des deux projets en compétition pour l'appropriation de la ressource sol que sont les Battures

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Projet de réhabilitation et de mise en valeur du boulevard Saint-Anne et du secteur D'Estimauville, le Groupe Urbatique inc., 2000.

de Beauport, se situent, en plus, dans le prolongement îmmédiat du centre-ville régional (qui comprend la Colline parlementaire, le Vieux-Québec Haute-Ville et Basse-Ville et le quartier Saint-Roch) par le biais de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'axe Des Capucins/De la Canardière/boulevard Sainte-Anne (voir la carte 2 à l'annexe 5).

Le prolongement de l'axe Des Capucins/De la Canardière/boulevard Sainte-Anne présente la caractéristique unique de joindre deux parcs d'envergure régionale soit le Domaine Maizerets et le Parc de la Chute Montmorency. C'est en conséquence un couloir ayant un potentiel considérable d'attraction une fois les Battures de Beauport mis en valeur judicieusement. Cette mise en valeur fait partie explicitement des orientations stratégiques du CRCDQ dans son dernier plan. À cet effet, le tableau 3 montre les orientations du plan stratégique de la région de Québec du CRCDQ, pour la période 1999-2004, pertinentes au cas du présent mémoire

Tableau 3: Orientations pertinentes du CRCDO

#### Contexte:

- Le CRCDQ affirme que pour la MRC de Charlevoix, « la diversification de l'économie et la protection du paysage sont des orientations à privilégier étant donné les sites naturels et la forte proportion des emplois liés aux activités touristiques.
- De plus, il fait état de la pauvreté qui sévit dans les quartiers centraux de Québec et dans Charlevoix. Ces composantes territoriales sont identifiées par le CRCDQ comme étant des zones prioritaires d'intervention.

#### Orientation:

 Reconnaître les particularités territoriales et restructurer l'économie régionale en se basant sur les forces de toutes les composantes du territoire de la région de Québec tout en contribuant activement à la lutte contre la pauvreté. Suite du tableau...

#### Objectifs stratégiques :

- Permettre à chaque composante territoriale de développer adéquatement des infrastructures pour les touristes et des infrastructures d'accueil pour des industries, des services, etc.;
- Doter les zones prioritaires de la région d'activités économiques diversifiées qui respectent la qualité des milieux;
- Améliorer l'accessibilité, la quantité, la qualité et la proximité des équipements et des services contribuant à la protection et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et citoyennes.

Source : Planification stratégique de la région de Québec, 1999-2004, CRCDQ, 2000

Selon le plan du CRCDQ, la protection et la mise en valeur des paysages sont des orientations privilégiées dans la MRC de Charlevoix. Le plan stratégique identifie deux axes majeurs de développement: il y a, premièrement, l'axe du développement qui intègre l'économie sociale et la lutte contre la pauvreté. Deuxièmement, il y a le secteur touristique, second axe de développement, qui joue un rôle clé dans les stratégies de développement économique de la région de Québec. À cet effet, le centre-ville de Québec et la région de Charlevoix constituent deux espaces forts de la stratégie de développement du CRCDQ à cause de l'activité touristique que l'on y retrouve<sup>13</sup>.

On ne saurait assez insister sur le fait que la proximité du centre-ville régional et de l'espace récréo-touristique des Battures de Beauport est susceptible d'apporter une contribution forte à l'industrie touristique en offrant, à proximité du cœur touristique régional et du Centre des Congrès, un centre d'activités récréo-touristiques régional unique.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Étude de positionnement du secteur d'Estimauville – Parc de la Chute-Montmorency, le Groupe Urbatique, juillet 2000, p. 9.

Le développement et l'aménagement d'un projet récréo-touristique important sur les Battures de Beauport contribuera à ouvrir les parcs régionaux adjacents à une clientèle élargie qui les connaît peu. Un achalandage et une visibilité accrue de l'espace au voisinage des Battures de Beauport représenterait un atout important dans la nécessaire politique de revitalisation des espaces le long de l'axe Des Capucins/De la Canardière/boulevard Sainte-Anne et, finalement, de tout le secteur Beauport depuis d'Estimauville jusqu'aux Chutes Montmorency. À cet espace il faut nécessairement ajouter la portion de couloir qui, par le boulevard Des Capucins, rejoint le centre-ville de Québec. Cet aspect est nettement ressorti lors de l'étude de mise en valeur du boulevard Saint-Anne. Le tout a été confirmé par le responsable de la planification de cette partie de territoire à la Ville de Québec.

Ce qui est en jeu, finalement, c'est tout le potentiel de développement et de mise en valeur de la partie nord-est de la région métropolitaine de Québec, depuis le quartier Saint-Roch jusqu'aux Chutes Montmorency, avec une contribution majeure aux objectifs de développement touristique régionaux. D'ailleurs, comme on l'a vu au chapitre 3, cette constatation est au cœur de toutes les démarches de développement et d'aménagement régional depuis plus de 15 ans.

Par ailleurs, il existe pour la réalisation du projet industrialo-portuaire considéré sur le site des Battures de Beauport par l'APQ une localisation régionale alternative avec le parc industrialo-portuaire de Ville Guay. Sans pour autant minimiser la tâche pour réaliser cette alternative, il y aurait lieu d'en explorer plus à fond les possibilités.

Comme il n'y pas d'alternative de localisation régionale pour la mise en valeur du projet récréo-touristique des Battures et qu'il y en a une pour le projet industrialo-portuaire, on ne saurait comparer les retombées économiques des deux projets puisque, dans le cas du projet récréo-touristique, la non réalisation sur les Battures entraîne une perte nette alors que dans l'autre cas les retombées demeurent encore possibles quoique ailleurs dans la région métropolitaine.

## Annexe C.3 Les limites des calculs des retombées économiques

Les retombées économiques d'un projet, telles que mesurées par les modèles d'analyse fréquemment utilisés, ne représentent pas nécessairement les avantages d'un projet tel qu'ils doivent être considérés pour cette évaluation environnementale.

À la dernière page de son étude, KPMG précise les limites du modèle qu'il a utilisé pour mesurer l'ensemble des retombées économiques des activités maritimes à Québec. Les principales limites sont :

- Il n'y a pas de phénomène de rareté, de substitution ou d'effets de prix : On ne considère pas les substitutions de production que le projet peut entraîner; les pertes économiques dues aux coûts d'opportunité ne sont pas considérées.
- Les relations industrielles et les parts de marché sont donc fixes et indépendantes du niveau de production.
- Le modèle est statique, il n'y a donc pas de considération de modification de l'économie ou des activités dans le temps.

Le modèle intersectoriel du Québec, sur lequel s'appuie l'étude de KPMG, s'applique à des situations où toutes les infrastructures sont déjà présentes et occupées à satisfaire un besoin préexistant. Or, le projet Beauport 2020 est un projet mal défini censé se développer sur une longue période dans un contexte de forte concurrence. Les données qui en découlent doivent être utilisées avec beaucoup de prudence.

Voici ce que dit à cet effet le <u>Département des études</u>, de la prospective et des statistiques du <u>Gouvernement français</u>.

« L'analyse d'impact n'a de sens qu'à un niveau local. En effet, au niveau national, ce que gagne une région en réussissant à attirer des dépenses non locales grâce à « x » est perdu pour les autres régions nationales, une dépense décidée ici étant compensée par une économie ailleurs. (....). Au plan national, le revenu national n'a pas augmenté grâce à « x », mais est seulement partagé différemment. (...)

