

Québec, le 23 juin 2015

L'Honorable Denis Lebel

Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Édifice Dominion Square

1255, rue Peel, bureau 900

Montréal (Québec) H3B 2T9

denis.lebel@parl.gc.ca

Objet : Agrandissement portuaire par remblaiement du fleuve à Beauport – Le Port de Québec et ses clients n'ont pas mérité l'aide des contribuables canadiens

Monsieur le ministre,

Je vous écris pour mettre en garde le gouvernement fédéral contre l'allocation d'une aide financière au Port de Québec (et indirectement à ses locataires) qui permettrait d'agrandir les terrains portuaires à même le fleuve Saint-Laurent. Avec l'aide des contribuables canadiens, le Port espère, dans une première phase, créer deux nouveaux quais de transbordement de vrac liquide et solide en remblayant le fleuve Saint-Laurent à l'extrémité sud de la péninsule de Beauport sur une aire de 610 x 375 m². Dans une deuxième phase, le Port souhaite construire un duc-d'Albe permettant le transbordement de vrac liquide par bateau.

Le Plan d'utilisation des sols adopté en 2001 fut adopté contre la volonté de la population

Il appert que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale permettrait au Port d'être juge et partie en faisant lui-même, selon ses propres critères, les études et les consultations publiques qu'un projet d'une telle ampleur exige. [Il en serait ainsi](#) parce que cet agrandissement est prévu dans le Plan d'utilisation des sols du Port adopté en 2001, après des consultations publiques tenues à l'automne 2000. Qu'a-t-on entendu et lu lors de ces consultations? Celle tenue à Beauport fut très courue et démontra [une forte opposition à l'expansion portuaire dans ce secteur](#). Le maire de Beauport Jacques Langlois s'opposa publiquement au projet d'agrandissement et promit au Port que ces derniers allaient trouver les Beauportois sur leur chemin. On entendit même un citoyen dire au micro qu'il irait se coucher devant la machinerie lourde advenant l'imminence d'un remblaiement. La soirée fut animée. Les représentants du Port seraient probablement repartis sur un rail couverts de goudron et de plumes eussions-nous été au XIX^e siècle. Le Port décida d'inclure l'expansion dans ses plans en dépit de l'opposition populaire et de celle de la Chambre de commerce de Beauport – Côte de Beauport, [dont le président écrivit](#) dans le Beauport Express:

« Quelle vocation veut-on donner au littoral de la région de la capitale? Par quoi notre région se positionne-t-elle sur l'échiquier mondial : par son activité touristique ou par son transbordement? Poser la question est en quelque sorte y répondre. »

– Me Patrick Simard, président



AccesAuFleuve.org

L'expansion portuaire sur la péninsule de Beauport serait une gifle au 400^e de Québec

L'aménagement d'infrastructures récréotouristiques modernes à la plage de Beauport fut en 2008 l'un des legs du gouvernement fédéral à la population pour souligner le 400^e anniversaire de la fondation de Québec. Ces aménagements ont coûté 19 millions \$ aux contribuables canadiens. Une expansion portuaire par remblaiement de 610 x 375 m² sur la moitié sud de la péninsule de Beauport ruinerait le charme et l'attrait premier de ce site populaire : son panorama. Les activités industrialo-portuaires de vrac seraient alors en plein visage des gens, sans compter le bruit et les [poussières](#) allant de pair avec ces activités, alors qu'elles sont actuellement presque invisibles pour les citoyens trouvant sur cette plage une source d'évasion et de contemplation à deux pas du centre-ville.

De plus, les aménagements du 400^e ont consolidé la réputation internationale de la baie de Beauport en tant que plan d'eau recherché pour la pratique de la voile légère. Or, l'agrandissement désiré par le Port et ses clients [nuirait grandement à la pratique de ces sports](#) en obstruant l'écoulement du vent et en compliquant les manoeuvres de navigation au point de poser des risques à la sécurité pour les personnes moins expérimentées.

L'augmentation du transbordement de vrac serait un affront à la santé et à la sécurité de la population

Depuis 2012, la pollution de l'air des quartiers centraux de Québec (Limoilou) par des poussières toxiques émanant du transbordement de vrac solide dans le secteur Beauport est devenue [un sujet récurrent d'actualité](#). En 2013, un [avis de santé publique](#) concernant les dangers liés à la poussière de nickel fut émis par la Direction régionale de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale. Presque au même moment, le ministère de l'Environnement du Québec [prouvait](#) que la poussière de nickel provenait bel et bien du port de Québec, clouant ainsi le bec au Port qui trouvait jusque-là toutes sortes de raisons pour fuir sa responsabilité. En janvier 2015, la population fut stupéfaite de découvrir que le problème de la pollution de l'air par les activités portuaires était [connu depuis 35 ans!](#)

