



Ouvrir les yeux pendant qu'il est encore temps

Commentaire du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) dans le cadre de la consultation de l'ACEE sur le projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Québec.

Version modifiée. 16 décembre 2019

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

CEAA.QuebecPortProject-ProjetPortQuebec.ACEE@canada.ca

PAR COURRIEL

Avant-propos

Le 15 novembre dernier, l'Administration portuaire de Québec rendait publique la version dite «finale» de son projet de terminal de conteneurs. Cette dernière mouture annonce maintenant une capacité annuelle de 700 000 conteneurs (500 000 dans la version précédente) et une desserte terrestre à raison de 90% par train (630 000/an) et 10% par camions (70 000/an). Dans sa version précédente, le scénario avancé par le Port était de 85%/15%.

À la lumière de ces nouvelles données, notre organisme a jugé utile de modifier le document qu'il a déposé en juin au Secrétariat de l'Agence.

Comme dans le précédent texte, le GIRAM revient sur cet incontournable enjeu environnemental que représente le transport routier des conteneurs à travers la capitale, laquelle est géographiquement située à l'opposé des marchés ciblés.

À sa face même, le scénario proposé d'un ajout de 90 camions par jour pour assurer la desserte routière n'apparaît pas crédible. Il s'agit d'une estimation minimaliste ne reposant vraisemblablement sur aucune démonstration sérieuse et qui plus est, semble fautive sur le plan méthodologique. Cette évaluation du nombre camions/jour requis est calculée sur des opérations étalées sur 365 jours/an, ce qui est théoriquement vrai pour l'industrie du ferroviaire, mais pas pour celle du camionnage.

Nous désirons également rappeler qu'en matière de définition de projets, il est toujours fortement indiqué, par souci de crédibilité, de procéder au moyen de comparaisons avec des projets similaires, ce que l'APQ ne fait manifestement pas.

1/ Une desserte routière au moyen de 90 camions/jour ne tient pas la route

Dans un premier temps, il faut questionner cette prémisse de l'APQ selon laquelle seulement 10% du transit sera assuré par camion. Il s'agit d'une anticipation d'emblée trop éloignée des réalités observables ailleurs, notamment à Montréal, pour qu'on la prenne pour acquise.

Comme souligné précédemment, en basant le calcul sur 365 jours par année comme le fait l'APQ, il en résulte que le nombre de camions s'en trouve considérablement diminué. Contrairement à celle du transport ferroviaire, l'industrie du camionnage fonctionne comme le reste de l'économie (253 jours/an), elle a ses jours fériés, ses fins de semaines, ses vacances annuelles. Le nombre moyen d'heures hebdomadaires dans l'industrie du camionnage (33.6h) n'est d'ailleurs pas très éloigné de ce qui est observable dans l'ensemble de l'économie (30.1 h). (Le camionnage au Québec. Portrait statistique et économique. Ministère des transports du Québec, 2018).

Autre distorsion dans le calcul: une entrée de camion au site du terminal avec un conteneur (rempli ou vide) combinée à une sortie d'un nouveau conteneur est curieusement comptabilisée par l'APQ comme «un camion avec deux mouvements». L'APQ évite ainsi l'usage du mot «passage», alors que dans la réalité autant que dans les statistiques de circulation routière, c'est le nombre de passages qui compte. Du coup, l'exercice mathématique conduit à une division par deux de la réalité.

Veut-on se tenir loin de l'épineuse question de la congestion routière dans la capitale? À Montréal, ce problème se pose avec acuité et il est connu. « *Quand il arrive des bateaux le vendredi ou durant la fin de semaine, on débarque les conteneurs, mais les transporteurs ne peuvent pas les cueillir les samedis et dimanches, car tous les terminaux sont fermés. Les entreprises de camionnage doivent payer des amendes quand elles ne livrent pas à temps, si bien que le lundi matin, on se retrouve avec un grand nombre de camions dès 6h du matin et que les délais s'additionnent au cours de la journée*» (Port de Montréal: «Presque tous les jours, c'est le bordel». Bruno Bisson, La Presse. 17 décembre 2018.)