La justification d'un investissement public local suppose en effet que doit fournir aux résidents locaux un rendement au moins égal à ce qui serait obtenu pour d'autres projets dans lesquels les autorités locales pourraient investir. Dans ce cas, le coût d'opportunité est la valeur de la meilleure solution de replacement non choisie lorsque la décision de dépenser des fonds publics est prise. Toute étude d'impact sérieuse doit donc identifier cette solution, la mettre en balance avec son objet d'étude et démontrer que c'est bien ce dernier qui est le plus efficace. »

http://www2.culture.gouv.fr/culture/deps/2008/pdf/Cmethodes07\_1.pdf (Page 4 et 7)

#### Pour illustrer cette situation, voici quelques exemples concrets.

Un gouvernement qui accorde une subvention de 60 millions de dollars pour le développement d'une activité doit prélever ces sommes auprès des contribuables. Si ceux-ci avaient conservé ces sommes, ces contribuables auraient également généré des retombées économiques. Par ailleurs, les sommes prélevées par nos impôts auraient-elles généré plus d'impact si elles étaient investies

ailleurs? Ces subventions privent-elles d'autres entreprises du moyen de créer encore plus emplois et de revenus?

Supposons que dans un marché équilibré d'une agglomération, la firme Walmart prévoit construire un supermarché susceptible de s'accaparer 75% du marché grâce à son énorme pouvoir d'achat. On prévoit engager 100 personnes et construire un édifice de 100M\$. Avec les impacts directs et indirects et induits, déterminés par les modèles de simulation généralement utilisés, ces retombées économiques ont presque triplé. Mais, que faire des autres 100 emplois perdus dans les autres épiceries, les édifices vides qui ne rapportent plus de taxes, des impacts indirects et induits par les anciens magasins, les coûts d'adaptation de la municipalité à cette nouvelle situation, etc. Globalement, la ville, la région, la province, le pays ont-ils eu réellement des avantages économiques? On ne le sait pas et ça dépend du niveau territorial envisagé. De façon générale, il est reconnu que ce genre d'intervention entraîne uniquement un partage différent des revenus et plus on agrandit le territoire considéré, plus les avantages s'annulent.

Si un autre géant de l'alimentation avait simultanément présenté un projet similaire, un maire en mal de réélection aurait-il pu prétendre que le cumul des deux projets envisagés dans sa ville pourrait générer le double d'emplois et d'investissements (sans compter, bien sûr, les effets induits et tout le reste). Bien sûr que non. <u>Dans le cas où d'autres ports du Saint-Laurent voulaient réaliser un projet similaire à celui du promoteur, ce ne serait pas différent.</u>

Il faut donc procéder autrement pour obtenir une évaluation juste des avantages économiques d'un projet dans le cadre d'une évaluation environnementale, particulièrement si les activités peuvent être réalisées ailleurs au Canada en obtenant les mêmes retombées économiques.

## **Annexe D Études sur l'impact économique des plages**

## Annexe D.1 De l'impact économique des plages

par Jean Lacoursière.

Québec, novembre 2010

« Il n'y a pas rien que des parcs qu'il faut faire, je trouve ça beau, des parcs, mais aussi, il faut créer des jobs. » Ross Gaudreault, pdg du Port de Québec 1

« Anything that harms the beach harms the economy. » Economics of Florida's beaches<sup>2</sup>

Avant l'éclosion récente des algues bleues dans un nombre alarmant de lacs, il était plutôt rare au Québec d'entendre parler de l'impact économique des parcs ou des plages dans une région. Pourtant, la chose est documentée depuis longtemps dans d'autres pays, particulièrement chez nos voisins du sud où la fréquentation des plages et plans d'eau est reconnue pour entraîner des retombées économiques importantes.

Les plages contribuent aux économies locales de multiples façons: 1) elles augmentent la valeur des propriétés; 2) elles stimulent le commerce, le revenu et l'emploi grâce aux dépenses des résidents et visiteurs; 3) elles augmentent les revenus des gouvernements via l'augmentation des taxes perçues.

La littérature abonde de données à ce sujet<sup>2</sup>. Aux États-Unis, le tourisme est le secteur industriel qui génère le plus d'emplois et de revenus étrangers. Les États côtiers reçoivent la plus grande portion de ces revenus (environ 85 %), simplement parce que leurs plages sont la destination touristique préférée. En fait, le nombre de visiteurs des parcs et sites récréatifs dans l'ensemble du pays est inférieur au nombre de visiteurs sur les plages. Par exemple, les visiteurs à Miami Beach sont plus nombreux que ceux à Yellowstone, au Grand Canyon et Yosemite **réunis.** Pas étonnant que la Floride protège la beauté et le sable de ses plages par une loi. L'apport de sable sur les plages érodées, ou *beach nourishment*, est une activité courante et payante : le gouvernement fédéral reçoit davantage en taxes de la part des touristes à Miami Beach que ce qu'il lui en coûte pour entretenir les plages de l'ensemble du pays! Pour l'État de la Floride, chaque dollar investi dans la protection des plages publiques rapporte 8 \$ en taxes payées par les visiteurs. Pour Miami Beach, l'économie reçoit 700 \$ d'argent neuf à chaque dollar investi en entretien des plages<sup>2</sup>.

Dans une étude menée au département d'économique de la San Francisco State University<sup>3</sup>, les chercheurs King et Symes concluent que sans les plages californiennes, les produits intérieurs bruts (PIB) de la Californie et des États-Unis diminueraient respectivement de 5,5 et 2,4 milliards, tandis que les pertes économiques (pertes de retombées directes, indirectes et induites) seraient respectivement de 8,3 et 6,0 milliards. Il s'agit là de pertes nettes, en ce sens qu'elles représentent l'intention des utilisateurs des plages de dépenser leur argent en dehors de la Californie ou des États-Unis advenant la disparition des plages californiennes. Ces chiffres sont astronomiques par rapport à ce qu'il en coûte annuellement au gouvernement fédéral pour la protection des berges californiennes, soit entre 12 et 18 millions seulement. Ce coût d'entretien est en fait 20 fois inférieur

aux revenus perçus directement sous forme de taxes par le fédéral (299 millions) grâce à l'activité économique générée par ces plages.

Les résultats d'une autre étude, qui a l'avantage de ne pas se restreindre à un État chaud comme la Floride, montrent des chiffres étourdissants. En 1994, le *U.S. Army Corps of Engineers* a estimé les retombées économiques de la fréquentation des sites récréatifs situés sur les rives des plans d'eau sous sa juridiction<sup>4</sup>: les visiteurs y dépensent en moyenne 64 \$ US en comparaison de chaque dollar consacré au fonctionnement et à l'entretien des sites. Pour les États, ce chiffre est par exemple 262 \$ (Wisconsin), 242 \$ (New York), 181 \$ (Floride), 111 \$ (Michigan) et 106 \$ (Minnesota).

Une dernière et très récente étude<sup>5</sup> de l'université Ryerson de Toronto s'est penchée sur l'impact économique des plages situées entre Sarnia et Tobermory le long du lac Huron en Ontario. Les sondages de cette étude révèlent que les résidents et les visiteurs dépensent respectivement 9-12 \$ et 42-56 \$ localement (< 50 km) par jour passé à la plage. À l'extérieur d'un rayon de 50 km, les visiteurs y dépensent quotidiennement 29-39 \$.

#### Références

www.radio-canada.ca/regions/Quebec/2007/10/23/001-port\_quebec\_expansion.shtml

<u>Economics of Florida's beaches: The impact of beach restoration</u>, Catanese Center for urban and environmental solutions at Florida Atlantic University (2003), 141 pages. L'article contient une revue de littérature et une abondante bibliographie; disponible sur <a href="https://www.dep.state.fl.us/beaches/publications/pdf/phase1.pdf">www.dep.state.fl.us/beaches/publications/pdf/phase1.pdf</a>.

