

Commentaires adressés à l'ACEE dans le cadre des audiences publiques sur l'étude d'impact du projet Beauport 2020 produite par le Port de Québec

Mes commentaires visent à mettre en perspective plusieurs aspects qui ont été banalisés, voire ignorés, et qui mettent en jeu l'avenir socioéconomique de Québec.

Consensus technique dans la littérature scientifique

Les activités reliées au vrac tant liquide que solide sont sources de tensions lorsqu'elles ont cours à proximité de concentrations humaines à cause de la pollution chronique qu'elles génèrent dans l'air comme dans l'eau. Elles sont considérées comme des activités industrielles lourdes lesquelles, en aménagement du territoire, doivent être placées loin des quartiers résidentiels. La littérature scientifique ou technique est assez claire à ce sujet : il n'y a pas d'études qui ne soulèvent pas cette problématique. Le seul à ne pas reconnaître ce fait, est l'APQ.

Particularités propres à Québec

Comme le fleuve Saint-Laurent est un immense entonnoir dont le goulot se trouve à Québec, c'est dans la région de Québec que l'amplitude des marées est la plus grande avec des courants de marées parmi les plus forts.

Le chenal est étroit et la profondeur d'eau dans le chenal sud de l'île d'Orléans limite le passage aux plus grands navires. L'axe du fleuve, la proximité des montagnes, couplées à la présence de falaises riveraines font

en sorte qu'on y retrouve une prévalence de bons vents, assez forts même et ponctués de rafales, entre autres, entre Québec et l'Île d'Orléans, auxquels s'ajoute le problème des champs de glaces pendant 4 mois par an. Et enfin la présence de prises d'eau potable à proximité des opérations de transbordements.

L'importance de la pollution chronique par le pétrole

Cet aspect est absent. Ce sont les petits déversements ici et là sur le fleuve ou à quai qui surviennent régulièrement et de façon continue qui importe le plus dans les projets de ports pétroliers. Pour en donner une idée, Transports Canada recense dans un document « Liste des cas de pollution » 334 cas sur le fleuve Saint-Laurent entre fév.2002 et nov. 2012, et c'est sans compter les déversements d'autres origines.

Dans les années 1970, le gouvernement du Québec pour assurer son indépendance énergétique suite à la crise énergétique causée par la guerre Israélo-palestinienne a lancé une vaste étude pour déterminer le meilleur endroit sur le St-Laurent pour l'établissement d'un port pétrolier pouvant accommoder d'éventuels super-pétroliers qu'on comptait sur les doigts de la main à l'époque. La plus importante est celle réalisée par SNC Lavallin assisté de l'INRS-Océanologie : un rapport synthèse s'appuyant sur plus d'une quinzaine de rapports techniques comprenant plusieurs études sur le terrain.

Conclusion : Québec est rejeté pour toutes les raisons citées ci-haut dont l'incapacité pour Québec de recevoir les plus gros pétroliers mais aussi pour les risques de pollution chronique surtout.

Rimouski-est est d'abord retenu puis rejeté à cause de l'importance de la pollution chronique (ces quelques dizaines de litres déversés « au quotidien » qui surviennent lors des opérations régulières et qui vont s'accumuler jusque dans les profondeurs du golfe) et de son impact sur les pêcheries du golfe.

C'est dire à quel point cette pollution est importante et risque d'avoir des conséquences sur les prises d'eau potable de Québec et Lévis : une contamination qui nécessitera des coûts supplémentaires du moins dans le traitement sinon leur condamnation . Que l'on pense à Lévis, suite à l'accident de Mégantic, qui avait été privé d'une de ses sources d'eau potable pendant un mois.

Pollution chronique par d'autres produits chimiques

Connaître la nature de ces produits est majeure. On trouve de tout : pesticides, herbicides et autres jusqu'à des produits hautement volatils et inflammables. Que l'on pense aux polluants organiques persistants (POPs) dont une vingtaine fait déjà l'objet d'inquiétudes sérieuses. Leur toxicité variera d'un produit à l'autre, leur dégradation et ou association avec d'autres, même à des concentrations en de ça des seuils tolérés, risque de produire des cocktails hautement toxiques dans le foie des consommateurs (cancer, hépatite,..).