Un scénario de plus de 500 camions/jour, davantage plausible selon le GIRAM

Selon nos anticipations, ce n'est pas 10%, mais plutôt 40% à 50% de la desserte du port de Québec qui pourrait vraisemblablement être réalisée par camions. Actuellement, au Port de Montréal, c'est 40%; il en résulte que plus de 2000 camions entrent et sortent quotidiennement du terminal. (Le Port de Montréal traite actuellement le double de ce qui est anticipé à Québec).

Quant au terminal projeté de Contrecoeur (1 150 000 conteneurs/an), l'Administration portuaire de Montréal estime qu'il faudra 1200-2000 camions par jour pour assurer la desserte routière d'une moitié de ces conteneurs, l'autre étant assurée par train.

Sur une base comparative, notre évaluation court la chance de s'avérer plus réaliste que celle énoncée par le Port de Québec.

Au surplus, les marchés de destination du terminal de Montréal et ceux anticipés par Québec étant comparables et faisant face aux mêmes contingences quant aux distances à parcourir jusqu'à destination, on évalue qu'au terminal de Beauport, le transit/camion d'approximativement 1000-1300 conteneurs par jour représente une hypothèse réaliste, soit $(700\ 000/\text{an}) \times 40\% = (280\ 000/\text{an})$ divisé par 253 = 1106 conteneurs/jour en phase d'opération optimale. Ce qui donne 550 passages si le transport est réalisé par « trains routiers » (deux conteneurs par camion); hypothèse toutefois très optimiste.

Une anticipation confortée par une étude de Transport Canada

L'hypothèse du GIRAM s'appuie sur les conclusions d'une étude commandée par Transport Canada. (*Frais d'exploitation du camionnage et du transport intermodal de surface au Canada. Mars 2008*). Selon cette étude, le camion est plus rentable pour une course de 1000 kilomètres et moins, et chaque opération de transfert vers un autre mode diminue l'avantage concurrentiel. «Les coûts du camionnage sont inférieurs à ceux du transport par rail lors de déplacements courts, alors que l'inverse est vrai lors de déplacements sur de longues distances. Le point d'équilibre des coûts se situerait entre 1000 kilomètres et 2000 kilomètres». Exemple donné pour un conteneur de 20 pieds, partant de Montréal pour Toronto (506 km) : 1010 \$ par train, 755 \$ par camion. Nous pensons réalistement que pour le terminal de Québec, moins de 50% des livraisons seront destinées à un marché inférieur à 1000 km. De Québec, Montréal est à 280 km, Toronto à 808 km, Hamilton à 874 km (ces destinations risquent de représenter le plus gros du marché). Ce n'est finalement qu'avec la destination de Détroit (1190 km) que le train commencerait à devenir réellement gagnant sur le camion à partir de Québec.

Ces données de l'étude de Transport Canada militent donc assez fortement en faveur d'une forte utilisation du camion comme moyen de desserte de Beauport 2020, hypothèse accréditée par la présidente de Logistec, Madeleine Paquin dont l'entreprise est présente dans 37 ports du Canada et des États-Unis. Selon elle, «les administrateurs de Québec veulent juste le cargo de Montréal». (*La Presse*. 17 août 2018. Montréal, Québec, États-Unis : la guerre des ports).

L'avis d'un consultant reconnu en transport maritime sur ce sujet :

«Moins de 10% des conteneurs qui seraient transportés au port de Québec viendraient du marché local. La grande majorité des conteneurs devraient être transportés dans la région de Montréal et en Ontario. Les liaisons ferroviaires à Québec sont mauvaises et, par conséquent, la plupart des conteneurs seraient transportés par camion vers Montréal et au-delà. L'utilisation inévitable du camionnage par la plupart des conteneurs manutentionnés au port de Québec représente un enjeu environnemental et sécuritaire important.» Brian Slack, Ph.D. Professeur Université Concordia et professeur associé, Département de géographie, Université de Montréal).