The Potential Loss in Gross National Product and Gross State Product from a Failure to Maintain California's Beaches, Department of Economics, San Francisco State University, Report prepared for the California Department of Boating and Waterways (2003). <a href="http://userwww.sfsu.edu/pgking/Econ%20Impact%20of%20Out%20of%20State%20and%20For%20tourism%20v7.pdf">http://userwww.sfsu.edu/pgking/Econ%20Impact%20of%20Out%20of%20State%20and%20For%20tourism%20v7.pdf</a>

Economic effects of recreation at U.S. Army Corps of Engineers Water Ressources Projects, É.-U. Army Corps of Engineers (1996), cité dans www.mddep.gouv.qc.ca/eau/recreative/consequence.htm.

<u>Determining the Economic Impact of Beaches: Lake Huron Shoreline from Sarnia to Tobermory,</u> Report summary, R. Dodds, Ted Rogers school of management, Ryerson University (15 April 2010) <a href="https://www.abca.on.ca/downloads/EconomicImpactBeaches\_1.pdf">https://www.abca.on.ca/downloads/EconomicImpactBeaches\_1.pdf</a>.

## Annexe D.2 Autres études sur l'impact économique

Les études ci-après traitent du besoin d'accès au point d'eau. Un extrait de ces études est présenté à titre de résumé avec le lien vers l'étude au complet.

## **D.2.1** Economic impact of recreation at Corps lakes<sup>59</sup>

« Recreation at Corps lakes is more than fun and games. It also is an important part of the local economy. Businesses can see the investment opportunities when thousands of people are drawn every day to an area. Restaurants spring up, along with hotels, resorts, boat marinas, and sporting goods stores. Soon, word spreads through the region of the lake's pleasures and more people begin to visit ». www.corpsresults.us/recreation/receconomic.cfm

## **D.2.2** Determining the Economic Impact of Beaches

## **Lake Huron Shoreline from Sarnia to Tobermory:**

« Conclusion --- Research suggests that the most pressing issue currently in lake tourism is water quality. Popular lake destinations generally have water of high quality, without fear of health or safety concerns. Conversely, lakes with water of poor quality are not popular travel destinations because of the uncertainty surrounding the quality of the water. This research supports that environmental considerations are the overwhelming factor in beach satisfaction. It is clear that beaches are an important part of the tourism product and that in order for this resource to be protected, implementing and maintaining programs such as Blue Flag may be the optimal way to ensure quality is maintained and visitation in optimised.»

http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2014/03/Dodds-Economic-impact-of-beaches-Lake-Huron-shoreline-from-Sarnia-to-Tobermory.pdf.

<sup>59</sup> http://www.corpsresults.us/recreation/receconomic.cfm

## Annexe E Les besoins d'accès aux plans d'eau

Les études ci-après traitent du besoin d'accès au point d'eau. Un extrait de ces études est présenté à titre de résumé avec le lien vers l'étude au complet.

Protection des accès publics aux rives aux États-Unis (vidéo) Jean Lacoursière

https://www.youtube.com/watch?v=GxlyBF\_EN9M

Protection de la baie de San Francisco (vidéo) Jean Lacoursière

https://www.youtube.com/watch?v=fkajFwitC-o&feature=related

Fleuves et rivières: Mode d'emploi grand public LÉONCE NAUD

http://www.gensdebaignade.org/Fleuves\_Modedemploi\_grand\_public.pdf

<u>Public waterfront access – A comparison of integrated coastal management in Canada and the United States</u>

«The final recommendation focus on the need for integrated coastal management as a legal and institutional framework to secure public waterfront access in British Columbia and in a larger context, in Canada.» <a href="http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2014/03/Navarro-Public-waterfront-access-Comparison-of-ICM-in-Canada-and-US.pdf">http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2014/03/Navarro-Public-waterfront-access-Comparison-of-ICM-in-Canada-and-US.pdf</a>

## Annexe F Projets récréotouristiques alternatifs

(liste partielle)

Au cours des dernières décennies, plusieurs projets de développement récréotouristique ont été proposés. Ils n'ont pu voir le jour, l'Administration portuaire de Québec semblant œuvrer en coulisse pour conserver toute sa marge de manœuvre en vue d'un éventuel accroissement des activités portuaires. Cette annexe présente une liste partielle des propositions de développement alternatif présentées pour développer le potentiel récréotouristique de ce site.

- Projet d'étude du potentiel récréo-touristique, menant à l'aménagement d'un parc polyvalent sur les battures et la plage du port, à Beauport. <u>Conseil régional de développement de Québec (septembre 1983)</u>
- Étude préliminaire sur la faisabilité d'un aménagement à des fins socio-récréatives des battures de Beauport Université Laval (juin 1983)
- Concept d'aménagement intégré de la plage des battures de Beauport Enviram inc. Groupe-Conseil (mai 1998)
- <u>Parc de la baie de Beauport. Phase1, Parc récréatif de plein air</u> Comité Ville de Beauport, Ville de Québec, Communauté urbaine de Québec. Octobre 1989
- Le centre récréo-touristique des battures de Beauport : une porte ouverte sur le fleuve,
- Illustration d'un concept intégré d'aménagement, rapport final, Desjardins Marketing Stratégique, 6 mai 1998
- Ensemble, redonnons-nous notre fleuve Forum concernant l'avenir de la Baie de Beauport, ASLB (janvier 2005)
- Centre récréo-nautique, Baie de Beauport; Proposition d'aménagement, Bélanger, Beauchemin Architectes (octobre 2005)

## **Annexe G** Tendances en urbanisme

## Annexe G-1 Développement durable dans le monde

Une analyse des tendances internationales au niveau du développement portuaire indique qu'il est possible de développer les nouveaux terminaux en dehors des villes. C'est aux gouvernements supérieurs d'indiquer les orientations à cet égard puisque les maires peuvent difficilement faire prévaloir leurs intérêts face aux administrations portuaires canadiennes.

#### L'ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS à traité de cette question.

Le développement durable dans les villes portuaires ailleurs dans le monde (source : Association internationale villes et ports - 2000)

La prise de conscience internationale de la nécessité d'une meilleure préservation des ressources environnementales et de la mise en œuvre d'un développement plus durable est au cœur des préoccupations des villes portuaires du monde entier.

La mondialisation de l'économie a conduit à une croissance exponentielle des échanges commerciaux internationaux qui ont été multipliés par 17 depuis 1950. Pour absorber ce flux de trafic toujours croissant, les villes portuaires ont dû s'adapter.

Les ports ont étendu leurs infrastructures, les zones industrielles et logistiques se sont développées à la périphérie des agglomérations, les quais se sont éloignés des villes qui, au contraire, se sont engagées dans la reconquête de leurs zones riveraines.

Aujourd'hui, les villes portuaires ne peuvent plus ignorer les conséquences de leur développement économique sur la nécessaire préservation des ressources environnementales pour le futur. Les pratiques visant à l'instauration d'un développement durable, associant croissance économique, respect des équilibres sociaux et préservation de l'environnement, se multiplient. De nombreuses villes portuaires mènent depuis quelques années des expériences innovantes en ce sens. Les autres sont particulièrement attentives à ces perspectives.

La question des villes portuaires amène aussi des perspectives d'aménagement durable des territoires, régions ou continents. La concentration des flux liés au transport maritime renforce les inégalités spatiales dans le développement économique et génère de nombreuses nuisances pour les populations des régions portuaires concernées. Un aménagement plus équilibré et durable des territoires suppose une coopération accrue entre villes portuaires, qu'elles soient maritimes ou fluviales et un plan global en matière de transport pour prendre les meilleures décisions localement.

## Annexe G.2 Développement portuaire dans les villes

Dès 1977, les experts du Ministère d'État aux Affaires urbaines du Canada, avaient proposé des critères qui devraient être considérés dans le développement <u>durable</u> des ports lorsqu'ils sont situés à proximité des milieux urbains. Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

## Développement portuaire dans les villes canadiennes – critères et tendances (source: Ministère d'État aux affaires urbaines Canada – 1978)

Cette étude fournit une documentation sur le rôle des ports, leur évolution et leurs incidences dans l'aménagement de l'environnement urbain. Elle permet de se faire une idée plus précise des objectifs et des possibilités offertes par une planification intégrée des fonctions urbaines et portuaires. Le texte fait ressortir les tendances générales du développement des ports, en insistant sur la corrélation entre les diverses utilisations auxquelles se prêtent les terrains urbains et portuaires.

