



Québec, le 15 janvier 2008

Monsieur Benoît Pelletier  
Ministre responsable des Affaires intergouvernementales canadiennes  
875, Grande-Allée Est  
Québec (QC) G1R 4Y8

Objet : Protocole d'entente entre Administration portuaire de Québec et Ville de Québec – Entente relative à l'aménagement de la baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport

Monsieur le ministre,

Le kilomètre de plage à l'extrémité de la péninsule de Beauport connaît une fréquentation de masse depuis *Québec 84*. D'importantes transformations et améliorations seront apportées au site pour le 400<sup>e</sup> de Québec, mais cet endroit d'une beauté exceptionnelle est encore menacé. En effet, le pdg de l'Administration portuaire de Québec a parlé de l'urgence d'y construire deux quais de transbordement de vrac<sup>1</sup>. Cette plate-forme portuaire (610 m x 375 m) serait un prolongement, à même le fleuve, de la moitié sud de la péninsule. Les effets sur le secteur seraient désolants : plage réduite de moitié, panorama fluvial balafré et enlaidissement de l'est de la ville. Un secteur mal-aimé que l'on essaie tant bien que mal de revitaliser. Pour ces quais, ce port fédéral a besoin de fonds publics d'Ottawa (250 à 350 M\$).

Face aux protestations contre cette expansion portuaire, le pdg du Port affirme : « *Je regrette, mais on a pris la peine de faire un projet avec un parc exceptionnel. On a un accord. [...] C'est sûr que ça ne peut pas plaire à tout le monde* ». L'accord en question est un protocole d'entente qui engage la Ville à « appuyer le Port dans ses démarches pour l'obtention des autorisations nécessaires pour la construction de deux quais ». Ce protocole d'entente fut voté durant la séance du conseil de la Ville de Québec le 4 juillet 2007. Le pdg du Port peut bien parler d'un « accord », mais ce protocole d'entente n'aura qu'une valeur égale à celle du papier sur lequel il est imprimé tant et aussi longtemps qu'il ne sera autorisé par le gouvernement du Québec.

Mais dans quelles circonstances ce protocole a-t-il été voté ? Une écoute attentive des enregistrements de la séance du conseil de la Ville du 4 juillet 2007 répond à cette question<sup>2</sup>. Déjà à cette date, les plans du site récréotouristique sont finalisés et les aménagements sont en chantier. Voici les faits saillants du débat qui a eu lieu (une cassette audio est jointe à cette lettre) :

- 1) Les conseillers ont à se prononcer sur un protocole d'entente qui propose deux quais dont les plans semblent figurer sur les copies de seulement quelques conseillers;
- 2) Les conseillers qui s'expriment sont d'accord avec le « principe » des deux quais; aucun ne soulève l'incongruité d'avoir une plateforme industrialo-portuaire adjacente à un site récréotouristique 4-saisons de 19 M\$, légué par le fédéral pour le 400<sup>e</sup> de leur ville;
- 3) Bien que d'accord avec le « principe » des deux quais, plusieurs conseillers sont inquiets de leurs impacts potentiellement négatifs sur le site récréotouristique, dont les coûts d'exploitation

et d'immobilisation seront pris charge par la Ville. Ainsi, le conseiller Jérôme Vaillancourt (Renouveau municipal de Québec) propose un avis de modification se lisant comme suit :

*« Le conseil municipal accepte l'entente de principe intervenue avec le Port de Québec, mais souhaite qu'un projet détaillé lui soit soumis quant à la localisation des quais et de son impact sur le secteur, se réservant le droit de reprendre une nouvelle décision sur réception de ces informations. ».*

- 4) La mairesse Boucher, appuyée ensuite par l'intervention de la conseillère Lisette Lepage, met en garde les membres du conseil :

*« Si on modifiait notre intention d'accepter les deux quais, cela mettrait fin au projet de la baie de Beauport. C'était une condition sine qua non, et elle a été expliquée quand le projet nous a été présenté il y a plus d'un an au comité exécutif, ça ne se discute même pas. [...] C'est certain que les travaux ne continueront pas si la question des deux quais est remise en cause. »;*

