

Québec, le 7 septembre 2015

Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec -Beauport 2020

Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE)

901-1550, avenue d'Estimauville

Québec (Québec) G1J 0C1

Tél. : 418-649-6444

Télé. : 418-649-6443

CEAA.QuebecPortProject-ProjetPortQuebec.ACEE@acee-ceaa.gc.ca

Objets : demande d'une évaluation environnementale par une commission d'examen et commentaires sur les lignes directrices provisoires relatives à l'étude d'impact environnemental (EIE)

Monsieur ou madame,

Notre organisme sans but lucratif, [Accès Saint-Laurent Beauport](#) (ASLB), est un regroupement de citoyens qui se sont donné pour mission de promouvoir la qualité de vie de l'ensemble du secteur sud de Beauport par le biais du développement durable de son littoral dans le secteur compris entre la péninsule de Beauport et la chute Montmorency, avec un souci particulier pour la préservation et l'augmentation des accès physiques au fleuve Saint-Laurent pour les activités récréo-touristiques. Autrefois connu sous le nom d'Association pour la sauvegarde de la Baie de Beauport, notre organisme a déployé des efforts importants pendant les années précédant le 400^e anniversaire de Québec afin de convaincre le gouvernement fédéral de faire de la plage de la Baie de Beauport un 'legs' du 400^e. Or cette plage et son panorama extraordinaire sont aujourd'hui menacés par le [projet d'agrandissement du port de Québec](#).

Nous avons lu le document [Ébauche de lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnementale s'adressant au Port de Québec](#) rédigé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) à l'intention du Port de Québec. Nous l'avons trouvé exhaustif. Notre lettre a pour but d'ajouter de la chair autour de certains aspects et composantes de l'EIE en s'inspirant de nos nombreuses années d'expérience avec les relations entre le Port et la communauté de Québec.

Avant de lister nos commentaires sur les lignes directrices, nous avons une demande importante.

A) Nous demandons que l'évaluation environnementale du projet soit faite par une commission d'examen

Il existe [deux types d'évaluation environnementale](#) : une évaluation faite par l'ACÉE, ou une évaluation faite par une commission d'examen. Seule l'évaluation par une commission d'examen offre à la population la possibilité de s'exprimer via des [audiences publiques](#).

Bien que qu'un agrandissement portuaire au bout de la péninsule de Beauport fasse partie du Plan d'utilisation des sols du Port déposé en 2001, ce projet s'y trouve *en dépit* des mémoires déposés et des propos entendus lors des audiences publiques tenues à l'automne 2000. L'audience tenue à Beauport fut bondée et permit d'observer [une grande opposition à l'expansion portuaire dans ce secteur](#). Le maire de Beauport de l'époque, Jacques Langlois, s'opposa publiquement au projet d'agrandissement et promit au Port que ces derniers allaient trouver les Beauportois sur leur chemin.

Voici les [critères](#) devant guider la ministre de l'Environnement du Canada quant à la pertinence d'avoir une évaluation environnementale par une commission d'examen :



AccesAuFleuve.org

Le ministre de l'Environnement peut renvoyer une évaluation environnementale à une commission d'examen s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire. Pour prendre sa décision, le ministre doit examiner : i) si le projet désigné pourrait causer des effets environnementaux négatifs importants; ii) s'il existe des préoccupations du public liées aux effets environnementaux négatifs importants, et iii) s'il existe des possibilités de collaboration avec une autre instance qui évalue le projet ou une partie de celui-ci.

Nous croyons sincèrement que ce projet portuaire rencontre les trois critères ci-dessus, une collaboration avec le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) ayant même déjà été [envisagée](#), puis malheureusement [rejetée](#) par le Port de Québec. En mai dernier, le Port privilégiait en effet son Processus environnemental de participation citoyenne ([PEPC](#)) :

« L'évaluation environnementale du projet d'agrandissement du Port de Québec sera effectuée en vertu du processus environnemental de participation citoyenne qui sera mené par trois commissaires indépendants tel que précédemment annoncé par l'APQ. Ce processus permettra de soumettre à la consultation publique une étude des effets environnementaux exhaustive et comprendra notamment une séance d'information, **des audiences publiques formelles** ainsi qu'un rapport de consultation comprenant des recommandations qui seront rédigées par les commissaires indépendants. » – [Port de Québec, 14 mai 2015](#)

L'extrait de communiqué ci-dessus montre que le Port ne semble pas opposé à la tenue d'audiences publiques. Ces dernières sont à nos yeux essentielles pour que la population puisse s'exprimer le plus facilement possible, le temps requis pour la rédaction de mémoires n'étant pas à la portée de tous les citoyens qui travaillent et qui ont des familles.