Or le marché des produits chimiques arrive chaque année avec des centaines de produits plus efficaces et toxiques aux effets totalement inconnus.

Combinés aux polluants qui arrivent des Grands-Lacs, et à ceux non traités que l'usine d'épuration, trop petite, est obligé de libérer lors de pluies diluviennes, il deviendra extrêmement difficile de les départager de ceux échappés lors des opérations de manutentions au port (même lors qu'il s'agit de produit sec, ex. sacs d'engrais percés,..), particulièrement si les concentrations flirtent autour de seuils limites.

Dans une telle situation où trois sources de contaminants s'entremêlent et sachant qu'il est difficile d'en identifier l'origine, comment s'assurer que l'APQ, davantage guidé par une politique de rentabilité, verra à faire les efforts nécessaires financièrement ou corriger la situation s'il est assuré de ne pas être identifié comme source du problème.

Devant quel problème de santé publique la Ville de Québec ne se retrouvera-t-elle pas, déjà que l'APQ ne reconnaît pas l'évidente pollution de l'air qui sévit présentement sur des quartiers entiers? Ne risque-t-on pas de se retrouver avec une preuve aussi difficile à faire que dans le cas de Shannon?

Autoriser de telles activités portuaires près de prises d'eau potable à cause de cette pollution chronique entraînera des coûts incalculables et dévastateurs non seulement pour la santé des gens et leur porte-feuille mais aussi pour la confiance qu'on aura dans l'avenir pour nos institutions. Le concept de précaution s'impose donc.

Cette pollution chronique a de bonnes chances de contaminer la plage et la Baie de Beauport et limiter son utilisation. En effet, avec une jetée qui s'avancera au-delà de 50% du lit du fleuve, en plein dans une courbe, et avec l'ajout de bras-digues à son extrémité pour retenir ou piéger le sable de plage, il arrivera que le moindre déversement qui se dirigera vers l'Île d'Orléans au jusant, se verra ramener en partie vers la baie et la plage grâce à ces mêmes bras qui agiront comme des déflecteurs. En bref, c'est une mesure pour aller chercher l'accessibilité sociale en justifiant la nécessité d'un remblayage pour sauver la plage.

Pollution physique par les poussières de minerais et le charbon

Quelle crédibilité peut-on accorder à la volonté de l'APQ de mettre sous couvert les opérations de vrac solides quand on sait que tous les ports les mettent sous bâches parce que c'est extrêmement onéreux alors que l'APQ est d'abord guidée par des obligations de compétitivité et de rendement dont l'obligation de retourner des millions à Ottawa chaque année ?

Mettre le charbon sous contenant fermé est extrêmement complexe, techniquement difficile, très onéreux et dangereux à cause des gaz générés. On voit difficilement pourquoi il le ferait puisque plusieurs vraquiers le transportent à ciel ouvert recouvert d'une bâche seulement.

L'augmentation des volumes de vrac transbordés engendrera davantage de poussières parce que des navires plus gros transporteront plus encore (depuis le printemps 2015 la largeur des navires autorisés à naviguer entre Québec et Montréal est passée de 34 m à 42m ce qui est énorme, étant donné que le chenal ne peut être creusé et malgré l'érosion des berges qui seront davantage érodées par le batillage), leur transbordement pourra prendre alors des jours.

Et lorsque l'on demande à un responsable du port ce qu'il entend faire en présence de bateaux de croisières, il précise que le transbordement n'aura cours que lorsqu'il n'y a pas de vents. Or comme cet endroit est reconnu pour la prévalence de ses vents, les périodes sans vent risquent d'être moins nombreuses. Alors comment concilier le vrac avec les croisières ? L'armateur du vraquier verra mal son navire être immobilisé plus longtemps que nécessaire parce que ses coûts d'opération et sa facture de quaiage s'allongeront. Par ailleurs, s'il ose procéder par faible vent, les croisiéristes et les armateurs de ces navires n'accepteront pas de se faire empoussiérer.

