

## Ports de vrac en dehors des villes



Le port de Québec insiste-t-il inutilement pour s'agrandir à Québec? demande un lecteur. (Photo : Jean-Marie Villeneuve, Le Soleil)

**Le Port de Québec doit refaire ses devoirs concernant son étude d'impacts sur son agrandissement portuaire à Beauport. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale en a décidé ainsi après avoir évalué la concordance des études du Port par rapport aux exigences du processus fédéral. C'est une bonne nouvelle pour les citoyens qui considèrent que l'aménagement d'un port de vrac solide et liquide ne devrait pas se faire dans une capitale dont la région est patrimoniale, touristique et dotée de beaux milieux naturels. 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.**

Tout le monde va devoir ainsi encore consacrer beaucoup d'énergie à ce dossier et le Port, organisme mal en point financièrement et qui demande de l'aide financière comme un pauvre mendiant, va devoir investir des sommes considérables pour embaucher des consultants et des experts. Pourquoi insister démesurément sur le site de Beauport? D'autres options existent.

Je le répète fréquemment à ceux qui veulent 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. Nous, gens de Québec, sommes-nous nés pour un petit port?

Soyons visionnaires et stratégiques. Les ports de vrac doivent se faire en dehors des villes. Il est aussi temps d'arrêter de polluer Limoilou. Le Port veut s'agrandir malgré qu'il continue de générer des poussières qui se transportent dans ce beau quartier lors de forts vents de l'est et du nord-est. C'est peut-être parce que les gens sont pauvres que l'industrie abuse de leur situation. C'est à Limoilou qu'on retrouve le plus de ménages avec de faibles revenus (source : indice du seuil de faible revenu). Parmi les pires quartiers de la province. Cette pollution ne se serait jamais produite dans la baie de Cap-Rouge. Les conditions sociales dans ce quartier sont à l'opposé de celles de Limoilou et le pouvoir d'influence des gens qui y vivent est considérable par rapport à l'est de la ville.

Une option s'offre aux gouvernements qui doivent négocier avec un port, apparemment, déconnecté de la réalité. Le Port de Sept-Îles dispose, contrairement à bien d'autres ports nord-américains, de l'espace nécessaire pour répondre adéquatement et économiquement aux besoins futurs de clients potentiels dans un milieu industriel exempt de conflit d'urbanisation. Sa localisation privilégiée, au coeur des principales routes maritimes entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie, de même que son accès facile tout au long de l'année à l'entrée du fleuve Saint-Laurent, sont à l'origine de son classement parmi les premiers ports canadiens en importance. De nouvelles installations performantes sont déjà là prêtes à accueillir de nouveaux projets industriels. On parle souvent de développement régional. Voilà une occasion d'aider une ville dont le taux de chômage frôle les 10 % alors que Québec profite du plein emploi (5,1 %).

Le port de Québec insiste-t-il inutilement pour s'agrandir à Québec? Il a l'occasion d'y réfléchir encore avant d'investir temps et argent.

***Daniel Guay, Québec***