

## COMMUNIQUÉ – Le 21 janvier 2017

### Beauport 2020, un terminal pétrolier aux lourdes conséquences



L'Agence canadienne d'évaluation environnementale a accepté le 4 janvier dernier l'étude d'impact du Port de Québec pour son projet d'agrandissement appelé Beauport 2020. Accès Saint-Laurent Beauport continue d'analyser ce projet imposé à la population de Québec à partir des 10000 pages de la documentation disponible. Notre premier constat est que Beauport 2020 serait avant tout un terminal pétrolier. La circulation ferroviaire dans Limoilou et Vanier sera considérablement augmentée puisqu'il faudra obligatoirement amener le pétrole brut par train de Montréal.

La documentation de Beauport 2020 est souvent floue et peu explicite mais c'est en consultant plusieurs sources d'information qu'on parvient à mieux comprendre. Ainsi, le Port justifie son projet en évoquant un manque de terrains causant une congestion du trafic maritime et en disant devoir augmenter ses revenus pour réparer ses infrastructures décaties. En même temps, le Port dit ne pas connaître les clients ni la nature des matières qui seraient transbordées sur les nouveaux terrains. Or, aucune entreprise privée, et encore moins un organisme fédéral autonome demandant 60 M\$ d'aide de l'État pour son projet, n'oserait justifier un tel développement sans identifier ses clients potentiels, analyser leurs besoins, et produire un plan d'affaire pour convaincre les banques de financer ce projet. De deux choses l'une : soit le Port de Québec fait preuve de pensée magique, soit il ne nous dit pas toute la vérité.

Nous considérons que le Port sait quels clients desservir et pour quel type de marchandise. Une revue de presse permet de constater que TransCanada cherche toujours à transporter son pétrole brut outre-mer via le Saint-Laurent. C'est le seul besoin industriel majeur dont les médias parlent régulièrement, d'autant plus que son projet de pipeline jusqu'à St-John (N.-B.) est loin d'être réalisé, ce projet souffrant d'une forte opposition dans la région de Montréal qui s'organise autour du maire Denis Coderre.

Ainsi, une solution de remplacement pour l'industrie pétrolière serait de transporter du pétrole par train de Montréal jusqu'à Beauport, de l'y stocker, puis de le transborder sur des pétroliers. L'analyse du rapport TERMPOL de Transport Canada faite pour Beauport 2020 le confirme. Cette analyse de gestion de risques pour le transbordement d'hydrocarbures indique qu'annuellement, un minimum de 150 navires (moyenne de 3 navires/semaine) pourraient être remplis et prendre le large sur le Saint-Laurent. Les sept réservoirs de Beauport 2020 auraient une capacité de 1,8 millions de barils de pétrole et les voies de triage autour du terminal pourraient accueillir près de 300 wagons. Considérant que les pétroliers de 600 000 barils pourront desservir le nouveau terminal, les réservoirs pourraient alimenter les trois navires envisagés hebdomadairement. Toutefois, le Port ne dit pas que chaque semaine, ces sept réservoirs devraient être alimentés par 2184 wagons chargés de pétrole brut traversant Sainte-Foy, Vanier et Limoilou, et repassant vides en sens inverse. Quotidiennement, trois convois de 100 wagons (1,6 km de long) arriveraient à Beauport et trois autres en partiraient. Après Beauport 2020, une deuxième phase comportant la construction d'un Duc d'Albe est également envisagée pour augmenter la capacité de transbordement. Les scénarios analysés indiquent jusqu'à un maximum de 241 navires donc encore plus de trains.

Rappelons que le Port de Québec, dans son rapport annuel de 2014, disait vouloir consolider son rôle de plaque tournante (hub) en matière énergétique. Selon Statistique Canada, plus de la moitié des 29 Mt de marchandises transbordées au port de Québec en 2011 constituait du charbon et du pétrole brut ou raffiné.

Rappelons aussi que des pétrolières, dont Suncor, transportent déjà du pétrole par bateau à partir de Montréal et de Sorel-Tracy. Dans cette dernière localité, 4 millions de barils peuvent être exportés annuellement outre-mer au moyen de deux navires quittant le Québec chaque mois. À Montréal-Est, la raffinerie Suncor reçoit depuis décembre 2015 du pétrole brut du vieil oléoduc 9B (1975) d'Enbridge. Une partie du pétrole de Montréal est acheminée par bateau à la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis au moyen de deux pétroliers de type Panamax (350 000 barils) d'une longueur de 229 mètres, au rythme de 150 navires par année.