Québec, le 5 février 2020

L'honorable Bernadette Jordan
Ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne
200 rue Kent
Poste 15N100
Ottawa ON K1A 0E6

Courriel : min@dfo-mpo.gc.ca

L'honorable Jonathan Wilkinson
Ministre de l'Environnement et du Changement climatique

Ottawa ON

Courriel : ec.ministre-minister.ec@canada.ca

Monsieur Benoît Charette
Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Courriel : ministre@environnement.gouv.qc.ca

Chers dame et messieurs les ministres

Différentes initiatives de protection d'aires marines sont en cours de réflexion par vos organismes selon ce que nous avons pu constater dans les médias. Plusieurs secteurs de Montréal jusqu'au Lac St-Pierre et de la pointe Est de l'île d'Orléans jusqu'à Trois Pistoles sont à l'étude. Toutefois, nous constatons que les battures de Beauport, situées dans la belle Ville de Québec ont été oubliées. Ces battures ont été, depuis longtemps, remblayées en partie pour contribuer au développement économique du Québec et du Canada. De plus, elles sont encore menacées par un agrandissement portuaire.

Pour nous, citoyens de la région de Québec, la question fondamentale qui se pose est la suivante : pourquoi les battures de Beauport ne sont-elles pas incluses dans les actuelles démarches gouvernementales de protection d'aires marines afin qu'elles soient protégées à tout jamais ? Nous souhaitons ardemment qu'on remédie à cette situation.

Accès St-Laurent Beauport, 301-1490, boul. de l'Entente Québec, QC G1S 4V3 courriel : accessaintlaurentbeauport @gmail.com
Tél. 418-265-3858

Conséquemment, Accès Saint-Laurent Beauport vous demande formellement, ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et ministre québécois de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques :

- de donner aux battures de Beauport le statut d'aire marine protégée ;
- d'interdire tout projet qui empièterait sur le territoire des battures ou qui en perturberait les écosystèmes ;
- de mettre en place des services et équipements visant à mieux faire connaître l'importance écologique de ces battures et le besoin de les préserver.

Nous vous invitons à lire le document joint sur l'histoire des battures de Beauport et à nous rencontrer pour vous en parler davantage.

Veuillez agréer, chers honorables ministres, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Daniel Guay, président

p.j. Annexe - Quel avenir pour les battures de Beauport ?

c.c. MM. Jean-Yves Duclos, député fédéral - Québec et président du Conseil du trésor
Sol Zanetti, député provincial de Jean-Lesage
Stévens Mélançon, président de l'arrondissement de Beauport
Jean Rousseau, conseiller municipal de Cap-aux-Diamants

Mme Julie Vignola, député fédéral - Beauport-Limoilou
Alice-Anne Simard, directrice générale, Nature Québec

ANNEXE - QUEL AVENIR POUR LES BATTURES DE BEAUPORT ?

Depuis plusieurs années, le Port de Québec se fait le promoteur d'un projet d'agrandissement visant à créer de nouveaux quais et un terrain d'une superficie équivalant à 21 terrains de football à même la baie de Beauport, ceci afin d'y accueillir de nouvelles activités de transbordement dont la nature a varié au fil de l'évolution du projet. Il s'agit là d'un nouvel assaut envers les battures de Beauport, un espace fortement convoité par le Port depuis des décennies et dont une partie importante a déjà été remblayée afin de créer un vaste secteur des activités portuaires, au sud des quartiers Saint-Roch et Maizerets.

Les battures de Beauport sont pourtant un milieu naturel unique où vivent, séjournent et se reproduisent une grande variété d'espèces animales. C'est aussi un splendide plan d'eau qui contribue énormément à l'attrait de la ville de Québec et où citoyens et visiteurs peuvent pratiquer un grand nombre d'activités sportives et récréotouristiques. Nous souhaitons que les battures de Beauport soient dorénavant préservées afin d'y maintenir la riche biodiversité qui s'y trouve, de les mettre définitivement à l'abri des velléités des développeurs et de préserver ainsi la beauté exceptionnelle du site, tant pour la population actuelle que pour les générations futures.

Dans le présent document, nous faisons un survol de l'histoire du site des battures de Beauport, survol qui permet de voir l'écart entre les aspirations des développeurs et l'évolution des mentalités au regard de la protection et de la mise en valeur de sites naturels d'exception.

