DU BÉTON SUR LES BATTURES

«D'ambitieux projets» menacent les battures de Beauport

par Danielle Ouellet

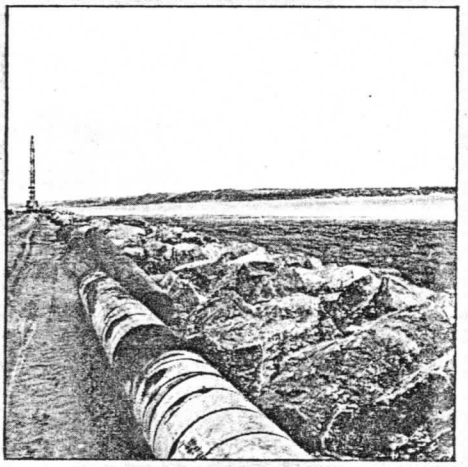
Les battures de Beauport, à l'est de la ville de Québec, constituent une zone d'une grande importance écologique. Ces battures, c'est-à-dire la partie du rivage découverte à marée basse, ont été signalées par plusieurs chercheurs pour leur caractère d'unicité mondiale et leur importance biophysique et humaine. À cet endroit, nous nous trouvons en effet dans une zone de contact où se produisent les plus grandes marées et la transition eau douce-eau salée. On remarque aussi la prépondérance des herbiers (c'est-à-dire des agglomérations d'algues et de plantes) de la zone littorale de Beauport et de Saint-Vallier, ainsi qu'un grand nombre de frayères. Ce secteur est aussi une zone de repos de première importance pour les grands migrateurs. De l'avis d'experts, toutes ces raisons font que nous sommes en présence d'un site unique au monde tant du point de vue écologique que visuel. Aussi, il n'est pas surprenant que la récupération des battures de Beauport, pour la construction d'une partie de l'autoroute 440 ainsi que les projets du Conseil des ports nationaux qui aimerait y prolonger le port de Québec et y voir se développer une zone industrielle, ait soulevé récemment de violentes objections de la part de biologistes, d'écologistes, de groupes de citoyens et d'associations à préoccupations environnementales.

