



Jean Lacoursière, Victoria, C.-B.  
Le 16 avril 2009

Rubrique - Commentaires des lecteurs, p. 17.

## Remblayer le fleuve à Beauport pour contrer la crise

Flairant l'occasion, le pdg du Port de Québec Ross Gaudreault, fonctionnaire fédéral et homme puissant dominant le littoral, souhaitait dernièrement que le fédéral consacre 387 millions de son programme d'infrastructures pour construire de nouveaux quais de transbordement de vrac à même la baie de Beauport. Ces quais (610 mètres x 375 mètres) ruinerait les attraits du site récréotouristique aménagé au coût de 19 millions pour le 400<sup>e</sup> de Québec. Le pdg du Port est clair : « Il y aura 1 000 travailleurs sur ce chantier pendant quatre ans. [...] Si on a l'argent pour le projet, on y va. Si on ne l'a pas, on ne le fera pas. »

Plus récemment, l'ingénue députée Josée Verner se demandait: « Un projet aussi important que le projet d'expansion du Port de Québec, est-ce que ça nécessite des audiences publiques? » Pour justifier une augmentation du vrac aux pieds de Québec, l'argument est économique, mais louche.

Selon Ross Gaudreault, le Port génère dans la région des retombées annuelles de 600 millions et 5 500 emplois. Voilà de nouveaux chiffres, de source inconnue à ce jour. Ces dernières années, le Port citait plutôt une étude de 1995 estimant des retombées de 350 millions et 6 000 emplois. Ces chiffres représentent l'impact de TOUTE l'industrie maritime de Québec–Chaudière–Appalaches. Or, dans cette étude, les entreprises de transbordement de vrac sont regroupées dans la catégorie «Industries portuaires», qui généraient en 1994 des impacts de 107 millions et 2 260 emplois (dont 1 500 chez MIL-Davie).

Curieusement, cela ressemble aux résultats d'une étude de la Conférence régionale des élus sur le transport des marchandises et utilisant des données de 2001. Seule étude connue n'émanant pas de l'industrie maritime elle-même, on y apprend que le secteur « Transport maritime des marchandises dans Québec–Chaudière–Appalaches » produisait en 2001 des retombées de 115 millions et 1478 emplois. (En 2007, le PIB de Québec–Chaudière–Appalaches était 39 milliards).

On ajoute: « Le Port de Québec est reconnu comme étant une installation compétitive pour le transport des vracs solides et liquides en raison [...] de la faible intensité en main-d'œuvre exigée par ces activités. » Cela est connu: le transbordement de vrac requiert peu de main-d'œuvre, mais beaucoup d'espace. En 1981, la firme Pluram, alors sous contrat avec le Port, avait étudié les impacts d'un agrandissement à Beauport de même nature que celui envisagé aujourd'hui, mais approximativement 10 fois plus important. Pluram évaluait l'impact économique de l'exploitation de cet agrandissement comme étant mineur. On peut conclure que l'impact d'un projet dix fois plus petit serait encore plus faible, surtout qu'un terminal de vrac est davantage automatisé aujourd'hui qu'en 1981.

Aux citoyens stupéfaits que la magnifique baie de Beauport puisse être partiellement remblayée pour une activité à faible valeur ajoutée comme le transbordement de vrac, Ross Gaudreault réplique: « 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 ». Toutefois, lorsqu'on lui demande à l'assemblée générale annuelle 2008 de l'Administration portuaire combien d'emplois seraient créés à long terme par ce vrac additionnel à Beauport, il n'en a aucune idée.

Il y a longtemps que le pdg du Port milite chez ses patrons – nos élus fédéraux – pour la construction de quais. Entretemps, il se moque des opposants au projet, leur disant d'attendre le dévoilement des plans avant de contester. Est-ce à dire que le pdg quêterait à Ottawa sans plans? Pourtant, le tracé des quais est connu depuis la réunion du Conseil municipal du 4 juillet 2007, alors que les élus ont avalé un Protocole d'entente (ultérieurement avorté par le gouvernement du Québec) montrant ce tracé et obligeant la Ville à appuyer l'expansion portuaire à Beauport. On y a entendu la mairesse Boucher menacer le Conseil afin qu'il adopte ce Protocole, sous peine de voir s'arrêter net les travaux préparatoires au 400e à Beauport.

Pour tenter de calmer les citoyens inquiets, le pdg du Port a promis à plusieurs reprises des « audiences publiques ». Cela n'est que poudre aux yeux. Le Port de Québec n'est lié qu'au processus le moins contraignant du Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes (REEAPC), connu sous le nom d'« Examen préalable », et par lequel le Port est à la fois juge et partie (!). Il n'a aucune obligation de tenir compte des opinions des citoyens émises lors de consultations publiques et le recours à ces dernières reste d'ailleurs discrétionnaire.

Devant l'ampleur des impacts environnementaux, économiques et sociaux d'un tel projet dans une ville du Patrimoine mondial comme Québec, ce projet devrait pourtant, comme cela est possible, faire l'objet d'un « Examen par une commission » (audiences publiques avec la participation d'experts) qui devrait analyser les justifications et les autres moyens de réaliser le projet. Si cette expansion portuaire est aussi nécessaire que le Port le prétend et si Beauport est le seul endroit où elle peut avoir lieu, un tel examen le révélera au grand jour.