Il y a plus de 40 ans, le Port de Québec se proposait de remblayer presque toutes les ***battures de Beauport*** pour y faire une zone industrialo-portuaire de 440 hectares à même le fleuve. Cette vision démesurée, au nom du développement économique à tout prix, visait à remblayer le fleuve Saint-Laurent à la hauteur des battures de Beauport pour créer une zone industrielle génératrice d'emplois. Évidemment, ce scénario révolu et archaïque est tout à fait contre nature, puisqu'il aurait détruit toute vie aquatique et aurait réduit les capacités d'assainissement des eaux propres à ces milieux humides, dont l'importance est grande en cette époque de forte pollution et de rejet d'eaux usées à même les cours d'eau. Selon Pêches et Océans Canada, les battures ont la capacité d'assainissement de l'eau équivalente à une usine d'épuration de plusieurs millions de dollars.

Il est vrai que les berges comprises entre les rivières Saint-Charles et Montmorency ont des caractéristiques géomorphologiques particulières qui font la convoitise des industriels. Du fait de leur très faible inclinaison, un vaste territoire se découvre à marée basse entre la rivière Saint-Charles et les chutes Montmorency. En effet, entre la limite de la haute marée et celle de la basse marée, la grève a en moyenne 1000 mètres de profondeur. De plus, deux cycles complets de marées chaque jour rendent possible la croissance d'une végétation intertidale importante. Malgré cela, de nombreux entrepreneurs ne voient là que des opportunités d'aménager de nouveaux terrains en remblayant ce secteur du fleuve peu profond. Ce type de vision où l'appât du gain l'emporte sur tout a cependant des conséquences désastreuses sur l'environnement et a des impacts négatifs sur la nature, la flore, les oiseaux, les poissons et les citoyens.

Encore en 2020, des développeurs industriels opèrent toujours selon les mêmes vieux paradigmes d'aménagement du territoire du 19e siècle et envisagent ainsi de construire un terminal de conteneurs de 17 hectares (projet Laurentia) à même le fleuve. De surcroit, même le gouvernement du Québec songe à construire un pont-tunnel empiétant dans le fleuve et les battures, le fameux 3e lien, dont les besoins ne sont point démontrés. En ce début de 21e siècle, il est regrettable de constater que certaines mentalités ont très peu changé : certains promoteurs industriels n'hésitent pas à détruire de riches ressources naturelles pour leur unique profit.

En fait, à Québec, on peut déplorer que la culture et les valeurs ne fassent que peu de place à la protection de la nature. En fait, on doit déplorer que seulement une minorité de politiciens ait adopté une véritable approche de développement durable; le changement de culture nécessaire à la transition énergétique et climatique est très embryonnaire. Il semble que le courage manque à nos élus lorsqu'ils doivent faire face aux tout puissants lobbies et au dieu « ARGENT ». Trop souvent, les gestes ne suivent pas les paroles en ce qui concerne le respect de la nature; certains se permettent même d'attaquer verbalement les sonneurs d'alerte, comme ce fut le cas récemment envers la jeune et célèbre activiste environnementale Greta Thunberg, 16 ans, tout en se défendant d'agir contre les intérêts des générations futures.

Si rien ne change et que cette vision périmée du développement fait qu'on empiète toujours, petit à petit, sur le lit du fleuve, les dommages aux battures seront à la fois très importants et irréversibles. Cette précieuse portion du fleuve ne deviendra qu'un milieu stérile exempt de végétation, de faune et de vie : que du béton, du bitume, des roches, des sédiments et une eau polluée.

Il faut savoir que les premiers empiètements sur les battures de Beauport par des infrastructures de transport se sont faits progressivement depuis la fin du 19e siècle et par phases successives. Ceux-ci ont commencé lors de la construction du chemin de fer, puis du boulevard Ste-Anne et enfin, le plus important remblaiement lors de l'aménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Par ailleurs, l'avenir est incertain puisque l'Agence canadienne d'évaluations environnementales procède actuellement à l'étude du projet d'agrandissement portuaire afin de formuler des recommandations à savoir s'il peut être réalisé ou non.