En dépit de la propagande du Port, le problème de la pollution de l'air est persistant. En 2014, la norme sur la concentration aérienne de nickel (particules de moins de 10 microns, ce qui exclut les particules plus grosses pourtant présentes en grande quantité) [fut dépassée 15 % du temps](#) dans Limoilou (le vent doit souffler du port vers Limoilou pour y transporter la poussière; lorsque le vent souffle vers ailleurs, la poussière y va aussi). Il s'agit d'une très mince amélioration puisque la norme fut dépassée 25 % du temps entre 2000 et 2012, soit avant l'installation de canons à eau servant à rabattre la poussière, mais dont le débit semble ridicule compte tenu de la quantité de vrac transbordée et des poussières générées par un procédé de manutention à ciel ouvert utilisant de multiples aller-retours en camion. De toute évidence, le transbordement à ciel ouvert de minerai et d'autres matières en vrac rend la cohabitation de cette activité industrielle avec une population [qui était là bien avant elle](#) indubitablement malsaine.

Il convient aussi de souligner l'absurdité d'envisager toute augmentation de transbordement de vrac liquide, dont des carburants de toutes sortes incluant du pétrole, lorsque cette activité implique l'augmentation du trafic de trains chargés à bloc de ces carburants [à travers des zones densément peuplées de Québec](#). L'accident de Lac-Mégantic n'a-t-il pas servi de leçon? Nonobstant les risques importants liés au transport ferroviaire de carburants, le seul entreposage de ces carburants à un jet de pierre de la population et d'une plage publique soulève aussi d'importantes questions. En décembre 2007, [un incendie dans les installations d'IMTT-Québec](#), d'où se dégagait un spectaculaire panache de fumée nécessitant la fermeture

temporaire de l'autoroute Dufferin-Montmorency et l'évacuation des installations de l'entreprise, donna un aperçu de l'incongruité d'avoir de tels réservoirs aussi proches d'une zone densément peuplée.

Le transbordement de vrac, une activité à faible valeur ajoutée

Vers 1978, [le Port proposait de remblayer](#) une bande de fleuve d'environ 800 m de large partant de la péninsule de Beauport et se rendant vers l'est jusqu'à la rue Francheville, i.e. presque jusqu'aux chutes Montmorency. Environnement Canada avait mis sur pied une commission d'évaluation pour l'examen du projet. Dans l'analyse des répercussions environnementales que le Port commanda à la firme Pluram, cette dernière apparaît visionnaire en énumérant les inconvénients du transbordement de vrac sur les quartiers adjacents: « *Poussière, bruit, augmentation de la circulation routière, perte de valeur des terrains, etc.* ». Ce projet était au moins 10 fois plus gros que celui envisagé aujourd'hui. Pourtant, [la firme estimait que les impacts économiques de l'exploitation de cet agrandissement seraient mineurs](#).

Au Conseil municipal du 18 novembre 2013, [le maire de Québec Régis Labeaume parlait](#) de la faible valeur ajoutée du transbordement de vrac, pour sa ville, dans le contexte de l'érection des silos de granules de bois à l'Anse-au-Foulon :

« Je voudrais juste préciser que quand même, on parle d'entrepôt. 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. » – Régis Labeaume, maire de Québec

Quelques minutes auparavant, le maire y était allé d'un cri du coeur :

« 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, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. [...] Ce à quoi on assiste actuellement, c'est carrément un retour en arrière. »

– Régis Labeaume, maire de Québec

La faible valeur ajoutée du transbordement de vrac est enterrée par les interventions médiatiques du Port citant des chiffres difficiles à jauger instantanément. Or, [une analyse](#) de toutes les études d'impacts des activités du Port de Québec effectuées entre 1980 et 2007 montre que les retombées économiques totales (directes, indirectes et induites) du transport maritime des marchandises, pour la région de Québec, représentent une valeur ajoutée se situant entre 0,5 et 0,8 % (vraisemblablement 0,65 %) du produit intérieur brut de la région métropolitaine de recensement de Québec. Dans [la seule de ces études](#) qui ne fut pas commandée par le Port, on souligne la réalité du transbordement de vrac en tant qu'activité dont l'efficacité est inversement proportionnelle à ses retombées économiques locales:

« Le Port de Québec est reconnu comme étant une installation compétitive pour le transport des vrac solide et liquide en raison [...] de la faible intensité en main-d'œuvre exigée par ces activités. »

– Tecsalt, Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale (juin 2006)

Remblayer le fleuve pour renflouer le Port

À son arrivée en poste en 2011, le pdg du Port Mario Girard nous apprenait qu'il devait composer avec des infrastructures vieillissantes nécessitant une mise à niveau coutant approximativement 150 M\$. Son prédécesseur Ross Gaudreault, pdg du Port durant 22 ans, aurait selon toute vraisemblance négligé l'entretien des installations que lui avait confiées le Gouvernement du Canada.