L'étude fait ressortir un problème très important qui a trait à l'expansion des installations portuaires, surtout lorsque celles-ci exigent beaucoup de terrains. En 1978, le développement du port de Vancouver au même endroit présente de bien faibles possibilités. Les pressions exercées par d'autres utilisations de terrains pourraient être fortes au point de limiter toute expansion additionnelle. À Québec, le port fait face aux problèmes d'une expansion en aval sur des terres en bordure du fleuve dont la superficie est extrêmement limitée. Le terrain gagné sur l'eau et sur les battures de Beauport retient déjà l'attention des municipalités locales.

Dans le contexte du développement durable, l'étude des tendances permet de donner un aperçu de certains critères d'évaluation de l'incidence des installations portuaires sur les villes. Ces critères se fondent sur l'expérience internationale. Pour la construction de nouveaux ports, il faut envisager :

- L'étendue et la nature des terrains en cause;
- Le trafic ferroviaire et routier et ses incidences sur la configuration urbaine;
- L'industrie portuaire et ses répercussions sur l'emploi;
- L'emplacement du projet de terminal par rapport aux centres d'affaires, aux secteurs résidentiels, aux quartiers et monuments historiques et aux secteurs récréatifs en bordure d'eau;
- 5. Les effets du terminal sur la qualité de l'air et de l'eau;
- L'impact visuel des dépôts de matières en vrac;
- L'emplacement du terminal projeté à la lumière des politiques municipales officielles concernant l'utilisation du bord de l'eau.

Les tendances confirment que lorsque les nouvelles installations portuaires ne sont pas souhaitées en milieu urbain en vertu des critères énoncés, il faut envisager d'autres sites. Les ports sont moins dépendants qu'autrefois des villes où ils sont situés. Il est donc possible d'envisager dorénavant deux options en tenant compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux:

- Les nouvelles installations pourraient être implantées en dehors du milieu urbain;
- Le port tout entier pourrait être déménagé.

## Annexe G.3 Acceptabilité sociale des activités portuaires

En 2012, Michael C. Ircha, expert universitaire du domaine maritime canadien, observe que les ports se sont installés dans le passé au cœur de leur communauté et qu'ils constituaient alors des moteurs économiques importants. Mais aujourd'hui, les impacts négatifs sont locaux et les impacts économiques globaux. Les ports doivent obtenir l'assentiment de leur communauté et surtout du voisinage qui vivent les inconvénients.

By MICHAEL C. IRCHA, Senior Policy Advisor, ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES http://www.canadiansailings.ca/?p=3835

Seaports are essential modes in our integrated global transportation and logistics supply chains. They serve as an interchange point among modes – the interface between land and sea. From an historic perspective, ports tended to be located in the heart of their host communities as they served as the economic engine driving local and regional economic development. This close physical integration between ports and their host communities leads to the need for an understanding and appreciation of each other's roles. Given the port's role in transferring commodities and passengers between marine to land transport modes within their host community, their impact may be more severe than occurs with other industries.

Global economic growth has led to increased commodity throughput in many Canadian ports. This throughput often has little, if any, relevance to the local or even regional community. The cargo volumes are often destined for far inland markets in central Canada and the U.S. The net result can be "global change – local pain." The inland beneficiaries of the commodity flows normally do not suffer from the negative externalities emanating from the port's cargo-handling operations. As a result, the port's host community may not always welcome an increased cargo throughput as it may generate traffic delays from lengthy freight trains, congested highways, limited access to the waterfront, and environmental pollution (air, noise, light spillage, water, dust). Without appropriate recognition of these negative externalities and effective steps to mitigate their impacts, local communities may act to prevent port expansion. The underlying issue in port-community relations is "who gains versus who pays" – this is essentially an equity concern.

Port-community conflicts can arise quickly in times of crisis, such as accidental spills, contamination, congestion and other environmentally damaging problems. In order to deal with issues in the midst of a crisis, credibility and trust must be developed earlier in times of peace and stability. Essentially, ports must build their "reputational capital" in peaceful periods to ensure crisis situations do not grow out of all reasonable proportion.

Ports interact with their host communities in many ways. The waterfront is an increasingly attractive asset for urban development and recreation. Providing public access to the waterfront has become contentious in today's era of increased port security. Thus there is a need for good relationships to deal with public access to the waterfront, recognizing the many restrictions arising from the implementation of the IMO's International Ship and Port Security Code to which all Canadian ports are mandated to adhere. Communities often seek waterfront access for parks and trails along with residential and retail commercial use, all of which can conflict with the port's security requirements and its ongoing marine operations.

Given the importance for Canadian ports to seek social licences from their host communities, what steps are wetaking?

## Annexe H Difficultés d'intégration dans les villes

## Annexe H.1 Difficulté particulière à la ville de Québec

Le dossier des silos destinés à l'entreposage de granules de bois illustre bien la difficulté de gérer une ville comme Québec lorsque les élus doivent composer avec une administration portuaire canadienne qui n'a de compte à rendre à personne. Voici <u>le verbatim des propos du Maire de Québec</u>. Les questions qu'il soulève sont très pertinentes et s'appliquent également au projet Beauport 2020.

Contenu intégral : http://www.accessaintlaurentbeauport.org/la-transformation-dun-maire/

#### - LIBÉRONS LE BORD DE L'EAU-Séance du Conseil municipal du 18 novembre 2013

« Madame la présidente, la tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. J'ai eu de longues discussions avec le maire de Chicago sur la difficulté qu'il a eue à le faire, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec mon ami Alain Juppé qui a réussi à le faire à Bordeaux. Ça a été compliqué, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec le maire de Toronto, mais je précise l'ancien maire de Toronto, sur ce qui a été fait à Toronto. J'ai longuement discuté avec le maire d'une ville où ça a été particulièrement compliqué, le maire de Milwaukee.

Les maires de ces grandes villes-là ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. Et toutes les villes actuellement en Occident qui ont un cours d'eau comme voisin tentent de le faire, et ce qu'on fait actuellement, et mes prédécesseurs l'ont fait, je parle de monsieur Lamontagne, je parle de monsieur Pelletier, et monsieur L'Allier a travaillé ensuite sur l'aménagement, ils ont réussi ces deux hommes-là, à libérer le bord de l'eau. Ce à quoi on assiste actuellement, c'est carrément un retour en arrière ».

#### ON PARLE D'ENTREPÔT

« C'est un recul madame la présidente. Ce n'est sûrement pas le maire de Québec actuel qui est contre le développement économique de cette ville-ci. Je pense que je ne suis pas reconnu comme ça. Je voudrais juste préciser que quand même, on parle d'entrepôts, là. On ne parle pas de laboratoires, d'innovations technologiques, on parle de deux entrepôts. L'industrie de la granule de bois a un bel avenir, je pense, mais tout ce qu'on fait ici, c'est de l'entreposer, de la sortir puis de l'entrer dans l'entrepôt. Je voudrais juste qu'on ne se trompe pas sur la valeur du projet. Mais on pense quand même que c'est dans le rôle du Port, de tous les ports, de transborder, et que c'est normal.

Pourquoi on risque un tel projet dans une ville du Patrimoine mondial de l'UNESCO? Pourquoi on prend un risque dans une ville patrimoniale, culturelle et touristique comme la nôtre? Comment se fait-il que des citoyens corporatifs n'aient pas compris que des interventions dans une ville comme la nôtre, ça doit être fait avec délicatesse? Y ont-ils seulement pensé, parce que c'est ça la question qu'on doit poser ce soir, est-ce que sérieusement ils y ont pensé, pensé à part de leurs propres intérêts? Malheureusement, je suis obligé de dire ce soir que je ne suis pas convaincu. Le Port y a probablement plus réfléchi qu'Arrimage Québec.