Les premiers empiètements sur les battures de Beauport furent réalisés par la construction de certains tronçons du **Chemin de fer de la Bonne Sainte-Anne.** La première ligne entre Limoilou et Sainte-Anne-de-Beaupré a été construite en 1889 par la Compagnie de chemins de fer Québec, Montmorency et Charlevoix. Dans plusieurs parties de son tracé, la voie ferrée empiète sur les rives du fleuve et la ligne des hautes eaux. À l'image de la voie ferrée toujours existante au Cap Tourmente et au Massif de Charlevoix, le train longeait le fleuve et serpentait les falaises en empiétant sur la grève. D'ailleurs, la ligne naturelle des hautes eaux du fleuve se situe à quelques dizaines de mètres du pied des falaises de Québec, de Sillery et de Beauport. Dans ces secteurs de la ville, l'histoire du développement urbain est aussi caractérisée par le remblaiement de la grève du fleuve pour construire chemins de fer, routes et bâtiments. Ceci explique d'ailleurs ce qui explique que le fleuve déborde plusieurs fois par année sur la rue Dalhousie : elle a été construite dans le fleuve, tout comme l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Pour revenir au chemin de fer de la Bonne Ste-Anne, selon les récits de la Société d'histoire de Québec, celui-ci a donné naissance au quartier de villégiature Everell de Beauport, sis au pied de la falaise à la hauteur du quartier Villeneuve. Le train déversait à une certaine époque son lot d'estivants dès le début du congé scolaire. Des familles aisées y avaient de magnifiques résidences d'été. Elles y retrouvaient avec plaisir une ambiance campagnarde avec accès au majestueux fleuve Saint-Laurent, et ce, à faible distance de la ville. Malheureusement, cette ère de villégiature a atteint son point culminant de popularité à la fin des années '40.

Comment expliquer cette perte de popularité ? C'est qu'en 1935, le vieux boulevard Raymond puis, en 1953, le nouveau boulevard Ste-Anne bouleversent l'aménagement des lieux et chamboulent le quartier des grandes résidences d'été. La construction d'un large boulevard coupe l'accès au fleuve aux résidences de villégiature, maintenant plus que centenaires. Un vaste chantier résidentiel et commercial en bordure fluviale s'amorce dans cette période de développement accéléré d'après-guerre. On y construit alors auberges et hôtels, en empiétant à nouveau sur les vulnérables battures de Beauport, pour créer de nouveaux terrains en bordure du fleuve, créer de l'emploi et faire encore et encore, du développement économique.

Au cours des années '70, le génie humain n'avait plus de limites et les industriels canadiens pouvaient désormais imaginer de construire de grandes choses, telle une nouvelle zone industrielle et portuaire sur les battures de Beauport. Heureusement, sur le plan politique, de nouvelles lois environnementales imposaient désormais des mécanismes de consultations du public afin de baliser les idées de grandeur des développeurs. C'est pourquoi, en vertu du processus fédéral d'évaluations environnementales, des audiences publiques se sont tenues en novembre 1978 pour entendre la population au sujet de la construction de l'« autoroute des Battures ». La Commission avait le pouvoir de recommander au ministre des Pêches et de l'Environnement du Canada d'interrompre le projet, de l'exécuter tel quel ou de le réaliser selon certaines modalités. Malheureusement, la Commission recommanda que le projet soit réalisé en minimisant les dommages pour l'environnement. La surface du projet à réaliser fut toutefois réduite à 42,5 hectares.

Ces audiences fédérales ont eu lieu à peine quelques semaines après que des consultations publiques soient tenues par le gouvernement du Québec sur les conséquences pour l'environnement de la poursuite de la construction d'une portion de la même autoroute, soit le tronçon à la hauteur des battures de Beauport. Cependant, la construction de l'autoroute était déjà amorcée bien avant ces consultations publiques. Le rapport fût déposé le 16 novembre 1978 et avalisa le projet proposé. Cette autoroute surdimensionnée, promue par l'ingénieur et ancien maire de Beauport, Marcel Bédard, visait notamment à mieux répondre aux besoins prétendus du Port de Québec. La stratégie, était de remblayer à nouveau le fleuve pour faire une autoroute à 6 voies afin de desservir la zone industrialo-portuaire de 440 hectares dont on espérait alors la construction par un remblaiement du fleuve de la péninsule portuaire actuelle jusqu'à la chute Montmorency.