ON VOIT GRAND POUR LES BATTURES

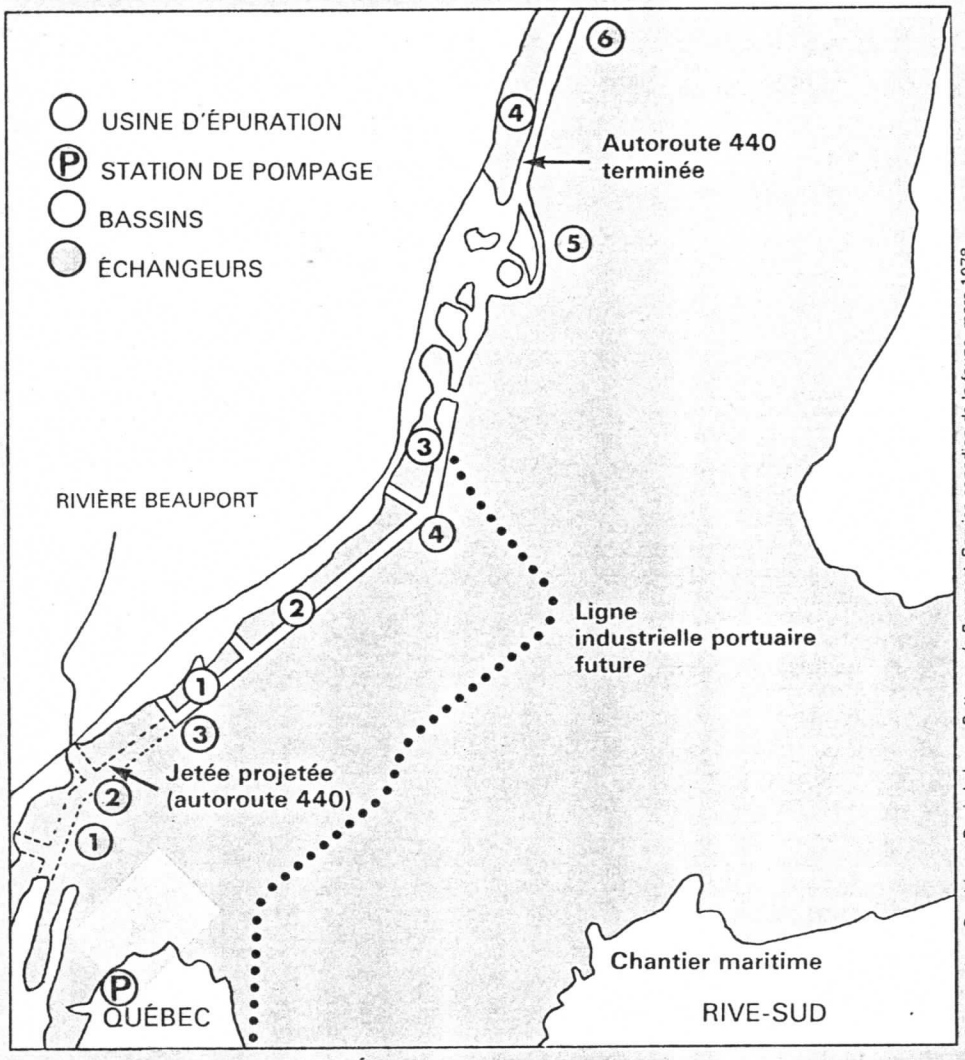
C'est à la firme Beaudet et Marquis Inc. que le ministère des Transports du Québec accordait le contrat, au montant de 11 millions de dollars, pour la construction d'un tronçon de l'autoroute Dufferin-Montmorency au niveau des battures de Beauport. Bien que le ministère des Transports n'ait pas encore obtenu le permis obligatoire des Services de protection de l'environnement qui le lui refuse pour des raisons écologiques, cette firme procède déjà à la construction d'une jetée dans le fleuve Saint-Laurent. Par la même occasion, le Conseil des ports nationaux en profite pour se libérer de matériaux contaminés qu'en 1976 les services fédéral et provincial de l'environnement recommandaient de ne déposer qu'à l'intérieur de bassins étanches. Ces matériaux proviennent du dragage des sédiments du fond du fleuve à l'embouchure de l'estuaire de la rivière Saint-Charles, à Québec, et des battures elles-mêmes, plus précisément au sud-ouest de l'échangeur du boulevard Sainte-Anne et de l'autoroute de la Capitale.

Selon un tracé défini comme la «ligne industrielle portuaire future», le Conseil des ports nationaux aimerait éventuellement remplir complètement les battures jusqu'au chenal de navigation afin de transformer le port de Québec en un port en eau profonde et ainsi augmenter ses capacités d'accueil. Les espaces qui ne sont pas à proprement parler portuaires seraient aménagée pour recevoir des industries reliées à une activité portuaire. La partie située au nord et en bordure de l'autoroute des grèves serait réservée à des industries à caractère prestigieux: industries agro-alimentaires, industries du bois et du papier, produits métallurgiques, machinerie, produits chimiques et autres industries diverses. Le C.P.N. précise que toute industrie devrait cependant se conformer aux normes et aux règlements définis par le C.P.N. Ces normes seraient sévères et élimineraient toute activité à caractère polluant(!). Toutefois, aucune décision n'a encore été prise au sujet de la réalisation de ce projet d'envergure du C.P.N.

Jusqu'à ces dernières années, les principaux problèmes soulevés par l'aménagement du fleuve Saint-Laurent et de ses rives n'étaient dus qu'à des facteurs essentiellement d'ordre technique et économique. En effet, lors d'une étude d'impact sur l'environnement, publiée en



Déjà les travaux grignotent sur les riches herbiers et frayères qui caractérisent les battures de Beauport.