- 5) La conseillère Lisette Lepage s'étonne que des inquiétudes soient soulevées à ce stade-ci par les deux quais, disant qu'ils ont toujours été sur les plans, depuis le tout début du projet, et que les groupes de pression ont eu la chance de voir ces plans et d'y apporter des améliorations. [Note : ces affirmations diffusent l'information fausse que les deux quais ont toujours été présentés au public de façon explicite et limpide et qu'ils ont fait l'objet d'un large consensus];
- 6) Le conseiller André Letendre mentionne qu'il serait étonné de voir l'avis de modification entraîner un arrêt des travaux. Des contrats sont accordés et les travaux doivent être terminés avant la fin de l'automne 2007;
- 7) Initialement en faveur de l'avis de modification, la conseillère Ann Bourget (cheffe du Renouveau municipal de Québec) demande le retrait de l'avis de modification;
- 8) Le conseiller François Picard dit que les quais ont toujours été sur les plans, à la présentation du projet de la baie de Beauport au comité exécutif, puis aux audiences publiques durant lesquelles le Port aurait répondu à toutes les questions de la population, notamment sur l'ensablement de la baie, en fournissant toutes les études nécessaires. [Note : cette relation de la soirée d'audience publique est très loin de ce que notre organisation y a vu et entendu]

Les propos contenus dans cet enregistrement témoignent de la relation malsaine qui existe entre la ville patrimoniale de Québec et l'administration fédérale qui contrôle son littoral. En fait, ce contrôle s'étend jusqu'à la pollution des esprits de nos élus municipaux. Ils en viennent à dire des demi-vérités évoquant l'aliénation, l'impuissance et l'abdication, au sujet d'un territoire qui est fondamentalement la propriété de tous. Quelques exemples de l'enregistrement du 4 juillet 2007 :

*« On peut pas empêcher le Port d'avoir des activités portuaires dans le port! »* (Conseillère Ann Bourget)

*« Je comprends très bien l'idée qui se dégage de la proposition de M. Vaillancourt. Cependant, ça m'agace un peu, parce que je me dis, ces gens-là [le Port] sont quand même chez-eux, c'est un*

*territoire fédéral, c'est eux qui payent [sic] tout l'aménagement de ce parc-là. [...] De toute façon, s'ils arrêtent les travaux, les quais, ils vont les faire où ils ont envie de les faire. C'est comme le débarcadère piétonnier des voyageurs maritimes là, quand ils ont décidé de le faire là, ils l'ont fait là pis bon, je sais pas, selon moi là, ce serait pas une bonne idée.* » (Conseiller Jean-Marie Laliberté)

*« Mais le principe là, en tant que tel, sur le droit qu'a le Port et la volonté du Port d'aménager les deux quais, on en est tout à fait... »* (Conseiller Alain Loubier)

Il est utile ici de rappeler l'article 48.1 de la Loi maritime du Canada. Il stipule que le plan d'utilisation des sols d'une administration portuaire doit « *tenir compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.* » Il suffit d'expliquer à quiconque les plans d'expansion du Port sur la péninsule de Beauport pour comprendre que l'augmentation du transbordement de vrac à cet endroit n'obtient aucune acceptabilité sociale, la population jouissant de l'intégrité de ce site depuis *Québec 84*.

La compétition entre les ports du Saint-Laurent force les fonctionnaires du Port à envisager le transbordement maritime dans la seule perspective des berges exigües de Québec. S'il est normal de s'appuyer sur les impacts économiques extrarégionaux pour justifier des activités portuaires, il est également normal de considérer les infrastructures portuaires extrarégionales pour ces activités. Or depuis 2007, la Loi maritime du Canada permet la fusion d'administrations portuaires afin que des sites exceptionnels comme Beauport ne soient sacrifiés à cause d'une compétition stérile entre ports canadiens. Pourquoi ne pas fusionner le Port de Québec à un port en eau profonde en aval, afin de réduire la pression sur les berges de Québec et créer des emplois en région?