Malgré le fait que de nombreux citoyens et de multiples groupes environnementaux aient demandé d'arrêter la construction de l'autoroute et de laisser les battures de Beauport dans leur état naturel, rien n'y fit et, encore une fois, malgré les consultations, le gouvernement n'a pas donné suite aux revendications de la population. La construction de l'autoroute s'est poursuivie malgré les impacts

importants sur l'environnement fragile des battures de Beauport. Les opposants furent alors qualifiés d'« OISEAULOGUES » par le maire d*e* Beauport, Marcel Bédard. Il s'agissait alors des toutes premières consultations publiques du Bureau d'audiences publiques du gouvernement du Québec.

Toutefois, lors de ses propres consultations publiques de 1978, **Environnement Canada (région du Québec) recommanda de donner aux battures le statut de parc et de préparer un plan de développement et de protection du littoral du fleuve Saint-Laurent.** Malgré de bonnes intentions et de beaux discours, 40 ans plus tard, aucun gouvernement n'y a encore donné suite, hélas.

Cette vision de développement portuaire à même le fleuve était d'ailleurs inscrite au début des années '80 dans les versions initiales du premier schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, déjà décrié alors par de nombreux citoyens. Un de ceux-là était François Hulbert, professeur émérite en géopolitique à l'université Laval de 1972 à 1999. C'est par un cheminement engagé sur le terrain des luttes citoyennes qu'il a développé au Québec une géopolitique appliquée d'inspiration européenne et qu'il a dénoncé avec bien d'autres citoyens et organismes communautaires, les atrocités urbanistiques de la région de Québec. M. Hulbert a d'ailleurs publié, en 1989, un essai au titre révélateur sur l'aménagement du territoire de la ville de Québec et le développement en rives du fleuve : *La comédie urbaine de Québec*.

Encore en 2020, nous, citoyens de Québec et des secteurs de Beauport et de Limoilou, les plus concernés par ces battures et leur soumission à des velléités de développement industriel, nous nous retrouvons une fois de plus inquiétés et angoissés par les impacts environnementaux du projet d'extension du Port de Québec. Pour le moment, notre seule planche de salut demeure l'évaluation environnementale que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, actuellement en cours et qui débouchera sur des recommandations au gouvernement minoritaire de Justin Trudeau. Ce gouvernement de la 43e législature s'est engagé formellement, lors du discours du Trône, à protéger l'environnement. Or, le projet *Laurentia* d'expansion du Port de Québec aurait des impacts significatifs et irréversibles sur l'environnement, en plus de n'avoir aucune acceptabilité sociale. Ce projet est d'autant plus injustifiable qu'il existe, ailleurs, des solutions alternatives : à Montréal (agrandissement du Port de Montréal – terminal de Contrecoeur), ou en Nouvelle-Écosse (NOVAPORTE – « Deep water mega terminal », à Sydney) pour desservir l'industrie maritime internationale.

Rappelons que le gouvernement fédéral actuel a indiqué qu'il souhaite prendre des mesures importantes pour préserver le patrimoine naturel du Canada. Il doit ainsi protéger 25 pour cent des terres et 25 pour cent des océans du pays d'ici 2025. Il est primordial que la protection des battures de Beauport soit incluse dans cette volonté politique. Après tant de décennies de laisser-aller et de complaisance, le gouvernement a maintenant l'occasion de véritablement passer de la parole aux actes dans la région de Québec.

Les milieux humides jouent un rôle de premier plan dans la nature et procurent de nombreux services écologiques à l'ensemble de la population. Ces écosystèmes, ni complètement aquatiques ni complètement terrestres, représentent un maillon essentiel des milieux naturels de la province. Les rives du fleuve Saint-Laurent accueillent des milieux humides sur près de 800 km. La faible pente des rives dans certains secteurs, comme c'est le cas de la rive nord de Québec, est propice à l'établissement

des précieux écosystèmes propres aux milieux humides. Rappelons que le lac Saint-Pierre comporte la plus grande concentration de milieux humides de la partie fluviale du Saint-Laurent et que ces milieux écologiques sont reconnus depuis 1998 comme des écosystèmes d'importance internationale selon la convention RAMSAR.