Source: Jean Gauthier et Denis Lehoux, *Battures de Beauport*, Service canadien de la faune, mars 1978

UN PAYSAGE TRANSFORMÉ

Les battures de Beauport sont déjà envahies par diverses installations: usine d'épuration, station de pompage, une grande partie de l'autoroute 440. Ces constructions réduisent la surface disponible pour les oiseaux aquatiques et l'accès au fleuve dont jouissait la population jusqu'à présent.

mars 1977, les experts du ministère des Transports ont constaté, avec surprise semble-t-il, qu'il n'existait aucune trace de la moindre recherche écologique reliée directement à ce projet de construction d'autoroute. Ceci s'explique peut-être par le fait qu'à l'époque de la planification du projet, en 1968, et encore lors de la mise en œuvre de la construction, en 1972, le ministère des Transports n'était en aucune façon tenu de demander ou de considérer l'avis d'organismes tels qu'Environnement Canada ni d'obtenir de permis de construction des Services de protection de l'environnement. Mais aujourd'hui, la situation a changé et il semble bien que chaque partie entende faire valoir son point de vue et ses droits. Le gouvernement du Québec tiendra d'ailleurs des audiences publiques à ce sujet les 10, 11 et 12 octobre prochains.

LES OIES DEVRONT-ELLES PASSER TOUT DROIT?

Le ministère des Transports, de son côté, a déjà demandé à ses experts une étude de l'impact qu'aura la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency sur l'environnement. Cette étude a été rendue publique en mars 1977. Il est intéressant de constater que Daniel Waltz, en charge de cette étude, y précise qu'au départ, lui-même et son équipe avaient un certain préjugé favorable à l'implantation possible de cet axe routier rapide. Toutefois, il se sont rendus compte que le ministère faisait face à un très grave problème d'ordre écologique et humain.

Pour sa part, Environnement Canada a aussi effectué une étude dont les recommandations vont dans le même sens que celles du ministère des Transports. Leur principale recommandation était de poursuivre une étude plus globale en même temps que détaillée du problème et de dresser un bilan coût-bénéfice avant de s'aventurer plus loin dans la réalisation du projet.

De nombreux aspects jusqu'alors complètement laissés de côté, ont été mis en évidence et on n'a pu que s'inquiéter de leur influence négative importante à plus ou moins court terme. On peut déjà enregistrer des pertes irrémédiables causées par ce qu'on a qualifié de technique du «grignotage» et du «pas à pas» sur approximativement 48 kilomètres de rives, dont 19 sont profondément affectés et d'une façon irréversible. De plus, aucun marais d'eau douce présentant des surfaces analogues et des qualités identiques ne serait disponible comme milieu éventuel de rechange pour les oiseaux migrateurs.

Les battures de Beauport constituent en effet une des zones les plus fréquentées par la sauvagine durant les migrations; elles représentent un site de prédilection pour de nombreuses espèces, entre autres pour les Bernaches du Canada (l'Outarde), et les Canards plongeurs au printemps, et pour les Canards barbotteurs, les Canards plongeurs et les laridés (ex. les Goélands) à l'automne. Une étude d'Environnement Canada rappelle que les modifications qu'ont connues les battures ces dernières années (construction d'une autoroute, d'une station de pompage, d'un terminal ferroviaire, et les dépôts des résidus de l'incinérateur ainsi que de dragage...) ont entraîné une diminution importante du nombre d'oiseaux aquatiques utilisant ce secteur. Un empiètement considérable de l'autoroute sur le domaine de la faune et la mauvaise qualité de l'eau des battures de Beauport due aux nombreux effluents urbains, domestiques et industriels de l'ensemble de la région, sont à 'heure actuelle d'importants agents défavorables à la bonne qualité de la vie aquatique sauvagine.

Toujours selon Environnement Canada, la destruction presque totale des «scirpes» (plantes semi-aquatiques) par la disparition des battures créerait un vide écologique irrémédiable dans l'habitat saisonnier de l'oie blanche. En effet, celle-ci se nourrit essentiellement du rhizome de cette plante.

Malgré tout, on constate que les oiseaux migrateurs viennent toujours en grand nombre au printemps et à l'automne. Étant donné la diminution progressive du territoire qui leur est réservé, il est facile de comprendre qu'on retrouve une population d'oiseaux excessive sur les sites de réserve actuels lors des périodes de migration. Tous les Québécois attendent avec impatience, deux fois l'an, le passage des oies blanches: peut-être faudrait-il penser à leur laisser la nourriture et l'espace nécessaires à leur survie.