En mai dernier, [on apprenait](#) que le Port avait subi en 2014 une perte de 384 k\$. Mario Girard affirmait aussi que la mise à niveau des installations coûterait maintenant 200 M\$ et qu'aucun programme fédéral d'aide ne visait ce genre d'entretien. Pour retaper ce port mal entretenu, le plan du pdg consiste, comme on le sait, à remblayer du fleuve au bout de la péninsule de Beauport, avec l'aide des contribuables canadiens, pour augmenter les revenus du Port au point d'avoir les moyens de réparer ses infrastructures.

Quand bouffer du fleuve en ruinant le panorama du site récréotouristique de la Baie de Beauport devient la seule manière de survivre pour un port accueillant une activité industrielle à faible valeur ajoutée qui persiste à contaminer l'air de poussières toxiques, n'est-il pas temps de stopper la procrastination des 35 dernières années et d'enfin réfléchir à l'augmentation de cette activité loin des zones densément peuplées, tout en obligeant les locataires portuaires à investir dans des moyens sérieux pour arrêter de polluer la ville?

Nos attentes envers le gouvernement fédéral

Depuis 2012, le dossier de la pollution de l'air par des poussières émanant du port a démontré que le Port et ses locataires sont loin d'oeuvrer [dans le respect de la communauté et de l'environnement](#). Nous croyons nécessaire qu'une aide financière du gouvernement fédéral pour un agrandissement portuaire dans le secteur Beauport soit conditionnelle à :

1) une modification dans les plus brefs délais, sur les terrains actuels du port, des pratiques de transbordement de vrac solide causant la pollution de l'air et du sol de la ville par des poussières métalliques toxiques. Cela implique la cessation de l'entreposage et du transbordement à ciel ouvert de vrac solide, [comme ce fut fait ailleurs dans le monde](#) pour réduire la pollution urbaine par des poussières portuaires. Avant de lui permettre de s'agrandir, le Port doit démontrer à la population sa capacité d'opérer sans polluer.

«L'idée là-dedans [au sujet de l'objectif du Comité de vigilance des activités portuaires], c'est pas ben compliqué, c'est que tous les entrepreneurs industriels du secteur respectent intégralement les lois de l'environnement. [...] C'est pas d'émissions, rien.»

– Régis Labeaume, maire de Québec, voulant «défendre la population».

2) un processus d'évaluation environnementale dans lequel le Port ne serait pas juge et partie. [À ce titre, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec (BAPE) s'avère un processus tout à fait approprié.] Pour avoir assisté aux consultations publiques de l'automne 2000 sur le Plan d'utilisation des sols du Port, nous savons que la présence dans le Plan de l'agrandissement dans le secteur Beauport est contraire aux préoccupations exprimées par la population. Or, l'article 48 de la Loi maritime du Canada dit ceci*:

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

Nous espérons, monsieur le ministre, que vous saurez être sensible aux préoccupations des citoyens de Québec face à un projet déjà fort contesté. La prospérité économique de la région de Québec n'est simplement pas tributaire d'un agrandissement portuaire (document d'analyse ci-joint).

Veuillez recevoir, monsieur le ministre, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Daniel Guay, président
Accès Saint-Laurent Beauport
T 418-265-3858
E danielaguay11@gmail.com



p.j. 'Retombées économiques du transbordement maritime des marchandises dans la région de Québec - 2015-02-25.pdf'

c.c. Thomas Mulcair, chef du Nouveau parti démocratique du Canada
Justin Trudeau, chef du parti Libéral du Canada
Gilles Duceppe, chef du Bloc québécois
Elizabeth May, chef du parti Vert du Canada

* À plusieurs reprises dans le Plan d'utilisation des sols, il est indiqué que l'Administration portuaire de Québec prendra en compte les facteurs d'ordre social, économique et environnemental, dans un contexte où il lui appartiendrait de juger des suites à donner aux préoccupations émises à cet effet. Cette interprétation nous semble erronée. Dans la Loi maritime du Canada, ce ne sont pas les administrateurs des ports qui doivent tenir compte de tous ces facteurs, mais le Plan d'utilisation des sols lui-même qui doit en tenir compte. Le texte français exprime cette volonté, mais le texte anglais l'exprime sans ambiguïté. Une faiblesse dans la traduction de ce texte de Loi ne peut avoir pour effet de priver les citoyens de langue française de leur droit d'obtenir un plan qui tienne compte des besoins de la population locale. Nous estimons que le Plan d'utilisation des sols s'écarte de l'esprit et de la lettre de la Loi maritime du Canada. (Page suivante : comparaison des versions anglaise et française de la Loi.)

Anglais

48. (1) A port authority shall, within twelve months after the issuance of its letters patent, develop a detailed land-use 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 by-laws that apply to neighboring lands.

Français

48. (1) Dans les douze mois suivant 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 établies 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.