En 1977, les gouvernements provincial et fédéral ont commandé une étude sur le potentiel de Gros-Cacouna comme superport de vrac solide<sup>3</sup>. On comparait le potentiel de Beauport et Gros-Cacouna, comparaison pouvant aussi se lire en pensant aux autres ports en eau profonde (Port-Cartier, Sept-Îles). Ce rapport dit « *qu'à long terme, le site de Gros-Cacouna [...] doit être préféré à celui de Québec* », parce que « *Gros-Cacouna n'a pas de restrictions quant à la taille des navires qui pourraient s'y rendre* », et que « *le site de Gros-Cacouna offre de meilleures possibilités en terme d'espace et de terrains disponibles, autant pour les besoins portuaires que ceux de l'industrie lourde* ».

En somme, lors de la séance du conseil de la Ville du 4 juillet 2007, le comité exécutif a demandé aux élus d'approuver une version incomplète du protocole d'entente entre la Ville et le Port, sous la menace d'un arrêt du projet récréotouristique lié au 400<sup>e</sup>, cela au nom d'une condition *sine qua non* dont personne n'a de trace écrite. Apparemment, le Port entend profiter d'un legs fédéral en l'honneur du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec pour concrétiser une expansion portuaire contre laquelle la population se bat depuis plus de 25 ans. Fenêtre sur le fleuve ou fenêtre d'opportunité?

Parce que nous, Accès Saint-Laurent Beauport, constatons depuis 2001 les quantités record de vrac transbordé au port de Québec, et parce que nous favorisons :

- le développement durable;
- l'usage du Saint-Laurent pour le transport des marchandises (moyen le moins polluant);
- la gestion intégrée du littoral du Saint-Laurent;
- le respect du statut patrimonial de Québec (UNESCO);

- la diversification de l'offre touristique (quatre saisons) de Québec;
- l'augmentation de la qualité de vie grâce à la maximisation des accès publics au littoral urbain;
- le développement économique de Québec et des régions du Québec,

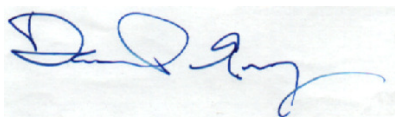
nous demandons au gouvernement du Québec :

- a) de ne pas autoriser le protocole d'entente intervenu entre l'Administration portuaire de Québec et la Ville de Québec;
- b) de planifier, de concert avec le gouvernement fédéral, l'augmentation du transbordement de vrac vers d'autres ports en aval de Québec, comme Gros-Cacouna qui fut envisagé dans l'étude fédérale-provinciale de 1977. Cette étude concluait qu'il était préférable, pour des raisons économiques et physiques, d'éviter une telle augmentation du transbordement de vrac dans le secteur de Beauport, Gros-Cacouna offrant un potentiel supérieur à long terme.

Depuis 1984, été comme hiver, le kilomètre de berge de la péninsule de Beauport est fréquenté par des dizaines de milliers de citoyens amateurs de plage, de beaux paysages et d'activités récréatives. Le legs du fédéral pour le 400<sup>e</sup> est l'incarnation même des expressions « Redonner le fleuve aux Québécois » et « Développement durable ». Il serait dommage d'égratigner à jamais ce joyau, au mépris des générations futures et au profit du transbordement maritime. Une activité dont l'augmentation est vouée, tôt ou tard, à migrer vers les ports en aval.

Si jamais ces deux quais se réalisent, ils rappelleront tristement le 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec à ceux venu se prélasser sur la berge, contrairement à la fierté des citoyens envers les Plaines d'Abraham, le legs fédéral du 300<sup>e</sup> de Québec.

Sincèrement,



Daniel Guay, président  
Accès Saint-Laurent Beauport  
Tél. : 265-3858

C.c. : Madame Nathalie Normandeau, ministre des Affaires municipales et Régions

<sup>1</sup> **Vrac** : n. m. (néerl. *wrac*, mauvais). Marchandise, telle que le charbon, les minerais, etc., qui ne demande pas d'arrimage et qui n'est pas emballée [Larousse].

<sup>2</sup> Pour une raison inconnue, le protocole fut adopté par le conseil de la Ville, sans débat, le 20 août 2007. Le débat et un vote ont eu lieu le 4 juillet 2007.

<sup>3</sup> *Étude de Gros-Cacouna comme superport pour vrac solide au Québec: rapport final*, Sous-comité du vrac solide (Canada-Québec), Éditeur: Desjardins, Sauriol & Associés et Swan Wooster Engineering, Montréal (1977).