Autrement dit, la santé des croisiéristes et « l'empoussiérage » des navires importent plus à l'APQ que la santé et le bien-être des gens des quartiers limitrophes.

Risques de déversements majeurs

Les risques de déversements majeurs sont complètement sous-estimés du fait de la taille énorme des navires (qui est passée de 34m à 42m) et de leur manoeuvrabilité dans des conditions aussi extrêmes (un chenal aussi étroit et des courants de marées, la force et la variabilité des rafales de vent et la présence de champs de glace) pour lesquels il n'y a pas encore de statistiques suffisantes.

Les courants sont si forts et les navires si gros que s'ils veulent franchir le seuil du chenal sud de l'île d'Orléans, ils doivent se délester auparavant d'une partie de leur cargaison à Come-by-Chance (Terre-Neuve). Ce faisant, leur voilure est augmentée les rendant plus vulnérable à l'emprise des

vents, auquel s'ajoute l'influence des masses de glaces sous l'eau de tel sorte que leur manoeuvrabilité devient de plus en plus limitée compte tenu de l'étroitesse du chenal. À cause de l'étroitesse du chenal, ils ne peuvent naviguer avec un courant arrière, la manoeuvre devient extrêmement risquée. Encore plus, lorsqu'ils doivent croiser un autre navire, et encore plus par brouillard ou tempêtes de neige même avec les meilleurs équipements de navigation.

Pour vous en convaincre, allez dans une cabine de pilotage lors de ces conditions difficiles voir le climat de nervosité qui y règne. Les pilotes sont « à la marge de la perte de contrôle ». Ils font des miracles, mais pour combien de temps ? Chaque pilote ne l'admettra pas publiquement mais leur syndicat s'en servira pour obtenir plus lors des prochaines négociations compte tenu de l'augmentation du coefficient de difficulté et de responsabilité.

Tout cela s'inscrit dans une politique gouvernementale qui vise à transférer la responsabilité aux acteurs : c'est-à-dire qu'ils doivent prendre les moyens nécessaires pour ne pas causer de préjudices sans quoi ils devront en répondre. Toutes les évaluations et recommandations de TERMPOL s'inscrivent dans une telle approche instaurée par le gouvernement dans plusieurs autres secteurs également.

C'est dans cette optique que TERMPOL aborde les risques de déversement en recommandant à l'APQ de prendre toutes les mesures disponibles pour faire face à un éventuel déversement sachant très bien qu'il n'existe pas de moyens techniques efficaces compte tenu des conditions difficiles et extrêmes particulières à Québec. La récupération ne pourrait guère aller au-delà de 10% et encore moins en présence de glaces. Les prises d'eau potable en seraient affectées.

Advenant une déflagration aux quais, TERMPOL néglige de préciser que les gros navires ne pourront quitter les lieux que lorsque la marée sera montante ou fine haute car leur manoeuvrabilité par courant arrière reste très limitée. Bref, les fenêtres d'évacuation disponibles et sécuritaires sont beaucoup plus réduites que ce que suggère cette étude accentuant davantage les risques d'aggraver une situation déjà catastrophique.

Dans ce même document, le graphique traite de dispersion d'un déversement en été. Mais en hiver, que se passe-t-il ? Les conséquences ?

Illégalité des activités de manutention du vrac

Au début des années 1980, la Commission canadienne d'évaluation environnementale avait posé des conditions à l'APQ si elle voulait tenir des activités de manutention de vracs à la Baie de Beauport à savoir qu'elle devait régler les problèmes de pollution chronique, particulièrement les problèmes de poussières qui étaient générés lors de telles opérations. Les commissaires précisait que les gens de Québec avaient droit à un air de qualité.

En ne reconnaissant pas ce fait et en le contestant, l'APQ peut prétendre qu'elle n'est pas dans l'illégalité et peut donc poursuivre ses activités tant qu'elle ne sera pas reconnue comme à l'origine de cette pollution. Ce n'est pas digne d'une société paragouvernementale dont le gouvernement prône le développement durable. L'exemple doit venir également de ses fiduciaires.