DES PLANTES PURIFICATRICES

Un autre facteur mis en évidence, cette fois-ci par l'étude du ministère des Transports, est celui de la dépollution de l'eau par les plantes. Cet aspect ne fait que depuis peu l'objet de recherches techniques mais n'en est pas moins très impor-

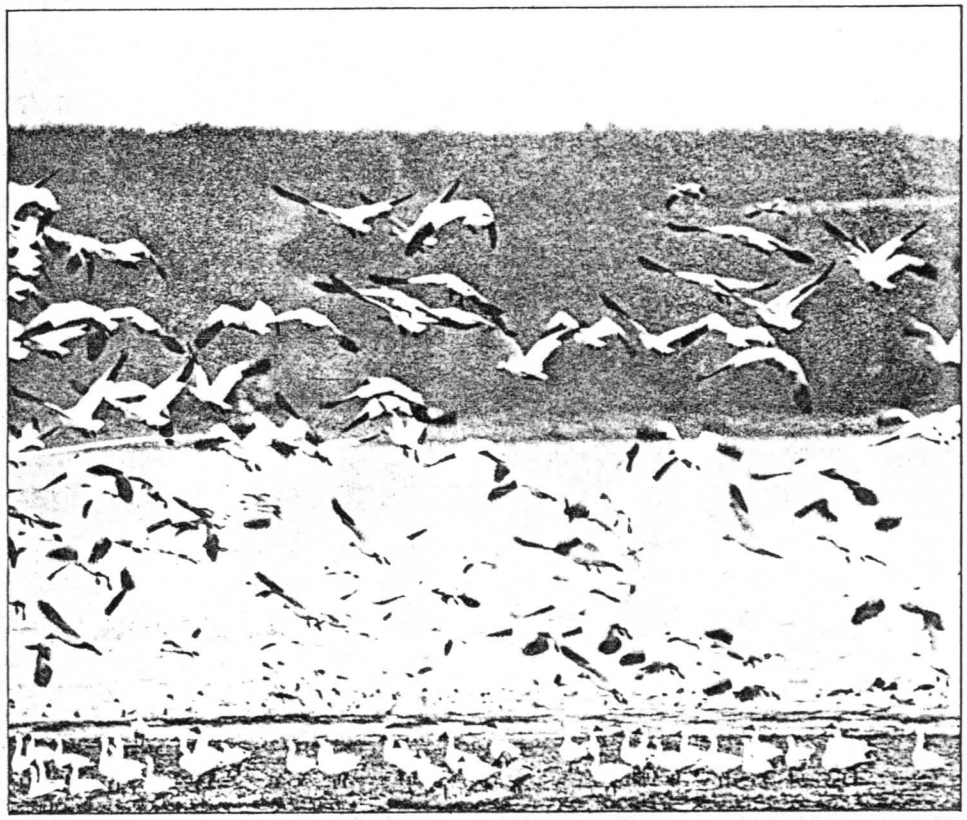
tant. En effet, certaines plantes comme les scirpes et les typhas (plus communément appelés quenouilles) jouent un rôle direct de purificateurs et de fixateurs. En détruisant de vastes zones de battures, on va à l'encontre d'un équilibre biologique susceptible d'améliorer la qualité des eaux de la région.

L'aspect humain n'est pas non plus à négliger. Les experts du ministère des Transports soulignent qu'à la lecture d'une lettre du député de Montmorency en 1977, il semblerait que la finalisation du projet de l'autoroute 440 causerait de graves préjudices à la vie économique d'un secteur urbain important. Ces craintes se sont concrétisées rapidement: les riverains se trouvent éventuellement coincés entre une route à quatre voies sur la terre ferme (le boulevard Sainte-Anne) et une autoroute à six voies sur le fleuve. En plus de ne pouvoir jouir désormais d'un paysage exceptionnel, ils devront compter avec les désavantages de la pollution par le bruit et par la lumière. De plus, si le projet d'industrialisation se réalise, s'ajoutera la pollution que pourront produire ces industries.