Face au flou des énoncés de l'APQ, le GIRAM demande donc que ce scénario de 90 camions/jour tel qu'énoncé par l'APQ soit évalué par des experts externes sollicités par l'Agence, car il constitue, avec d'autres, un point central de son évaluation.

2/ Sources d'émissions de poussières et gaz et de pollution lumineuse durant la phase d'exploitation

Élargir la notion de «pollution mobile»

L'ACEE constate que pour les camions anticipés par l'APQ, seules les sources mobiles à l'intérieur de la propriété du port ont été prises en compte dans la modélisation réalisée pour le compte de l'APQ. Comme ces sources mobiles se déplacent dans les limites de la propriété mais également à l'extérieur, la prise en compte des sources mobiles devrait s'étendre à tout le « domaine de modélisation » et non seulement aux limites du domaine portuaire.

Le GIRAM est bien sûr en accord avec la demande de l'Agence adressée à l'APQ à l'effet d'élargir le calcul des émissions qui migrent à l'extérieur du site. Mais cette évaluation doit, selon notre organisme, porter sur trois autres réalités:

1. Il faut d'abord que l'Agence retienne un scénario plus réaliste que celui des 90 camions/jour de l'APQ.
2. Il faut que le calcul tienne compte d'une variable supplémentaire à celle de la distance parcourue sur le site, soit celle du temps d'attente. Au port de Montréal, entre le moment où un camion pénètre sur le site du terminal de conteneurs et le moment de sa sortie, il s'écoule plus de **47 minutes**. Il résulte de ces nombreuses minutes de «temps mort» une source non négligeable d'émissions. (Port Performance Intermodal Scorecard. May 2019). Quelle est la valeur de temps mort évaluée par l'APQ et à combien chiffre-t-elle les émissions? Cette information est cruciale étant donné la proximité des lieux institutionnels et résidentiels, le port qui étant enclavé dans un tissu urbain dense.
3. Il faut que l'étude soit élargie aux émissions des camions qui sont en approche du site portuaire. Dans le cadre de l'analyse précitée, notre organisme anticipe en effet une très importante détérioration du climat sonore et de la qualité de l'air sur Henri Bourassa et l'autoroute de la Capitale. (Un camion = 618g/km d'émissions de CO2). Il faut de surcroît prendre en considération que le boulevard Henri Bourassa a été spécifiquement choisi pour ses qualités de «sécurité» et de «facilités d'accès optimales» pour la construction du nouveau complexe hospitalier du CHU (projet de 4 milliards\$). L'ACEE ne peut fermer les yeux sur cette réalité.

Impact des opérations de nuit

Élément supplémentaire à considérer à ce chapitre et ignoré dans l'étude d'impact : les inévitables délais d'attente des camions dans un contexte d'irrégularité des arrivées des navires. Au port de Montréal, des délais importants sont observables pour prendre livraison d'un conteneur. On a déjà observé un délai de plus de 5 heures et une file d'attente à l'entrée du port dans la rue Notre-Dame longue de six à huit kilomètres. Prendre connaissance à ce sujet de l'article de La Presse en Annexe 2 : «Camionnage: jusqu'à 5 heures d'attente pour entrer au port de Montréal».

Ces pics d'achalandage ne sont pas sans conséquences. L'exigence du «Juste-à-temps», laquelle est à la base du transport par conteneurs rime mal avec les horaires fixes dans le transport. Il y a aussi ce facteur connu des difficiles conditions de navigation sur le fleuve, particulièrement durant la saison hivernale, sources potentielles de retards des navires et donc « d'embouteillages » potentiels.

Par ailleurs, on ne peut pas ne pas examiner de près l'impact des opérations de soir et de nuit.