Les pressions exercées par les activités humaines empiétant sur les milieux humides, comme le remblayage, déstructurent le couvert végétal et le sol. Elles entrainent une modification des fonctions écologiques de ces milieux, ce qui engendre un large spectre de perturbations allant de la disparition partielle des fonctions rendues par les écosystèmes à des pertes totales et irréversibles. Dans de nombreux cas, la dégradation ou la perte de milieux humides conduisent à une perte d'habitats pour la faune et la flore qui va bien au-delà des limites du milieu touché. Ce déclin de la biodiversité engendre à son tour des effets néfastes sur le bien-être humain.

Selon le journaliste Alexandre Shields (Le Devoir, 20 juin 2019), après des années de stagnation, la protection du Saint-Laurent est sur le point de connaître des progrès sans précédent. Les gouvernements de Québec et d'Ottawa ont convenu d'ajouter pas moins de 5000 km² de zones protégées dans l'estuaire, et ce, d'ici la fin de 2020. Cette bonification majeure en matière de préservation des milieux marins de la province, qui s'étendra également au golfe, devrait permettre au Québec de respecter ses engagements internationaux.

Depuis la création du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, en 1998, aucune zone importante de l'estuaire n'a été formellement protégée. Ce projet, qui a toujours stagné, est aujourd'hui remis de l'avant sous une forme plus clairement définie, dans la foulée de l'« entente de collaboration » signée entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral en 2017.

Selon les informations obtenues par Le Devoir, le gouvernement du Canada et celui du Québec ont ainsi identifié pas moins de six « secteurs » dans l'estuaire du Saint-Laurent, ainsi qu'un secteur en amont de la rivière Saguenay. L'ensemble de ces secteurs qui forment une trame de protection s'étendant sur plus de 5000 km², permettrait de protéger le Saint-Laurent, de la pointe est de l'île d'Orléans jusqu'à Chutes-aux-Outardes, sur la Côte-Nord, et jusqu'à Trois-Pistoles, sur la rive sud.

Par ailleurs, selon Jean-Thomas Léveillée (La Presse, 24 avril 2019), le gouvernement canadien souhaite créer des « réserves nationales de faune » afin de protéger 27 îles du Saint-Laurent d'une superficie totale de quelque 775 hectares, entre Montréal et le lac Saint-Pierre. Trois réserves seraient ainsi créées : celle des Îles-de-Boucherville, qui jouxterait le parc national des Îles-de-Boucherville ; celle des Îles-de-Varennes-et-de-Verchères et celle des Îles-du-Lac-Saint-Pierre.

L'ex-ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Catherine McKenna, a indiqué alors que son ministère travaillerait de concert avec celui des Pêches et des Océans ainsi qu'avec l'Administration portuaire de Montréal, propriétaire de certaines des îles concernées, afin d'amorcer le processus de création de ces réserves.

Les réserves nationales de faune sont un « type d'aire protégée » qui offre une « protection élevée », permettant de veiller à la conservation, à la recherche et à l'interprétation des espèces sauvages. Leur

création serait une bonne chose, puisque le Canada a « un travail énorme à faire » pour atteindre sa cible de 17 % d'aires terrestres et 10 % d'aires marines protégées en 2020.