Le site des battures de Beauport est aussi, à l'heure actuelle, d'une certaine importance récréationnelle. La variété des espèces présentes et la proximité des grands centres contribuent à attirer un grand nombre d'ornithologues amateurs dans ce secteur. Durant les années 1972-1974, les membres du Club des ornithologues de Québec effectuèrent sur les battures de Beauport près de 40 pour cent de leurs observations des oiseaux aquatiques de la région de Québec.

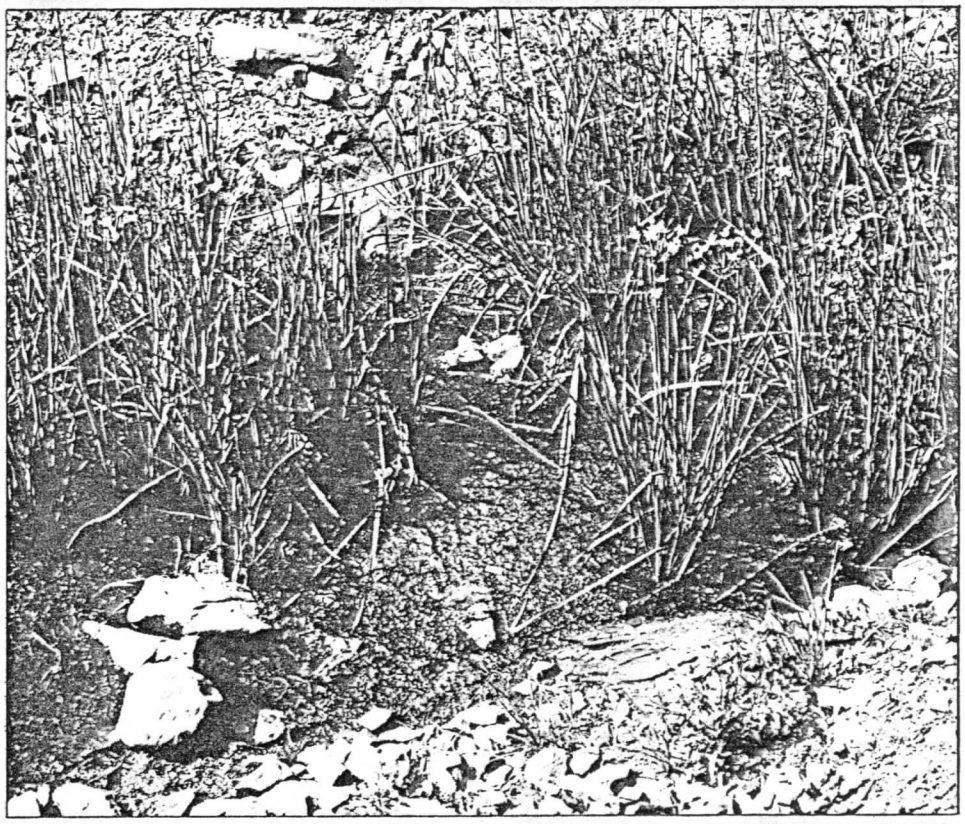
À la lumière de ces renseignements, plusieurs recommandations ont été soumises au gouvernement du Québec, principalement par les experts du ministère des Transports et par Environnement Canada. On y considère que les battures devraient être absolument conservées et améliorées. Pour cela, ils suggèrent de les protéger définitivement par un statut spécial tandis que celles qui sont déjà affectées recevraient un traitement correctif, par l'exemple l'installation de tuyaux pour permettre la circulation de l'eau. Il faudrait aussi éviter de contribuer à l'artificialisation des bassins et à leur encadrement abiotique de même que d'affecter la qualité de l'eau par les polluants de la circulation (gaz carbonique, calcium, etc.). Enfin, si rien ne pouvait être fait pour empêcher la prolongation de l'autoroute sur le lit du fleuve, on devrait faire en sorte que les bassins qui seront créés à la suite de cette construction puissent être utilisés par les oiseaux aquatiques. On devrait aussi accorder une protection toute spéciale aux nouveaux bassins vers lesquels les oiseaux seraient susceptibles de se déplacer.