L'intensité de l'éclairage utilisé pour certaines opérations de nuit au port de Québec, principalement dans le secteur de l'Anse aux Foulons, laisse entrevoir ce que pourrait être la pollution lumineuse dans un contexte de manutention de nuit au terminal de conteneurs de Beauport. Une telle pollution lumineuse a son impact principal du côté de Lévis. Incidemment, les résidences les plus rapprochées de Beauport 2020 ne sont pas sur la rive nord, mais à Lévis. À titre d'exemple, en janvier 2018, l'intensité lumineuse reliée à des travaux de nuit était tellement forte qu'elle a découpé l'ombre des branches en bordure fluviale sur le mur arrière des résidences après les avoir traversé avec un éclairage comme en plein jour. Cette pollution lumineuse prend doublement sa force avec la surface de l'eau ou des glaces. Cette question doit être examinée attentivement.

Internalisation des coûts

Enfin, il serait impératif d'aller encore plus loin et se soucier également de l'internalisation des coûts de ce volet transport par camions, c'est-à-dire évaluer l'ensemble des coûts financiers que ce projet occasionnera à terme aux citoyens. Ce terminal de Beauport entrainera notamment une surutilisation des infrastructures routières sans réelles retombées substantielles dans l'économie régionale. En juin dernier, les médias ont justement levé le voile sur l'extrême détérioration du réseau routier québécois. Le surpoids et le nombre de camions sont au centre de ce problème.

De plus, l'espace routier représente une ressource de plus en plus rare. La congestion, résultat de son utilisation excessive coûte déjà très cher à la collectivité. Uniquement

pour la partie ouest de l'agglomération (zone élargie des ponts), le coût peut atteindre annuellement 42.8M\$. (*Calcul des coûts de la congestion routière causée par les ponts reliant Québec et Lévis*. Marc Therrien 2017).

On ne parle même pas des coûts sur la santé des citoyens qui seront affectés par la pollution gazeuse, sonore et visuelle et qui représentent certainement aussi une valeur à chiffrer.

3/ Nécessité pour l'ACEE d'analyser les perspectives réelles de réalisation du projet du Port de Québec

Ce projet de terminal pour conteneurs a été annoncé en janvier 2017. Deux ans et demi plus tard, le GIRAM s'interroge toujours sur les véritables conditions qui ont présidé à sa naissance. Comment les dirigeants de l'Administration portuaire en sont-ils arrivés à un projet d'une telle ampleur et d'une telle complexité dans un laps de temps aussi court? La question doit être posée.

Une infrastructure industrialo-portuaire de cette importance débute toujours par une analyse de marchés, elle nécessite des recherches de faisabilité sur plusieurs mois, sinon de décennies. On parle de l'extension du terminal de conteneurs du Port de Montréal à Contrecoeur depuis aussi loin que **2005**. Or, assez étrangement, il n'aura suffi que de quelques mois à peine, après l'expression d'une forte opposition citoyenne à Beauport 2020/hydrocarbures, pour que l'APQ convertisse son projet en «scénario définitif» de terminal de conteneurs, un projet dont elle dira qu'il est «plus acceptable sur le plan environnemental».

Il s'agit d'un retournement ultra rapide, mais en réalité, que veulent les dirigeants du Port? Un feu vert de l'ACEE pour un projet de conteneurs? Ou bien, avant tout, un laisser passer pour la construction de sa plate-forme portuaire?

Les leçons de Rabaska

En matière de développement durable, il y a des exigences. On ne bouleverse pas un espace fragile et névralgique à moins d'être absolument certain que son projet va effectivement se réaliser. Or, deux ans et demie après le lancement de son projet, on ne signale aucun engagement de la part d'armateurs mondiaux tels les Maersk, CMA CGM, MSC, Hapag-Lloyd. Il y a bien eu cette «Entente» de 775 M\$ avec Hutchison Ports et le CN, le 28 mai dernier, mais son application est conditionnelle à la suite du projet.