Raison de plus d'organiser des audiences publiques permettant l'expression la plus facile possible pour les citoyens : le Port semble avoir obtenu [60 M\\$](#) d'argent public d'Ottawa pour l'aider à réaliser son agrandissement.

B) Commentaires sur les lignes directrices provisoire relatives à l'EIE

Deuxième partie - 2.1 Raison d'être du projet

La raison principale évoquée à multiples reprises par le Port pour justifier cet agrandissement est misérable : [réparer les infrastructures en mauvais état](#). Ces réparations coûteraient [200 M\\$](#). En comparaison, son projet de deux quais en eau profonde coûterait [190 M\\$](#), dont [60 M\\$](#) d'Ottawa. Le secteur privé seraient donc, selon toute vraisemblance, prêt à investir 130 M\$ pour se créer de nouveaux terrains à même le fleuve, mais pas 200 M\$ pour réparer les infrastructures de la couronne qu'il a utilisées à profit durant des décennies. En somme, le Port prétend que remblayer le fleuve est la seule manière de se renflouer.

L'autre raison parfois évoquée par le Port pour justifier son projet est le risque de disparaître pour cause d'incapacité à fournir suffisamment d'espace de transbordement, forçant des navires à patienter en file s'étalant [aussi loin qu'à Les Escoumins](#), et éventuellement à aller transborder ailleurs qu'à Québec. Face à ces raisons, **nous demandons au Port que son EIE:**

- 1) explique pourquoi les activités de transbordement de matières en vrac pendant des décennies sur les très vastes terrains et quais sous sa gestion n'ont pas généré suffisamment de revenus pour les entretenir convenablement;**
- 2) explique comment l'ajout d'un nouveau quai de 610 mètres et d'un arrière-quai équivalent à [8 %](#) de tous les terrains actuellement sous sa gestion permettrait de générer suffisamment de revenus pour réparer l'ensemble des infrastructures, vu qu'il s'est montré incapable pendant des décennies d'entretenir convenablement lesdites infrastructures malgré les revenus générés par l'opération des vastes terrains actuels;**
- 3) explique pourquoi les entreprises privées ayant utilisé depuis des décennies et utilisant encore à profit les terrains portuaires n'aideraient-ils pas plutôt le Port à financer la réparation de ses infrastructures au lieu de vouloir [remblayer le fleuve pour se renflouer](#);**

- 4) **démontre, chiffres et historique à l'appui (ex. : fréquence des bouchons sur la voie maritime dûs à l'absence d'espaces à quai à Québec), pourquoi le danger de décroissance et de disparition serait cette fois-ci davantage imminent qu'autrefois, le Port ayant démontré au cours des 40 dernières années une admirable résilience face à une soi-disante précarité sur laquelle ses [lubies d'expansions beauportaises](#) tentaient de s'appuyer.**

Il nous semble que la fraction publiquement accessible des rives de Québec ne doit pas être ratatinée à cause d'un mauvais entretien passé des infrastructures portuaires actuelles, ni à cause d'une estimation alarmiste des risques de perte de commerce maritime et/ou jovialiste de la croissance mondiale des activités requérant du transport maritime de marchandises en vrac.

Maintenant, lorsqu'il justifiera son projet, le Port tentera d'en faire un enjeu économique à l'échelle locale, régionale, mais surtout nationale et internationale. C'est ce qu'il fait depuis une vingtaine d'années en citant des études de retombées économiques qu'il commande à des firmes privées. Or, comme ce sont les gens de la région de Québec qui subissent les inconvénients et les risques d'accidents graves liés au transbordement maritime de matières solides et liquides en vrac, **nous demandons que dans l'EIE du Port:**

- 5) **toute mention de retombées économiques soit appuyée par une présentation claire de la méthodologie, des données et des calculs employés pour arriver auxdites retombées;**
- 6) **les retombées (valeur ajoutée, emplois) soient explicitement calculées pour la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, et ce en termes de retombées directes, indirectes et induites;**
- 7) **les retombées calculées montrent celles associées à l'exploitation, une fois sa construction complétée, du nouveau quai multifonctionnel en eau profonde servant au transbordement maritime de matières solides et liquides en vrac.**

Nous rappelons que le transbordement de matières en vrac est [une activité à faible valeur ajoutée](#) nécessitant l'utilisation des vastes terrains les plus précieux pour la qualité de vie d'une grande ville: ceux au bord de l'eau. À titre d'exemple, la population pouvait apprendre lors d'une journée porte ouverte offerte par le Port l'automne dernier qu'un chargement de granules de bois aux nouveaux silos de l'Anse-au-Foulon ne requérait que... trois (3) employés!