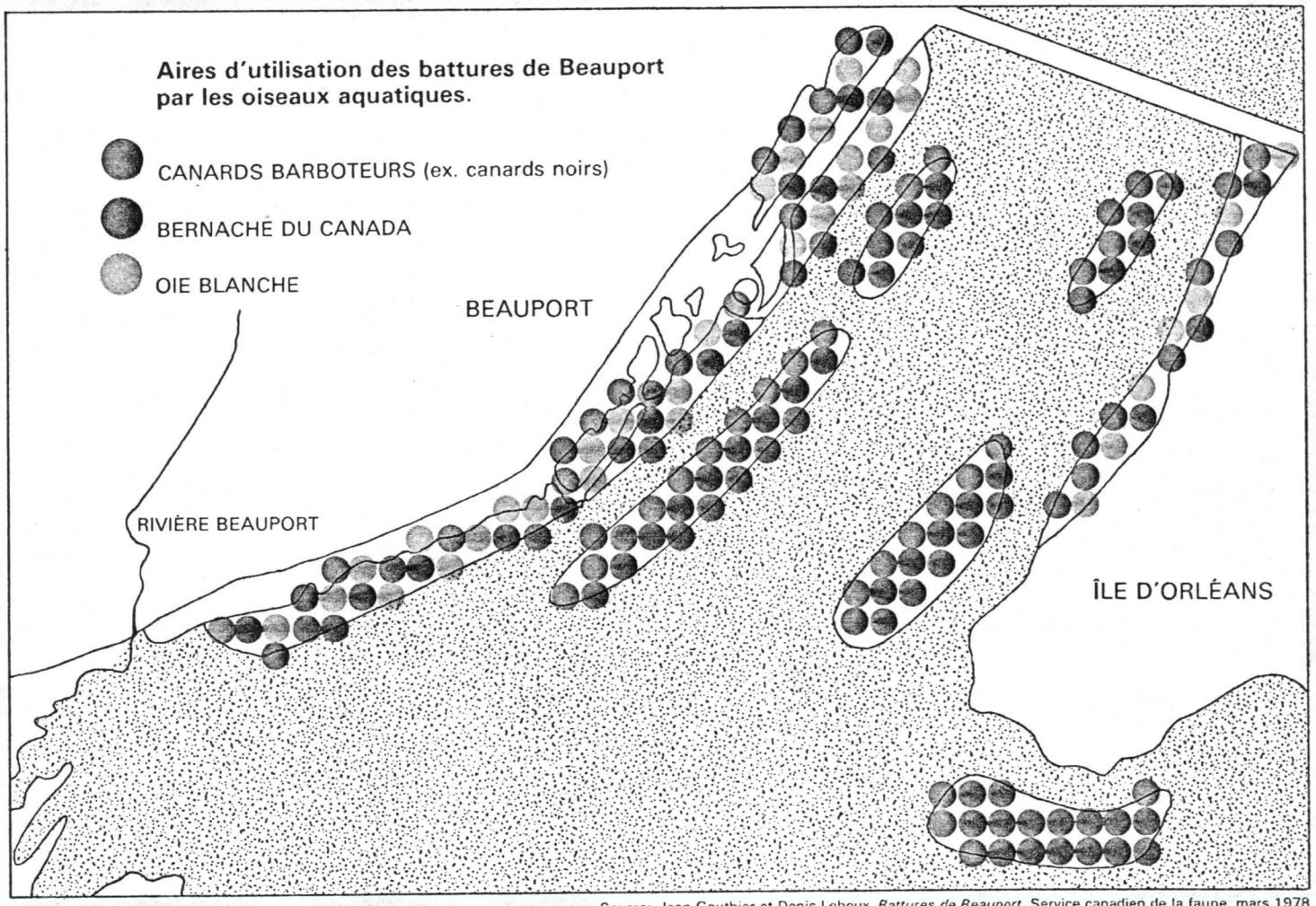
De plus, on recommande de tenir compte des désirs de la population que



Selon une étude du Service canadien de la Faune, 63% de toutes les grandes oies blanches de la région du fleuve se reposaient et s'alimentaient dans les marécages intertidaux le long de la rive nord du Saint-Laurent entre Québec et Cap Tourmente. Devront-elles maintenant passer tout droit?