Pour appuyer notre propos revenons quelques années en arrière. Pour faciliter le projet Rabaska, un projet auquel il tenait, le gouvernement du Québec a, par décret extraordinaire, émis un certificat d'exclusion de plus de 275 hectares du domaine agricole du Québec. Or, le projet Rabaska s'est avéré dès le départ improvisé et mal ficelé. Il s'avéra également qu'il n'y avait pas de garanties de fournisseurs de GNL, ni réellement de clients américains. Une opération éminemment coûteuse pour la population : une perte irrémédiable de 275 hectares pour l'agriculture, véritable richesse pour une agglomération urbaine.

Avant d'autoriser le prélèvement de plus d'un million de mètres cubes de sols dont le quart est réputé contaminé pour ériger une plate-forme de 17.9 hectares, il faut des assurances de faisabilité. Quelles sont celles de l'APQ? Reposent-elles sur des *a priori* aussi fragiles que celles du consortium Rabaska?

Pierre-Paul Sénéchal, pour le GIRAM.

ANNEXE 1 : «Port performance intermodal Scorecard. May 2019»

(3 pages. Cliquer).



ANNEXE 2.

Camionnage: jusqu'à 5 heures d'attente pour entrer au port de Montréal (Extrait). La Presse. Bruno Bisson.03 avril 2018

Les entreprises de camionnage sont aux prises avec d'importants problèmes de congestion depuis plusieurs semaines au port de Montréal. En plus d'étirer les délais de réception de leur cargaison jusqu'à cinq heures, cette congestion incite déjà des transporteurs à imposer une surcharge à leurs clients pour y ramasser des conteneurs.

Le président du Groupe TYT et président du conseil de l'Association du camionnage du Québec (ACQ), Patrick Turcotte, affirme que ces problèmes, qui deviennent chroniques, ont été exacerbés, ces dernières semaines, par de nouvelles consignes d'un transporteur maritime, qui exige que les conteneurs vides soient ramenés directement au port plutôt que dans un des lieux de dépôt habituels, situés dans l'est et l'ouest de l'île de Montréal.

L'ACQ réclame au Port et aux opérateurs des terminaux une prolongation des heures d'ouverture pour les camions, qui sont présentement limitées entre 6h et 15h. M. Turcotte insiste toutefois pour que ces heures ajoutées deviennent permanentes, et non pas temporaires, le temps de faire baisser la pression dans les terminaux.

L'une des pires journées de congestion est survenue il y a une dizaine de jours. «Le délai s'est étiré jusqu'à cinq heures pour prendre livraison d'un conteneur. La file d'attente à l'entrée du port dans la rue Notre-Dame était longue de six à huit kilomètres», affirme M. Turcotte...

Surcharge et sécurité

«C'est un problème qu'on vit depuis longtemps au port, dit-il, et qui crée souvent des embouteillages et des débordements sur l'autoroute 25 ou dans la rue Notre-Dame. Cela crée des situations qui peuvent mettre en péril la sécurité des usagers de la route.»

Les délais actuels ont des impacts sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les clients sont mécontents, le personnel administratif qui doit composer quotidiennement avec les plaintes de la clientèle est fatigué et stressé, sans parler des camionneurs qui sont de plus en plus nombreux à refuser d'aller au port de Montréal...

2500 camions par jour

Si on ne s'entend pas sur la durée des temps d'attente, l'Administration portuaire de Montréal (APM) reconnaît «qu'on vit une situation problématique depuis une semaine ou deux. Ce n'est pas dû à une cause précise, mais à un amalgame de raisons, et notamment aux modifications

imprévues des horaires d'arrivée des navires», selon la vice-présidente aux communications de l'APM, Sophie Roux.

Plusieurs navires ont été retardés ces dernières semaines à cause des conditions de navigation difficiles sur le Saint-Laurent en cette fin d'hiver. «Ça fait beaucoup de cargos qui débarquent en même temps sur nos quais et cela appelle beaucoup de camions dans nos installations.»

Selon M^{me} Roux, environ 20% des camions (soit un poids lourd sur cinq) ont connu des temps d'attente de plus de 90 minutes, ces dernières semaines. On compte jusqu'à 2500 camions qui entrent dans le port de Montréal et en sortent chaque jour...