Je veux aussi dire ce soir que je me dissocie totalement de certains groupes qui sont contre le projet, mais qui à terme souhaitent la disparition du Port de Québec, parce que ce qui est latent et ce qui est non dit, de la part de certains groupes, c'est qu'ils souhaitent la disparition du port. Ce n'est pas notre cas.

Je veux dire aussi que même si c'est un terrain Fédéral, moi, dernièrement, j'ai payé des impôts au Fédéral et je considère que ça demeure une propriété publique, et ce n'est pas la propriété d'une entreprise, je voudrais qu'on le précise. Ça nous appartient quelque-part. C'est une administration déléguée, mais ça appartient au public canadien. Ce n'est pas une propriété privée. ».

#### - AVEU D'IMPUISSANCE - Séance du Conseil de la Ville de Québec du 2 déc. 2013

« Madame la présidente, ça ne nous fait pas plaisir, ce qui s'est passé là. Je pense qu'on l'a dit assez, je ne veux pas recommencer, là. Les échanges ont été plutôt virulents et costauds avec la direction du Port de Québec. Alors on peut bien revenir sur le dossier, sur le projet, mais ça va nous avancer à quoi? On peut bien vouloir voir le silo disparaitre, ça va nous avancer à quoi? On peut bien vouloir arrêter la construction de l'autre, ça va nous avancer à quoi? Ça ne se fera pas. (....)

(...) Alors nous, on a pris la décision, après s'être beaucoup fâchés, hein, et je l'ai fait personnellement, après avoir étendu amplement mes états d'âme, c'est ça qui est ça. On peut se péter la tête après les murs, mais on ne changera pas ça demain matin. À partir de là, moi, comme maire de Québec, nous comme dirigeants de la Ville, on a décidé de prendre ça autrement, puis à essayer de virer ça à notre avantage en souhaitant et en acceptant les garanties du Port de Québec, qu'il y aurait des consultations pour les autres projets. Alors, je ne peux pas le garantir personnellement, on me l'a garanti, le Port va faire des annonces à ce propos-là. »

## Annexe H.2 Etudes : difficultés d'intégration dans les villes

Les études ci-après démontrent la difficulté de faire cohabiter un port avec un centre-ville. Un extrait de ces études est présenté à titre de résumé avec le lien vers l'étude au complet.

# <u>Allard 2015 – Navigation commerciale sur le Saint-Laurent – Entre perspectives économiques et développement durable</u>

« (...) de surcroît, la gérance et le leadership gouvernementaux pourraient être grandement bonifiés par la concertation systématique des organismes de la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent lors de la planification des projets de développement de l'industrie. Enfin, les actions gouvernementales entreprises pour résoudre une problématique associée au transport maritime doivent faire l'objet d'un processus de suivi de leur réalisation et de leur efficacité sur la résolution des impacts environnementaux. L'intégrité de ce cours d'eau en dépend. »

http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2016/01/Allard-2015-Navigation-commerciale-sur-le-saint-laurent-entre-perspectives-%c3%89conomiques-et-d%c3%89veloppement-durable.pdf

#### Ducruet 2005 – Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires – Du local au mondial

« Les villes portuaires, plus que d'autres, doivent en permanence s'adapter aux mutations rapides des échanges internationaux. Cette adaptation procède d'une double inscription au sein des réseaux maritimes et terrestres ainsi que de relations spatio-fonctionnelles spécifiques entre villes et ports du niveau local au niveau mondial. Cet article propose, dans un but comparatif, une grille de «relecture» des structures et des dynamiques élémentaires qui fondent ces appartenances complexes, parfois contradictoires »

http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2015/11/Ducruet-2005-Structures-et-dynamiques-spatiales-des-villes-portuaires-Du-local-au-mondial.pdf

#### Hoyle 2000 – Global and local change on port-city waterfront

« Successful waterfront redevelopment requires an understanding of global processes and an appreciation of the distinctiveness of port-city location. Waterfront revitalization occurs at the problematic and controversial interface between port function and the broader urban environment. It reflects varied forces and trends, involves community attitudes and environmental sensibilities, and influences transport evolution and urban change. The revitalization phenomenon is examined using community attitudes in Canada and urban regeneration in East Africa to illustrate retrospective and prospective dimensions. »

http://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2015/01/Hoyle-2000-Global-and-local-change-on-port-city-waterfront.pdf

## **Annexe I** Les distances Ville Port -- Illustrations

Identification du port	DISTANCE						
-							
Port de Québec							
Limoilou Quartier Limoilou et terminal actuel	1,2 km						
Vieux port et terminal actuel	1.2 km						
Arrondissement Desjardins Lévis	1,5 km						
Arrondissement Beauport et le nouveau terminal	2, km						
Arrondissement patrimoniale et terminal	2 km						
Vieux Limoilou et terminal	2,4 Km						
Quelques ports dans le monde							
Vancouver Delta de Métro et terminal Deltaport	4,2 km						
Contrecœur et milieu résidentiel le plus proche	4 km						
Centre de Sept-Îles et la zone portuaire Pointe Noire	7 m						
Ville de la Baie et terminal Grand-Anse	7,5 km						
La Baie et terminal Anse Pelletier projeté	10 km.						
Montréal Zone urbaine et zone Contrecœur	27 km						
Marseille et site industrialo-portuaire	37 Km						

## Annexe I-1 Port de Québec







Terminal de Beauport et les quartiers résidentiels de Beauport et Limoilou (Port de Québec)



Terminal de vrac Beauport au pied du Vieux-Québec (Port de Québec)



## **Annexe I-2 Quelques ports dans le monde**

**Observons l'éloignement** des installations portuaires avec le milieu urbain. Lorsque c'est le cas, les autorités portuaires ou municipales sont fières de mentionner la qualité des sites choisis, sites exempts de conflit d'urbanisation :

Distance (27 km) entre le milieu urbain de Montréal (Population 1 600 000) et le milieu industrialo-portuaire de Contrecoeur (Port de Montréal) Distance (27 km) entre le milieu urbain de Montréal (Population 1 600 000) et le milieu industrialo-portuaire de Contrecoeur (Port de Montréal)





Distance (7,5 km) entre la ville de la Baie (Population 20 000) et le terminal de Grande-Anse (Port de Saguenay)

Terminal de Grande-Anse (Port de Saguenay)





Distance (13,8 km) entre la Baie (Population 20 000) et le terminal Rive Nord Anse Pelletier (Port de Saguenay) Terminal projeté Rive Nord Anse Pelletier (Port de Saguenay





Distance (7 km) entre le centre de Sept-Îles (Population 25 000) et la zone de Pointe-Noire (Port de Sept-Îles)

La ville et la zone de Pointe-Noire au large de la baie (Port de Sept-Îles)





Distance (4,2 km) entre la région Delta de Metro Vancouver (Population 107 000) et le terminal Deltaport et le projet terminal 2 de Roberts Bank (Port de Vancouver)

Distance (37 km) entre Marseille (population 850 000) et le site industrialo-portuaire de Fos-sur-mer (Port de Marseille-Fos)





## **Annexe J** Exemple de revitalisation urbaine

#### Annexe J-1 Le cas du centre-ville de Montréal

Montréal est en train de penser à revitaliser son centre-ville et à profiter du fait que le Port de Montréal s'installe en périphérie. Il faudrait que Québec en profite pour revitaliser les berges de Beauport et qu'il pense à rendre ce littoral plus convivial et moins industriel. Réaliser Beauport 2020 serait une incroyable erreur. C'est maintenant ou jamais qu'il faut y penser.

