

Beauport : vers une symbiose entre Ville et Port ?

Léonce Naud, géographe

Au début des années 80, une plage péninsulaire est apparue devant Beauport, résultat inattendu de remblaiements massifs dans le fleuve effectués par le port de Québec depuis les années soixante. En effet, le port souffre d'un manque chronique de terrains de vaste étendue et de surface plane. Il s'agit d'un « *site plaisant mais contrariant pour le commerce et l'industrie* » (Faucher, 1973). La géographie de Québec, ville acropole juchée sur ses falaises inexpugnables, est moins propice à l'armateur qu'à l'artilleur et à son canon.

Voilà pourquoi, depuis plus d'un siècle, les administrations portuaires successives n'ont de cesse d'augmenter leur domaine foncier aux dépens du domaine fluvial à grands renforts de fonds publics du *Dominion of Canada*. Or, depuis trois décennies, une plage apparue inopinément à l'extrémité de la vaste péninsule industrialo-portuaire de Beauport a été de plus en plus fréquentée à des fins récréatives par la population.

Conséquences économiques et sociales

La création par remblaiement dans le fleuve d'un prolongement industrialo-portuaire de plus d'un demi kilomètre, actuellement envisagé pour la moitié sud de la péninsule de Beauport, entraînera des effets négatifs irréversibles sur un site récréatif régional dont on achève le réaménagement au coût de 19 millions de dollars de fonds publics:

- Obstruction du panorama fluvial, l'élément d'attraction fondamental du site;
- Diminution de près de la moitié de la longueur de la plage et par conséquent de la capacité d'accueil du public en général;
- Réduction dramatique de la surface navigable près de la plage, laquelle compromettra sérieusement la pratique de la voile légère (catamarans, dériveurs, kitesurfs, planches à voile...);
- Juxtaposition contre nature du récréotourisme et de l'industriel portuaire lourd;
- Réduction de l'attractivité future du fleuve pour tout le secteur Est de la Capitale;
- Blocage de la croissance normale des activités récréotouristiques à cet endroit et effondrement correspondant des retombées économiques et sociales d'un équipement public aménagé à grands frais dont la Ville de Québec devra assumer l'entretien durant les 30 prochaines années.

Rappelons que Québec jouit de fort peu d'accès publics au fleuve dignes de ce nom, pour une ville touristique de son importance. Cette situation regrettable n'est pas sans entraîner de lourdes pénalités économiques. Quelques trottoirs, promenades ou quais ne permettent comme seule activité qu'une déambulation moutonnaire ou la contemplation à bonne distance de ce

bien public. Les nouveaux aménagements ne font en général pas exception à la règle: « *Qu'ils regardent le fleuve tant qu'ils voudront...pourvu qu'ils nous laissent l'administrer et en profiter à notre guise* ». Il serait donc contre-indiqué d'amputer sans plus de réflexion près de la moitié d'une plage régionale unique, alors qu'est censé progresser le « Retour au fleuve » maintes fois promis.

Recommandations au gouvernement du Québec

– Que le Gouvernement du Québec mandate un organisme, indépendant à la fois du Port et de la Ville, pour diffuser largement toute l'information pertinente, animer des débats publics puis tenir des audiences afin de susciter diverses propositions et solutions visant la coexistence des vocations portuaires et récréotouristiques sur la péninsule de Beauport, ainsi que l'intégration harmonieuse de ces activités dans le développement à long terme de la partie Est de la ville et de son littoral. L'organisme habilité ne devrait pas exclure à priori la possibilité que le scénario le plus désirable pour la prospérité à long terme de la ville et de sa population consisterait à limiter les activités portuaires aux terrains actuellement utilisés à ces fins;

– Que l'organisme habilité procède à une *évaluation comparative* des retombées économiques d'investissements d'une part en récréotourisme, d'autre part en manutention de vrac, le tout avant de recommander quoi que ce soit. En matière d'infrastructures, il faut investir là où les retombées économiques et sociales seront les plus élevées compte tenu des investissements consentis. Rappelons ici un principe d'économie, à savoir que la rentabilité d'un investissement dépend de l'allocation la plus efficace possible de ressources rares ou désirées entre différents groupes concurrents d'utilisateurs;

– Que les retombées économiques fréquemment évoquées par l'Administration portuaire fassent l'objet d'un examen indépendant, compte tenu des chiffres fortement à la baisse provenant du « Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale » (2006), étude commandée par les Conférences régionales des élus de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches;

– Que le gouvernement revisite des sites potentiels de développement d'activités portuaires lourdes telles la manutention de vrac sur le Saint-Laurent, c'est-à-dire ailleurs que dans le secteur patrimonial et touristique de Québec (ex. Gros-Cacouna, Port-Cartier, Sept-Îles...), de sorte à conforter la compétitivité de l'ensemble de l'axe maritime Saint-Laurent – Grands lacs et à maximiser l'efficacité de l'activité portuaire dans l'ensemble du Québec, y compris en région;

– Enfin, dans le but de réduire la pression exercée par la croissance continue de la demande de transbordement de divers vracs sur les rivages étroits et densément peuplés de Québec, que le gouvernement propose à l'administration fédérale d'examiner la possibilité de fusionner certaines ou encore la totalité des administrations portuaires au Québec sous la dénomination « Ports du Québec », tout comme il vient de le faire en Colombie-Britannique en fusionnant les ports de Fraser River, de North Fraser et de Vancouver, regroupés en une seule administration portuaire depuis le 1er janvier 2008.