Les scirpes sont la principale nourriture de l'oie blanche. En effet celle-ci se nourrit essentiellement du rhizome de cette plante semi-aquatique que l'on retrouve en bordure du fleuve. La disparition presque totale des scirpes impliquerait éventuellement une diminution importante de la population des oies blanches.





Source: Jean Gauthier et Denis Lehoux, *Battures de Beauport*, Service canadien de la faune, mars 1978

UN SITE DE PRÉDILECTION

Plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs s'arrêtent sur les battures de Beauport au printemps et à l'automne. Les oies blanches, entre autres, y trouvent une plante, les scirpes, qui constituent l'essentiel de leur nourriture.

l'on pourrait connaître par une enquête, d'examiner les répercussions réelles sur la vie socio-économique du milieu et d'éviter que le projet ne limite l'accès au fleuve ainsi que la vue sur le fleuve. Au contraire, il faudrait accentuer le caractère résidentiel et récréationnel de la région.

L'AUTOROUTE POUR PRIVILÉGIÉS

En considérant tous ces éléments, les experts du ministère des Transports se sont interrogés sur la question de l'opportunité de l'autoroute elle-même étant donné l'existence parallèle de l'autoroute 40 et du faible gain de temps qu'il représente pour une relativement faible quantité de personnes privilégiées ayant à effectuer des déplacements dans le secteur Île d'Orléans-Beauport-centre-ville de Québec. On a d'ailleurs parlé «d'autoroute pour privilégiés». À cela, des gens de l'université Laval ont objecté que «l'environnement devrait s'occuper de l'homme sans faire obstruction au progrès, et que les canards ne doivent pas devenir un obstacle au mieux-être de l'homme.»

Les experts du ministère des Transports insistent par ailleurs sur le fait qu'il est important de considérer l'ensemble des facteurs entrant en ligne de compte et ce, à long terme: «Il n'est pas question de choisir de sauver une oie au détriment du progrès de l'homme mais bien l'inverse, favoriser l'épanouissement de l'homme et du même coup sa dignité.» Pour cela, ils recommandent fortement de ne pas détruire la quasi-totalité des battures de Beauport, ce qui fermerait à jamais l'accès au fleuve.

Depuis la publication de ces études, le ministère des Transports a continué les travaux de construction de l'autoroute et ce, malgré les recommandations on ne peut plus claires de ses propres experts. Toutefois, grâce à des pressions de différents organismes tels que l'Association des biologistes du Québec, le Comité des citoyens de Beauport et surtout Environnement Canada, le ministre Marcel Léger a décrété le 8 août 1978 un moratoire en ce qui concerne l'attribution de nouveaux contrats pour la construction de tronçons de l'autoroute. Par contre, au même moment, il accordait la permission à la firme Beaudet et Marquis Inc. de faire du dragage à l'embouchure de la rivière Saint-Charles en exigeant toutefois que les matériaux contaminés ne soient utilisés que pour la jetée. Il n'est cependant pas certain que les membranes utilisées pour retenir ces matériaux contaminés seront réellement efficaces.

D'autre part, une entente est survenue récemment entre les Services de protection de l'environnement du Québec et le ministère des Transports du Québec. Celui-ci s'engage à étudier la possibilité de construire les derniers tronçons de l'autoroute sur pilotis et ainsi laisser le libre accès de la mer aux battures. Si ce projet de construction d'autoroute sur pilotis était accepté, celui du Conseil des ports nationaux d'agrandir le port de Québec en empiétant sur le fleuve serait certainement remis en cause. Les résultats de cette étude seront peut-être dévoilés lors des audiences publiques du mois d'octobre où tous les citoyens auront l'occasion de se prononcer sur un problème crucial: celui de leur environnement et de la qualité de la vie qu'ils désirent. On peut citer un cas similaire qui s'est produit il y a quelques années à Toronto: des citoyens ont obtenu l'arrêt de la construction de l'autoroute Toronto-Spadina... tout simplement!