Le maire de Montréal indique : « La seconde forme est l'ouverture du centre-ville sur le fleuve, depuis si longtemps souhaitée par la population. Les mutations du système mondial de production et l'évolution technologique permettent aujourd'hui de recycler les vastes zones industrielles, ferroviaires et portuaires qui, partout sur la planète, avaient historiquement suspendu la relation de symbiose entre le cœur des villes et l'eau. Rien qu'au centre-ville, c'est pas moins de 20 kilomètres de rives dont la Stratégie annonce la mise en valeur, sous diverses formes. Il importe de souligner que nous veillerons à ne pas nuire aux activités du Port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques. »

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\_VMA\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/S TRATEGIE%20CENTRE-VILLE\_WEB.PDF Pages 4 et 5

#### **MOT DU MAIRE Denis Coderre** (Extrait)

Le 21e siècle est le siècle des villes. En 2008, un cap important a été franchi quand la part de la population mondiale vivant en ville a franchi 50 %. L'ONU prévoit qu'en 2050, la proportion atteindra 70 % : ce ne sont pas moins de 2,5 milliards de nouveaux urbains que devront accueillir les villes d'ici là.

Ainsi, l'avenir plus ou moins heureux de l'humanité dépend désormais de la manière dont les villes seront construites, de la qualité de vie qu'elles offriront à leurs habitants. Je tiens à ce que Montréal demeure sur ce point exemplaire, jusqu'à devenir une référence et une inspiration pour l'Amérique urbaine.

Parallèlement à ce vaste mouvement d'urbanisation, le processus de mondialisation d'une économie désormais centrée sur le savoir, la créativité et l'information a fait des villes les principaux lieux de création de richesses. Aujourd'hui, ce ne sont plus tant les pays qui sont en concurrence économique les uns avec les autres, mais plutôt les villes et les régions dont elles sont le cœur, les villes-régions. Dans ce contexte, l'enjeu est de tout faire pour développer nos propres talents – priorité conséquente à l'éducation – en plus d'en attirer de partout dans le monde et de les retenir, qu'il s'agisse d'individus ou d'entreprises.

La réputation internationale d'une ville et son image de marque sont à cet égard déterminantes. C'est ici qu'entre en jeu le centre-ville.

Le centre-ville de sa métropole est l'endroit où une collectivité se présente au monde, où elle affiche ses valeurs, où elle atteste de son dynamisme, où elle témoigne de son art de vivre. Sur tous les continents, les villes aujourd'hui à l'avant-scène, celles dont le nom est sur toutes les lèvres, celles aussi qui tirent le mieux profit du nouveau contexte concurrentiel entre les villes régions du monde,

ont en commun de l'avoir compris : elles réalisent dans leur centre-ville des projets urbains d'exception, mieux, elles font de la totalité de leur centre-ville un projet urbain d'exception.

L'objectif de la Stratégie centre-ville est, par la mise en œuvre d'un projet urbain d'exception, que la grande collectivité montréalaise, et même du Québec tout entier, fasse du centre-ville de Montréal l'une des cartes maîtresses de notre avenir collectif.

L'engagement que je prends aujourd'hui est de soutenir l'élan de notre centre-ville. Parmi toutes les formes que prendra ce soutien, deux auront un caractère particulièrement structurant.

*(....)* 

La seconde forme est l'ouverture du centre-ville sur le fleuve, depuis si longtemps souhaitée par la population. Les mutations du système mondial de production et l'évolution technologique permettent aujourd'hui de recycler les vastes zones industrielles, ferroviaires et portuaires qui, partout sur la planète, avaient historiquement suspendu la relation de symbiose entre le cœur des villes et l'eau. Rien qu'au centre-ville, c'est pas moins de 20 kilomètres de rives dont la Stratégie annonce la mise en valeur, sous diverses formes. Il importe de souligner que nous veillerons à ne pas nuire aux activités du Port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques.

Les villes internationalement réputées pour la qualité de leur aménagement, de Hambourg à Lyon, de Barcelone à San Francisco, ou encore de Paris à Vancouver, ont en commun d'avoir ces dix à vingt dernières années déployées une stratégie de développement de leur cœur reposant sur ces deux axes principaux que sont le choix du transport collectif et la mise en valeur de leur relation à l'eau. Par la Stratégie centre-ville, Montréal entend joindre ce club sélect des villes modèles du XXIe siècle.

Il est important de comprendre que cette ambition pour le centre-ville que la Stratégie annoncée doit être partagée, car elle profitera à tous. Le développement du centre-ville ne se fait pas au détriment de telle ou telle autre partie du territoire. Habitants du grand Montréal autant que de l'ensemble du Québec, nous avons tous intérêt à ce que le centre-ville de notre métropole soit prospère et rayonne. Je veillerai également à ce que la Stratégie n'exclue personne, et qu'au contraire elle renforce le réputé modèle montréalais d'intégration sociale.

Ayons à nouveau confiance en notre savoir-faire et construisons ce centre-ville digne de la place que Montréal occupe dans le monde.

Denis Coderre Maire de Montréal

#### Annexe J-2 Le cas du centre-ville de Toronto

L'agrandissement de l'aéroport Bishop du centre-ville de Toronto ne se fera pas. Ainsi en a décidé le ministre des Transports du Canada en novembre 2015. Il faut préserver la qualité de vie des Torontois qui veulent par ailleurs être davantage consultés lorsqu'il est question de développement des berges de leur ville. Accès Saint-Laurent Beauport signale que les Beauportois ont exactement les mêmes attentes que les Torontois et souhaite que le gouvernement fédéral n'autorise pas l'agrandissement du Port de Québec à Beauport. Les berges de Beauport pourraient ainsi être rendues plus accessibles et attrayantes pour la revitalisation du secteur d'Estimauville.

http://affaires.lapresse.ca/economie/transports/201511/27/01-4925483-c-series-marc-garneau-ne-changera-pas-davis-sur-laeroport-bishop.php

Publié le 27 novembre 2015 à 15h47 | Mis à jour le 27 novembre 2015 à 17h50

# C Series : Marc Garneau ne changera pas d'avis sur l'aéroport Bishop



Selon Marc Garneau, il faut préserver la qualité de vie des Torontois, qui veulent par ailleurs être davantage consultés lorsqu'il est question de développement des berges de leur ville.

PHOTO SEAN KILPATRICK, LA PRESSE CANADIENNE

La Presse Canadienne OTTAWA

Soucieux de «la qualité de vie des Torontois», le gouvernement Trudeau ne reviendra pas sur sa décision de bloquer le prolongement de la piste à l'aéroport Bishop de Toronto, qui aurait permis aux nouveaux avions à réaction de la CSeries de Bombardier de se poser à deux pas du centre-ville.



Le gouvernement libéral a refusé, il y a 15 jours, la requête de Porter Airlines, qui souhaitait renégocier l'entente tripartite conclue entre la Ville de Toronto, l'administration portuaire et Ottawa. Le transporteur aérien voulait allonger la piste à l'aéroport Billy-Bishop afin d'y permettre l'atterrissage et le décollage d'avions à réaction. Actuellement, ce petit aéroport urbain, situé sur une île en face du centre-ville, ne peut accueillir que des avions à hélices.

Le ministre des Transports, Marc Garneau, a réitéré, vendredi, que les libéraux respecteraient leur promesse faite avant et pendant la campagne électorale. Cet engagement, a-t-il dit, répondait aux inquiétudes manifestées par plusieurs électeurs de Toronto au sujet de l'aménagement des berges de leur ville - un enjeu qui dépasse, donc, le seul problème du bruit des avions à réaction pour les riverains de l'aéroport.

Des voix se sont élevées depuis pour demander au gouvernement fédéral d'accepter au moins de reconsidérer sa décision lorsque la Ville et l'administration portuaire publieront, au début de l'an prochain, leurs études d'évaluation et de faisabilité.