Deuxième partie - 2.2 Autres moyens de réaliser le projet

Jamais on ne permettrait à une entreprise privée de s'agrandir par du remplissage dans le fleuve Saint-Laurent sous prétexte d'un manque de terrains pour ses activités. De plus, jamais un gouvernement municipal, provincial ou fédéral ne créerait des terrains à même le fleuve pour y réaliser ses activités, sauf s'il ne pouvait absolument pas faire autrement ou le faire ailleurs. Nous avons l'impression que le Port de Québec, un organisme fédéral autonome, ne se sent pas lié par les usages et les traditions qu'observent les gouvernements et le secteur privé.

Compte tenu que la topographie de Québec offre peu de terrains plats, et donc peu d'espace au port pour s'agrandir autrement que par remblaiement anachronique et irréversible du fleuve à proximité de zones densément peuplées, il est grand temps, comme le demande la population depuis les premières visées expansionniste du Port il y a une quarantaine d'années, de forcer le Port de Québec à collaborer avec les autres ports du Saint-Laurent au lieu d'opérer en concurrence avec ces derniers. S'il est normal de s'appuyer sur les impacts économiques extra-régionaux pour justifier des activités portuaires, on doit également considérer les infrastructures portuaires extra-régionales pour réaliser ces activités. La concertation entre ports existe ailleurs dans le monde. Le gouvernement fédéral a même permis en 2007 la [fusion de trois administrations portuaires](#) en Colombie Britannique. L'adoption d'une approche intégrée du transport maritime le long du Saint-Laurent était d'ailleurs [une recommandation](#) d'un expert européen en visite à Québec en 2011.

Ainsi, **nous demandons que l'EIE du Port:**

- 8) **démontre que tous les efforts de collaborations possibles avec les autres ports du Saint-Laurent, particulièrement ceux en aval de Québec, ont été faits avant de conclure qu'un remblaiement du fleuve à Québec était nécessaire;**
- 9) **explique en détails, et en des termes compréhensibles pour des non-experts en transport maritime, les raisons pour lesquelles certaines des activités de transbordement de matières en vrac au port de Québec ne peuvent être transférées vers d'autres ports le long de la voie maritime du Saint-Laurent;**
- 10) **explique pourquoi la construction d'un duc d'Albe ne remplacerait-elle pas la construction de nouveaux quais, un duc d'Albe permettant de libérer... de l'espace à quai!**

La tendance mondiale dans les vieilles villes maritime et fluviales dont l'histoire est intimement liée aux activités portuaires consiste à vouloir rendre les berges et les plans d'eau aux usages récréo-touristiques, et ainsi augmenter la qualité de vie des habitants et susciter l'envie de venir y vivre. Les activités portuaires ont quant à elles évolué, devenant plus mécanisées, automatisées, efficaces, et ne requérant plus autant de main d'oeuvre qu'autrefois, de sorte que l'économie des villes est devenue de moins en moins dépendante du transport maritime des marchandises sur ses rives. La sécurité et la qualité de l'environnement sont aussi devenues des enjeux importants pour la population. Tous ces facteurs ont mené à une distanciation graduelle entre les ports et les centres urbains, les ports prenant de l'expansion et allant s'installer loin ou en périphérie des villes. Cette tendance et ses causes sont bien décrites par [Hoyle et Rodrigue](#).