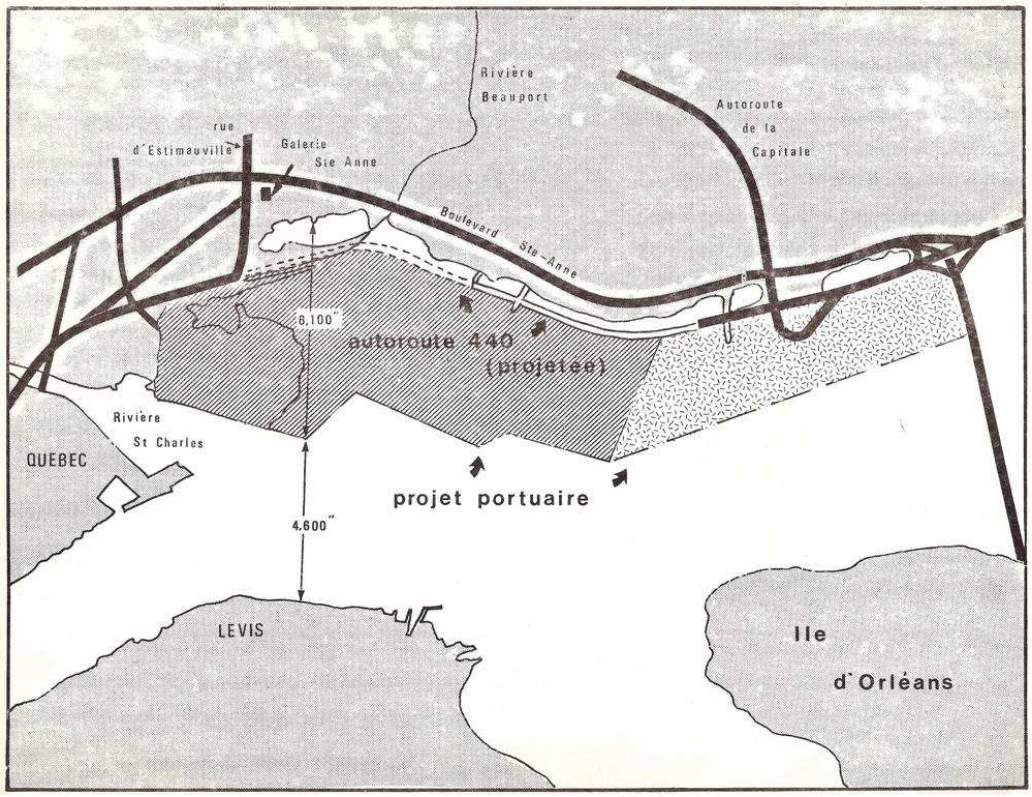
Pour nous, citoyens de la région de Québec, la question fondamentale qui se pose est la suivante : pourquoi les battures de Beauport ne sont-elles pas incluses dans les actuelles démarches gouvernementales de protection d'aires marines afin qu'elles soient protégées à tout jamais ? Nous souhaitons ardemment qu'on remédie à cette situation.

Conséquemment, Accès Saint-Laurent Beauport demande formellement au ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique, l'honorable Jonathan Wilkinson (député de North Vancouver), à la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, l'honorable Bernadette Jordan (députée de South Shore – St. Margarets, Nova Scotia) ainsi qu'au ministre québécois de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Benoît Charrette (député de Deux-Montagnes) :

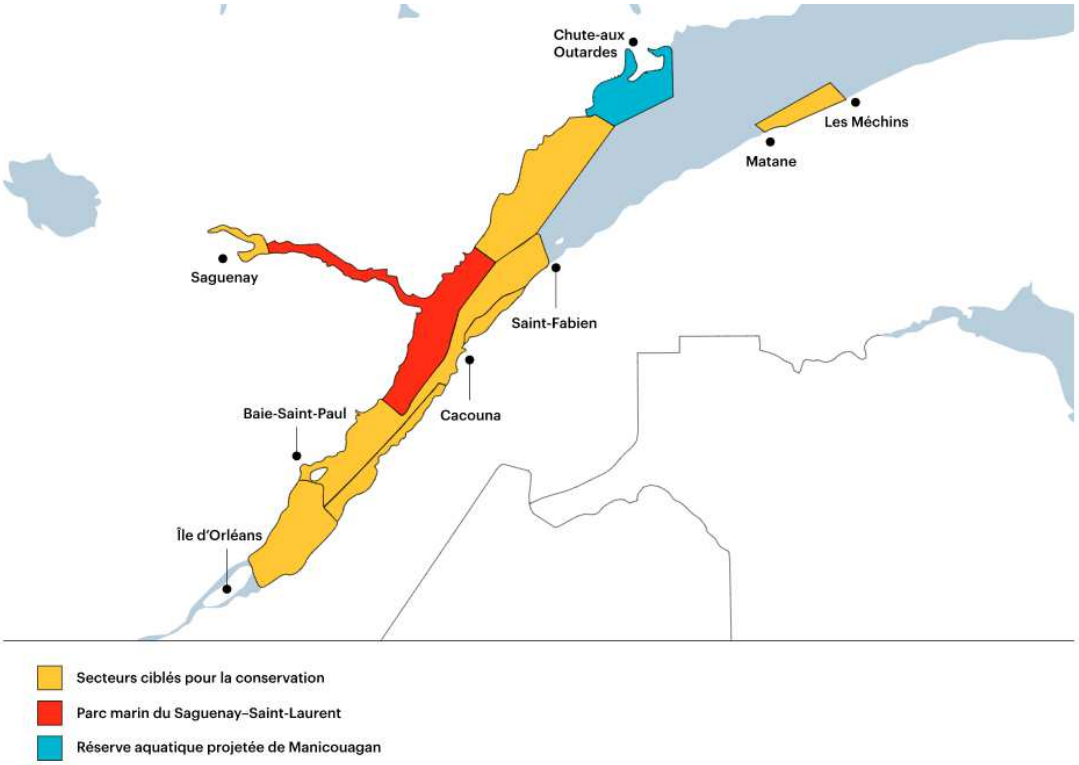
- de donner aux battures de Beauport le statut d'aire marine protégée ;
- d'interdire tout projet qui empièterait sur le territoire des battures ou qui en perturberait les écosystèmes ;
- de mettre en place des services et équipements visant à mieux faire connaître l'importance écologique de ces battures et le besoin de les préserver.