Mais le ministre Garneau est catégorique: rien ne pourra le faire changer d'avis dans ce dossier. «C'est plus qu'une question (de bruit): il s'agit d'une promesse électorale, et le fait que les Torontois veulent avoir leur mot à dire lorsqu'il est question de développement des berges de leur ville», a-t-il expliqué dans une entrevue téléphonique. «Parfois, c'est la qualité de vie qui prime.» (...).

(....) Le président de l'organisme «NoJetsTO», Norman Di Pasquale, a estimé vendredi que les déclarations du ministre Garneau constituaient «le dernier clou dans le cercueil» du projet d'agrandissement de l'aéroport. «Pour nous, l'enjeu était, dès le départ, l'aménagement des berges, et nous félicitons le ministre d'avoir été très clair là-dessus» vendredi. (...).

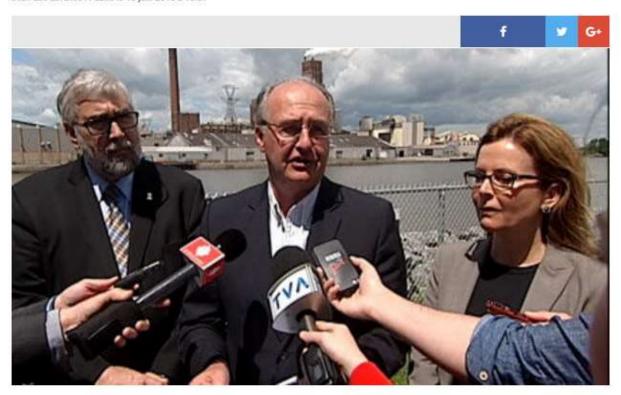
## Annexe K Du pétrole au centre-ville de Québec ?

Un scénario très inquiétant.



## L'opposition craint les convois de pétrole

Jean-Luc Lavaliée | Publié le 10 juin 2015 à 18:07



À Québec, le chef de l'opposition Paul Shoiry s'inquiète pour les citoyens qui demeurent à proximité de la voie ferrée dans Limoilou, à Vanier et à Sainte-Foy, si ses craintes se matérialisent avec le projet d'agrandissement du Port de Québec.

Le chef de Démocratie Québec a demandé, mercredi, au Port de Québec d'agir à visière levée avec son projet qui, selon lui, est destiné au transbordement de pétrole par train. Régis Labeaume a «encore oublié les humains», a-t-il dit, en s'empressant d'appuyer les projets du port.

M. Shoiry ne croit ni le pdg du Port Mario Girard ni le maire qui ont tous deux affirmé qu'aucun projet de terminal pétrolier n'est dans les cartons jusqu'à présent.

«On pense que le port ne dit pas toute la vérité. Moi, je suis ferme là-dessus. Nous, on pense que c'est pour le pétrole. On ne croit pas qu'il y aura des installations, des réservoirs aussi importants pour autre chose que du pétrole», a balancé M. Shoiry lors d'un point de presse en plein air, mercredi, avec les immenses réservoirs de vrac liquide (et de pétrole) du port en toile de fond.

http://www.tvanouvelles.ca/2015/06/10/lopposition-craint-les-convois-de-petrole

Des convois ferroviaires pétroliers qui circuleront à 100 mètres des écoles et des garderies de Limoilou et de Vanier. Qui va prendre la responsabilité en cas d'accident ?

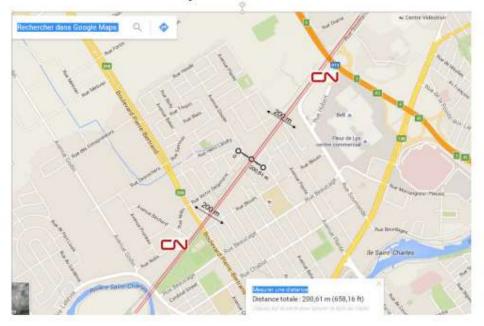
Cardere Las
Petris Kongourous
Education Internationale

Control of Formetion
Professional Internationale

Control of Formetion
Professional International

ontrol of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Professional International
Control of Formetion
Control of

## La voie ferrée des hydrocarbures - Vanier et habitations



## Annexe L L'illusion des marchandises conteneurisées



Illusion ou perspective plausible?

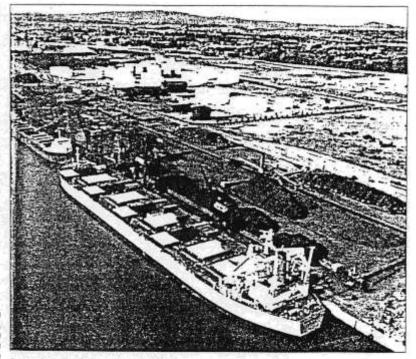
# Québec vise les PC de 4.000 TEU et plus

"Nous avons un projet qui consiste à réaliser un terminal à containers pour PC de 4.000 TEU et plus, qui ne peuvent et ne pourront remonter le St-Laurent jusqu'à Montréal. Nous sommes convaincus que ces grands navires viendront à Québec et il faut nous préparer si nous voulons que la containérisation se pour suive sur le St-Laurent". C'est ce qu'à déclaré Ross Gaudreault, président-directeur général du port de Québec alors qu'il recevait les membres de la visite organisée par le secrétariat à la mise en valeur du St-Laurent, pour la presse spécialisée.

Au cours d'une visite du port, la direction a effectivement montré l'emplacement sur lequel seront réalisés des projets d'extension. A l'extrémité de l'actuel terminal à pondéreux, un quai sera realisé, d'une longueur de 3.000 pieds, pour une profondeur d'eau de 18 m à marée basse, ce qui ira de pair avec la création d'un arrièreterrain de quelque 40 ha. Selon notre interlocuteur, le gouvernement a donné le feu vert pour une telle réalisation, qui ne pose aucun problème sur le plan de l'environnement. Ceci dit, aucune date n'est prévue pour le démarrage des travaux. On attend que des clients utilisateurs potentiels se manifestent. De même, le projet du terminal à containers ne représente qu'une option. D'autres réalisations pourraient intervenir plus particulièrement dans le secteur des yracs.

#### Une faiblesse: les diverses

Québec a toujours été jusqu'ici un port vraquier. L'année demière, son trafic gobal a atteint 17,75 mlo de 1 (contre 10,02 mlo de t l'année précédente), dont 654 mlo de t de vracs solides, 10,91 mlo de t de vracs liquides, les diverses n'ayant représenté que 290,000 t. Le record dans ce demier secteur fut



Le terminal vraquier au port de Québec

Jeudi, 6 juin 1996

réalisé en 1992 avec 650.000 t. Ce trafic de diverses est constitué de papier/pâte à papier, de lait en poudre, de granit et d'amiante. L'intérêt pour le container est suscité par les évolutions qui se manifestent dans ce secteur du liner, marqué par l'apparition de PC de 4.000 à 6.000 TEU, mais aussi par d'autres facteurs qui découlent de la nouvelle politique maritime qu'entend pratiquer le gouvernement fédéral. Ce n'est pas la pre-

mière fois que Québec manifeste des intentions dans ce domaine des containers. Rappelons qu'il fut question, il y a quelques années du transfert de Montréal à Québec du service de Cast 83 alors assuré par une flotte de conbulkers de 75.000 t.dw représentant une capacité unitaire de 1.500 TEU. A ce sujet, Ross Gaudreault nous

a signalé que son administration avait été effectivement approchée par la direction de cet armement dans le cadre d'un projet qui consistait à utiliser le port de Zeebrugge en Europe, au lieu d'Anvers, et Québec au Canada au lieu de Montréal, vu qu'une nouvelle flotte de conbulkers devait intervenir, d'une capacité de l'ordre de 140.000 t.dw, soit une capacité containers de 2.800 TEU. II semblerait que les auteurs dudit projet se soient trompés dans leurs calculs, car lorsque le prix des navires en question fut connu, ce projet a été définitivement classé. Seul le port de Zeebrugge a bénéficié de l'opération qui aujourd'hui, est exploitée avec une flotte de quatre PC classiques de 1.700 TEU, de type intégralement cellu-

La direction du port de Québec s'est d'ailleurs rendue à Zeebrugge afin d'y étudier le projet de nouveau terminal, l'objecif étant de réaliser une installation similaire sur les bords du St-Laurent.