Le transbordement maritime de marchandises solides et liquides en vrac est une activité ayant des impacts importants et [documentés](#) sur l'environnement : pollution de l'air, de l'eau, risque d'accident grave (produits pétrochimiques), perte de valeur du paysage. Dans le cas du secteur Beauport du port de Québec, il se trouve adjacent au secteur d'Estimauville, un quartier en mal de redynamisation, et à l'extrémité ouest d'une zone urbaine au potentiel récréo-touristique immense : le secteur riverain situé entre le Domaine de Maizerets et la chute Montmorency. Ainsi, **nous demandons au Port que son EIE :**

- 11) **précise de quelle façon son projet affecterait la capacité de la Ville de Québec de planifier l'aménagement de son territoire;**
- 12) **dise clairement si cet agrandissement sera le dernier remblaiement dans le secteur Beauport, ou si ce genre de projet pourra se prolonger sans gêne sous prétexte qu'il s'inscrit « [dans la continuité du lieu](#) ». (Citation de la page 5 de [cette revue de presse](#).)**

Deuxième partie - 6.3.4 Environnement visuel (qualité esthétique des paysages), accès au fleuve, navigation récréative

En tant qu'organisme se souciant des accès publics et physiques au fleuve, nous sommes évidemment ravis de constater que l'EIE du Port devra considérer les modifications qu'un agrandissement causerait aux composantes formant les atouts principaux du site récréo-touristique de la Baie de Beauport qui sont: une grande plage de sable, un panorama exceptionnel exempt de paysage industrialo-portuaire, un des seuls accès physique au fleuve à Québec, et la grande qualité du site pour la pratique de la voile légère (dériveur, catamaran, planche à voile, kitesurfing). Ces atouts ont conduit à ce que le site devienne un 'legs' fédéral à la population pour le 400^e de Québec. Dans son analyse des répercussions de son projet sur ces composantes, **nous demandons que l'EIE du Port :**

- 13) **estime, par des simulations hydrosédimentologiques, le taux d'érosion de la plage qui serait « consolidée » avec l'agrandissement, par rapport au taux d'érosion actuel, cela en tenant compte de la variation des facteurs d'érosion due aux changements climatiques;**
- 14) **étudie la possibilité de réensabler la plage (*beach nourishment*) aux endroits s'étant érodés petit à petit depuis la création de cette péninsule formée de sables de dragage;**
- 15) **fasse preuve d'une objectivité sans faille dans ses simulations et montages visant à montrer comment la valeur paysagère (panorama) serait affectée par la construction des deux quais;**

- 16) simule de façon rigoureuse, à marée basse et à marée haute, l'impact qu'auraient les nouvelles infrastructures (nouveaux hangars, réservoirs, grues, arbres) sur l'écoulement des vents nécessaires à la pratique de la voile légère;
- 17) montre l'impact de la reconfiguration envisagée de la plage sur la pratique de la voile légère, cela à marée basse et à marée haute;
- 18) évalue l'impact visuel que pourraient avoir les nouveaux quais et ses infrastructures sur la beauté du paysage offert aux croisiéristes internationaux par la ville patrimoniale de Québec au tournant de l'Île d'Orléans, de même que l'impact dû à l'augmentation associée du trafic maritime de marchandises sur la navigation des navires de croisière;
- 19) estime, de concert avec le ministère des Transports du Québec et le CN, le cout d'aménagement d'une entrée (d'une sortie) directe au (du) site récréo-touristique de la Baie de Beauport via la rue d'Estimauville.

Insistons: compte tenu de la nature dangereuse des matières liquides en vrac (carburants en tous genres) entreposées sur la péninsule de Beauport, notre demande no. 19 ci-dessus est un enjeu crucial pour la sécurité des personnes jouissant du site récréo-touristique. On n'ose imaginer le sort de milliers de personnes piégées sur la plage à cause d'un incendie majeur dans un réservoir de vrac liquide dont la panache de fumée serait poussé vers eux par un vent ouest ou sud-ouest typique d'une journée d'été, avec comme seule voie de sortie la remontée du boulevard Henri-Bourassa, vers l'incendie. Ce dossier de l'entrée et de la sortie du site via la rue d'Estimauville piétine depuis une quinzaine d'années en dépit des belles paroles du Port.

[Note : un incendie qualifié de « mineur » aux installations d'IMTT-Québec le 19 décembre 2007 a néanmoins nécessité la fermeture temporaire de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Les détails [ici](#) et à la [page 30 de cette revue de presse](#).]

Nous vous remercions de la considération que vous aurez pour nos demandes. N'hésitez pas à nous contacter si nécessaire.

Veuillez recevoir, monsieur ou madame, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Daniel Guay
Président
danielaguay11@gmail.com

Jean Lacoursière
Administrateur
jean.lacoursiere@mediom.com

Georges Cyr
Administrateur
georges.cyr@videotron.ca

c.c. David Heurtel, ministre de l'Environnement du Québec
Leona Aglukkaq, ministre de l'Environnement du Canada