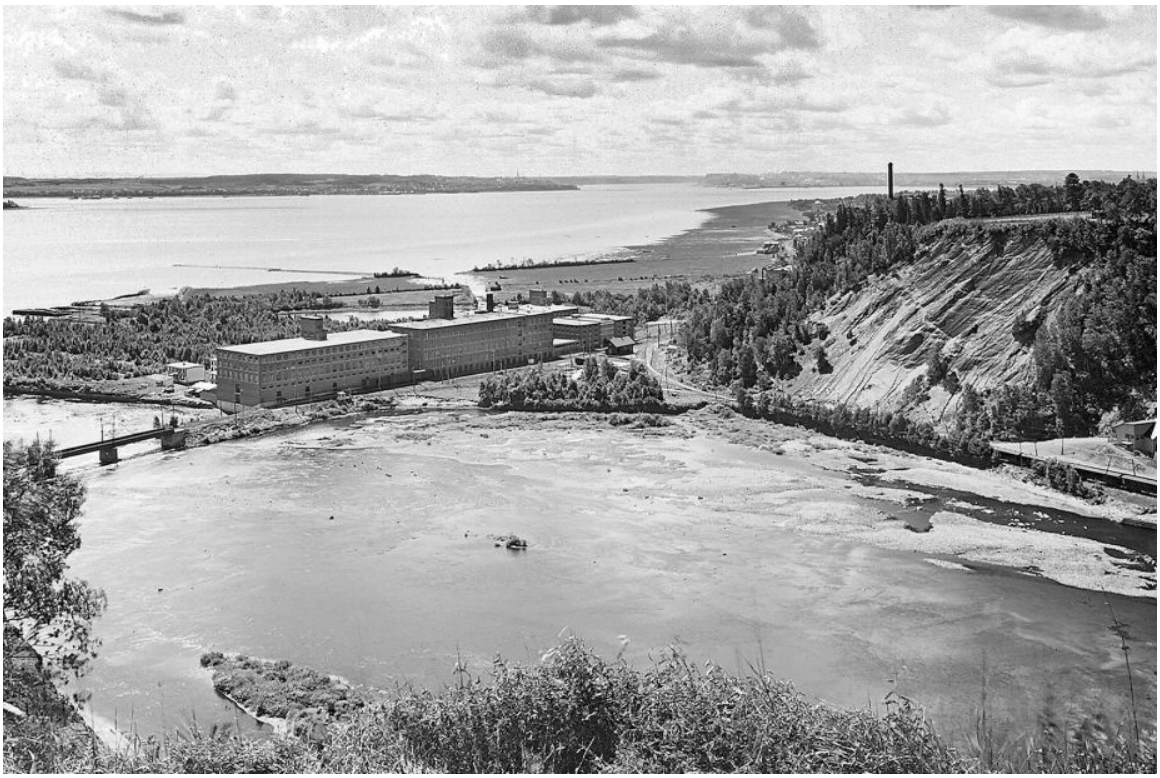
Document produit par Accès Saint-Laurent Beauport le 30 janvier 2020

Plan de développement du Port de Québec - 1977



Nouvelles aires de protection du Saint-Laurent – Entente Canada-Québec 2019



Infographie ***Le Devoir***

Photos du quartier Montmorency avant et après
le boulevard Dufferin-Montmorency