#### Certains atouts

Aujourd'hui, la direction de ce port canadien relance cette idée. "Nous ne voulons pas concurrencer Montréal, mais si l'on veut garder le trafic des containers sur le St-Laurent, il faut réagir", dit Ross Gaudreault. Et notre interlocuteur de faire valoir certains arguments. Québec a une meilleure accessibllité en ce sens qu'il peut réceptionner des unités allant jusqu'à 150.000 t.dw., Montréal étant limité à 11 m de tirant d'eau, Halifax à 14 m (et ce port n'a pas de position de marché), Boston à 12,20 m et New York à 13 m. Par ailleurs, il s'agit de la distance la plus courte au départ de l'Europe, Enfin, ce port est relié au réseau autoroutier qui dessert le Midwest, et les deux compagnies ferroviaires CP et CN y sont présentes. La distance entre Québec et Montréal est, rappelons-le, de 230 km par la route ou 12 h de navigation. Signalons également que Québec a désormis une main-d'œuvre qui dépend d'une organisation syndicale locale et non plus conjointe avec celle de Montréal et que des négociations sont en cours, qui visent à instaurer un concept de haute productivité impliquant une flexibilité maximale en ce qui concerne les méthodes et conditions de travail. Le régime de la sécurité totale de l'emploi a été banni. A noter que Montréal s'est lancé sur la même

#### D'autres critères

Il semblerait que d'autres critères pourraient éventuellement être pris en considération, dans la foulée de la politique fédérale qui vise à obtenir une récupéraon maximale des coûts. Il y a d'abord cette nouvelle charge de 15 cents la tonne se rapportant aux coûts des aides à la navigation fournie par les Coast Guards. Il y a la perspective prochaine de nouvelles charges pour le financement des services assurés par les brise-glace et des coûts de dragage. Québec étant plus près de la mer, la première charge sera légèrement moins importante par rapport à Montréal, et ce port n'a pas besoin de l'intervention de brise-glace. Par contre, des dragages sont nécessaires dans la passe appelée "traverse Nord', soit 1,5 mio de CAD par an, travaux qui servent également à Montréal et aux autres ports qui se trouvent le long du parcours (Sorel, Becancour, Trois Rivières, etc). Il faudrait donc partager cette addition. Toutefois, les dragages entre Québec et Montréal représentent une dépense de 3,5 mio CAD/an.

Et n'oublions pas les coûts du pilotage jusqu'à Montréal. En ce qui concerne les coûts logistiques terrestres supplémentaires par rapport à une desserte du Midwest par rapport à Montréal, la direction du port de Québec considère qu'il s'agit là d'un aspect marginal.

#### Une question de réalisme?

Peut-on imaginer des PC de 4.000 TEU et plus remontant le St Laurent jusqu'à Québec, même dans le cadre d'une éventuelle suppression de l'escale de Halifax? En tant qu'observateurs, nous sommes assez sceptiques. Il faudrait que ces navires pratiquent la même tactique que celle des armements touchant Montréal, en ce sens qu'il ne s'agit que d'une seule escale au cours de laquelle la totalité de la cargaison est déchargée, les navires faisant le plein par la suite pour le retour. Par ailleurs on ne peut négliger le fait que des armements engagés dans ce trafic, à savoir OOCL et Canmar, alignent une nouvelle génération de PC qui représentent la capacité maximale admise jusqu'à Montréal, qui a une position de marché. Quant au rail, tant CP que CN pratiquent des prix plus élevés de et vers Québec du fait de la faiblesse de volumes dans ce demier port.

Le secteur de l'Atlantique du Nord est beaucoup trop difficile pour que des armateurs alignent sur le St-Laurent des PC géants particuièrement coûteux, puisque devant être renforcés pour la navigation dans les glaces. A la direction du port de Québec, on reconnaît que ces considérations sont bien réelles, mals on s'empresse d'ajouter qu'il s'agit d'un projet à long terme, qu'on etudie l'évolution en cours et qu'il n'y pas encore de contacts précis avec des clients armateurs. Côté secteur privé portuaire local, on fait également preuve de scepticisme quant à l'inscription de Québec dans les trafics containerisés. Ce secteur considère que Québec est avant tout un port vraquier et que c'est dans ce secteur que les développements doivent se manifester, car porteurs à court terme.

LE LLOYD, JEUDI 6 JUIN 1996

## Annexe M Les questions laissées sans réponse

Malgré les 1500 pages déposées par le promoteur pour son étude d'impact du projet Beauport 2020, les questions les plus importantes sont laissées sans réponse.

- Le Gouvernement fédéral doit-il fournir 60 millions de dollars pour agrandir ses propres terrains par un remblaiement dans le fleuve sans même analyser la possibilité de satisfaire aux besoins canadiens en utilisant les autres infrastructures qu'il possède déjà dans le couloir fluvial ?
- Est-il avisé d'évoquer la concurrence entre les ports publics pour restreindre la recherche de solutions alternatives aux terrains du Port de Québec alors qu'on s'apprête à réduire cette concurrence par l'attribution préférentielle de subvention ?
- Le Canada doit-il permettre voire même subventionner un nouvel empiétement dans le fleuve principalement pour que des entreprises américaines ou d'outre-mer obtiennent plus facilement diverses marchandises en vrac qui ne proviennent même pas du Canada?
- Le promoteur gère des terrains publics, bénéficie d'un encadrement légal public et demande des fonds publics pour le soutenir. Ne devrait-il pas démontrer que son projet ne découle pas uniquement d'un jeu de concurrence entre les ports ?
- La grande marge d'autonomie que le Gouvernement fédéral a cédée aux administrations portuaires se retrouve maintenant en grande partie entre les mains des opérateurs de terminaux lesquels se cachent derrière les prétentions d'immunité des administrations portuaires pour maintenir leur emprise sur ce terrain public. Doit-on laisser cette aberration «s'agrandir» davantage?
- Est-il sage de créer de nouveaux terrains publics à même le fleuve au cœur de la Ville de Québec pour les mettre à la disposition de partenaires encore inconnus du Port qui en aura le contrôle prépondérant pour une période pouvant aller jusqu'à 60 ans.60?
- Est-il approprié que le Gouvernement canadien accorde un avantage concurrentiel à un port canadien donc l'objectif est ouvertement de concurrencer des ports américains, alors qu'aux États-Unis, on semble croire que le Canada fait déjà de la concurrence déloyale? En effet, deux sénatrices proposent une modification de la Loi américaine 61 pour permettre aux administrations portuaires de proposer des rabais aux expéditeurs afin de rendre les ports américains plus concurrentiels face aux ports canadiens.

Les objectifs du développement durable ne peuvent être satisfaits par un projet qui ne respecte pas les préceptes d'une saine gestion du territoire. Le promoteur et les divers paliers de gouvernement se sont tous fixé des objectifs en ce qui concerne le développement durable. Il ne suffit plus qu'ils affirment hautement s'en préoccuper. Ils doivent livrer la marchandise, particulièrement dans ce dossier, puisque l'on y traite de l'agrandissement par un remblaiement dans le fleuve d'un terrain public qui pourrait être mieux utilisé au bénéfice des générations futures.

<sup>60</sup> http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-08-23/html/notice-avis-fra.php

<sup>61</sup> www.livingstonintl.com/fr/nouvelles-de-la-reglementation-americaine/deux-senatrices-proposent-des-reformes-au-financement-des-ports/