

Québec, le 28 décembre 2017

Agence canadienne d'évaluation environnementale
901-1550, avenue d'Estimauville
Québec (Québec)
G1J 0C1

ATT : Mme Céline Lachapelle

Objet : Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde au Port de Québec (Beauport 2020) – Des conteneurs pour faciliter l'évaluation environnementale?

Madame,

Le Port de Québec a annoncé le 12 décembre dernier que le projet Beauport 2020 changeait de vocation et devenait un projet de terminal dédié exclusivement à la manutention de marchandises conteneurisées. Les quais de Beauport 2020 permettraient d'accueillir des bateaux de type New-Panamax (aussi appelés Post-Panamax ou Néo-Panamax). Ces navires d'une capacité de 10 000 conteneurs (EVP), longs de 360 m et d'un tirant d'eau de 15,2 m offriraient, selon le pdg du Port Mario Girard, une opportunité d'affaires avec 500 000 conteneurs qui pourraient être annuellement transbordés sur l'espace Beauport 2020, cela seulement pour la phase I du projet.

Nous souhaitons par la présente exprimer notre scepticisme par rapport à ce projet et vous mettre en garde par rapport à une décision précipitée sur Beauport 2020. Ce n'est pas parce que les porte-conteneurs grossissent que les navires Panamax réguliers vont disparaître, notamment du port de Montréal. Les vraquiers géants des mers asiatiques n'ont pas rendu désuets les laquiers des Grands Lacs, qui sont avant tout adaptés à leur milieu marin et à leurs infrastructures maritimes. L'argumentaire du Port de Québec sert avant tout sa cause devant l'opinion publique de plus en plus soucieuse des problèmes de pollution et des risques d'accident grave associés aux matières en vrac transbordées et entreposées au port de Québec.

Avec ce revirement, le Port montre, selon nous, son désarroi face aux exigences de l'ACÉE à laquelle il avait soumis jusqu'à maintenant un projet vague consistant en 62 % de vrac liquide, 20 % de vrac solide et 18 % de marchandises générales (conteneurisées ou non).

Or, en ce qui concerne la manutention des conteneurs, nous avons indiqué dans notre mémoire que ce besoin n'était pas justifié. Nous vous invitons à relire l'article du Lloyd de juin 1996 (l'économie des transports au quotidien) qui indique bien pourquoi l'industrie maritime est sceptique vis à vis le type de développement maintenant envisagé pour Beauport 2020. Le Port garde d'ailleurs secrètes les études d'experts justifiant le virage de la semaine dernière. C'est peut-être que leur base scientifique est de même qualité que celle ayant servi à justifier la construction des immenses silos à granules de bois, auxquels on cherche maintenant une nouvelle vocation.

Pendant que le Port de Québec semble vouloir jouer à la loterie avec son développement en mettant en péril le plus beau plan d'eau de la Capitale, le Port de Montréal a démarré son projet de terminal de conteneurs (phase 1) à Contrecoeur. Ce projet a un grand potentiel de développement et est envisagé sur plusieurs phases en vue des décennies futures. Il consiste en 4 km de berges sur des terrains existants sans faire de remblais à même le fleuve.

Il crée ainsi une nouvelle zone logistique fluide sur la rive sud de Montréal et ce, en dehors de la congestion chronique de l'île de Montréal. Voilà un développement futur comportant son lot de conditions gagnantes, contrairement à l'approche « *let's build it and (hope that) they will come* » du Port de Québec.

Le pdg du Port de Québec a toujours justifié la raison d'être de Beauport 2020 de la façon suivante: il espère que cette rallonge de la moitié sud de la péninsule de Beauport, par remblayage de 17 hectares du fleuve, augmentera la quantité de matières transbordées au point de générer les revenus additionnels nécessaires à la réfection des infrastructures portuaires décrépités dont l'entretien a été négligé au fil des ans. Le pdg a aussi toujours dit ne pas avoir encore trouvé de locataires pour ces nouveaux terrains. Pour nous, il s'agit d'une fuite en avant qui révèle soit une gestion irresponsable, soit l'octroi de privilèges indus à ses locataires actuels auxquels il ne refile pas le coût du maintien des actifs portuaires en bon état, comme cela se devrait.

Le projet de terminal de conteneurs de Beauport 2020 nous semble improvisé. Le Port tire de tous les côtés pour créer des illusions à sa communauté et aux gouvernements, son regard demeurant rivé sur un seul objectif qui est la création de nouveaux terrains portuaires à même le fleuve à Québec. Depuis le début de l'évaluation environnementale de Beauport 2020 en août 2015, la connaissance du type d'activité qui s'y déroulera est changeante et semble secondaire. Annoncer maintenant qu'on y manutentionnera exclusivement des marchandises conteneurisées simplifiera vraisemblablement le plaidoyer du Port devant l'ACÉE.

Si l'agrandissement proposé voit le jour, quelle garantie la population aura-t-elle que ces nouveaux terrains accueilleront vraiment des conteneurs? Si entretemps, en l'absence de locataire intéressé, un arrimeur de vrac se montrait intéressé à louer ces terrains, qu'est-ce qui l'empêcherait, par exemple, de s'en servir pour en faire un terminal pétrolier?

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale ne doit pas recommander favorablement le projet Beauport 2020 tant que la multitude d'hypothèses et de scénarios fictifs ne seront pas écartés du projet. Pour le bien commun, la transparence et les garanties doivent primer, ce qui constituerait une petite révolution dans la manière d'opérer de cet organisme fédéral qu'est le Port de Québec. Attendons que le Port de Québec fasse convenablement son travail et dépose un projet concret pour que les décisions se fondent sur des faits et des données scientifiques et probantes. Voilà une belle occasion pour redonner leur crédibilité aux évaluations environnementales.

Original signé

Daniel Guay, président

418-265-3858

www.accesaufleuve.org

courriel: accessaintlaurentbeauport@gmail.com

c.c. Mme Catherine McKenna, ministre de l'Environnement du Canada
Véronique Lalande, Initiative citoyenne Vigilance Port de Québec
Alizée Cauchon, Équiterre
MM. Marc Garneau, ministre des Transports du Canada
Jean-Yves Duclos, ministre fédéral et député de Québec
Christian Simard, Nature Québec