Impact socioéconomique et appauvrissement collectif

En déplaçant ses activités de vrac du Quai-des-Cajoux vers la Baie de Beauport, les convois ferroviaires se trouvent à quitter les quartiers plus favorisés et moins densément peuplés pour traverser des quartiers moins favorisés et plus densément peuplés. Les convois doivent emprunter un parcours beaucoup plus long et traverser des quartiers parmi les plus vieux du Canada. Remarquez que le gouvernement fédéral a décidé de réaliser une voie de contournement à Lac-Mégantic pour un parcours plus court et aux abords moins peuplés.

Résultat : une dépréciation de la valeur des propriétés dans les quartiers moins favorisés et une meilleure appréciation des propriétés des quartiers plus favorisés. L'écart entre riches et pauvres s'en trouve augmenté mais comme il y a plus de gens en Basse-Ville, c'est l'ensemble de la communauté de Québec qui s'appauvrit.

Aujourd'hui, on connaît les méfaits (stress par le bruit entre autres,...) qu'une autoroute ou une voie ferrée achalandée par de nombreux convois peut avoir sur les populations vivant à proximité tout comme on connaît par ailleurs les bienfaits qu'un beau paysage et un bel environnement peut avoir sur la santé psychique des gens de par son caractère apaisant par exemple.

La pollution quelle qu'elle soit affecte la santé des gens et influe sur leur productivité au quotidien. Les notions de santé publique et de bien-être sont vitales pour les sociétés modernes parce qu'elles influent sur la productivité et leur richesse (A.Deaton, 2013, La grande évasion ; Santé, richesse et origine des inégalités ; et Prix Nobel d'économie en 2015, pour ne citer que cet auteur.

En affectant la santé et le bien-être d'un plus grand nombre de citoyens tant le long du parcours que dans les quartiers limitrophes au Port, c'est l'ensemble de la société de Québec qui s'appauvrit.

Non seulement cela, en remblayant un plan d'eau au cœur du fleuve, juste en face de Québec, pour y installer d'immenses citernes dont on connaît le caractère répulsif, on mutile le panorama le plus regardé au Québec, et probablement le plus regardé au Canada après les Chutes du Niagara. Ce panorama est la marque de commerce du Québec à l'étranger.

Pour vous donner une idée de la laideur de ce que propose l'APQ, vous remarquerez maintenant que plusieurs photos panoramiques de Québec ne présentent plus que la moitié de celui-ci ; alors que sur le site de la Ville de Québec, pour parler de l'Accent d'Amérique qui fait la promotion de Québec, si le panorama est présenté dans sa totalité, il est suffisamment sombre pour qu'on ne puisse percevoir les citernes.

Compte tenu que le tourisme compte pour 3,8 % du PIB à Québec et que tout le vrac dans sa totalité ne dépasse pas 0,08% du PIB, on est en droit de s'inquiéter des répercussions économiques si ce projet d'agrandissement se réalise.

Précisons que depuis la fin du 19^{ième} siècle, de 3^{ième} qu'il était à l'échelle nord-américaine, le Port de Québec ne cesse de décliner malgré une augmentation des volumes transbordés.

Précisons également que l'espace à gagner à même un plan d'eau en milieu fluvial n'est pas illimité comparé à un port en milieu maritime.

Inévitablement, ce n'est qu'une question de temps et il est compté.

Qu'arrivera-t-il après ? Ce n'est pas ce qui est viable et surtout pas ce qu'on pourrait appeler du développement durable.

Conclusion

Le document présenté par l'APQ est incomplet et biaisé parce qu'il vise à détourner l'attention des vrais enjeux dont on traite peu ou pas. Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, il faut rejeter ce projet. Il ne rencontre sûrement pas les notions de développement durable dont parlent nos gouvernements.

Pire, c'est de constater que les efforts ne sont pas sincères : il ressort de l'ensemble des textes une sorte d'exécration ou peur que la vérité sur les véritables enjeux montre l'absurdité du projet. Venant d'une « institution para gouvernementale », cela étonne.

Jean Gauthier, Msc

346 rue du Cantonnier

Saint-Augustin-de -Desmaures