

Le Devoir, 3 janvier 2018

Peut-on croire le Port de Québec?

Georges Cyr, *Beauport*

Le Port de Québec a tenté de démontrer que son projet Beauport 2020 entraînerait des retombées économiques importantes. Ses arguments n'ont pas été crus. Il a alors changé de stratégie et proposé de remplacer le vrac par des conteneurs, entre autres pour bonifier les retombées économiques. Le Port refuse cependant de rendre publiques les nouvelles études qui expliqueraient dans quelle mesure un tel projet serait réaliste.

Le Port prétend que l'utilisation accrue de porte-conteneurs trop gros pour le port de Montréal avantagerait le port de Québec grâce à sa profondeur d'eau de 15 mètres. Pourtant, cette capacité est déjà présente à Québec et ne semble pas attirer les gros porte-conteneurs provenant d'Europe ou transitant par le canal de Suez. Si le Port doit actuellement louer ses terrains sous les coûts nécessaires pour entretenir ses infrastructures, c'est que ces avantages ne suffisent pas. L'arrivée de gros porte-conteneurs transitant par le canal de Panama n'y changerait pas grand-chose. Selon le magazine *The Maritime Executive*, ces navires doivent parcourir 1000 miles nautiques de plus pour se rendre à Québec, comparativement au port de New York. Le coût du transport d'un conteneur arrivant à Toronto serait 750 \$ moins cher en passant par New York.

La concurrence est vive entre les grands ports canadiens et américains et les experts du gouvernement canadien privilégient Montréal, Vancouver et Halifax pour le transport des conteneurs. Les projets de hub maritime de grande envergure à Cap-Breton et à Saint-Pierre-et-Miquelon augmentent cette concurrence. Par ailleurs, le port de Sept-Îles pourrait également accommoder les navires trop gros pour Montréal en transbordant les cargaisons sur des navires plus petits ou envoyer les conteneurs par train grâce au traversier-rail vers Matane. Dans un tel contexte, le marché du conteneur apparaît très risqué pour Québec. Le projet serait même trop risqué pour être réalisé sans une importante subvention fédérale. Le Port doit d'abord divulguer ses études et démontrer sa capacité de développer le marché des conteneurs en remplaçant graduellement ses activités actuelles de vrac, que l'on doit indirectement subventionner et qui polluent, par de la marchandise en conteneur. S'il y réussit, il sera alors plus facile de le croire.