



Le projet Laurentia

- **Alternatives de développement économique et social**
- **Enjeu de sécurité publique**

Mémoire faisant suite au
**Rapport provisoire d'évaluation environnementale
de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada**

Par Patrick Albert

pour le compte de
Accès Saint-Laurent Beauport

16 décembre 2020

Note importante :

Pour constituer le mémoire complet d'Accès Saint-Laurent Beauport, les textes compris dans le présent document doivent être associés aux textes préparés et envoyés séparément par d'autres membres de l'organisation.

Les auteurs des textes du mémoire d'Accès Saint-Laurent Beauport sont :

- Daniel Guay
- Jean Lacoursière
- Jacques Lachance
- Patrick Albert (présent document)

Alternatives de développement économique et social au projet Laurentia: une perspective historique

Patrick Albert, décembre 2020

Le projet Laurentia est la dernière itération des vellétés d'expansion du Port de Québec, vellétés qui ont débuté au cours des années 1960. À cette époque, on souhaitait remblayer la totalité de la baie de Beauport, de la péninsule actuelle jusqu'à la chute Montmorency, afin d'y établir un parc d'industries lourdes et des installations portuaires de plus grande envergure. Cette vision de développement était basée sur des hypothèses de croissances démographique et économique démesurées à l'horizon des années 80 qui ne se sont jamais réalisées à ce jour. Bref, il s'agissait véritablement d'"idées de grandeur" soutenues par des intervenants qui avaient tout à y gagner, soit des firmes d'ingénierie, des compagnies de construction et... des administrateurs portuaires.

Malgré l'improbabilité du scénario proposé, cette vision de développement a engendré des travaux de très grande envergure, notamment sur le réseau routier de la grande région de Québec, qui ont encore à ce jour des impacts négatifs majeurs sur la qualité de vie de la population. La construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, celle qui a la plus grande capacité de toute la région¹, a non seulement complètement coupé les quartiers limitrophes de leur accès au fleuve, mais elle a surtout provoqué le déclin quasi total de l'activité économique du boulevard Sainte-Anne. Celui-ci était jusque là une artère commerciale importante de la ville, mais du jour au lendemain, il a perdu l'achalandage essentiel au maintien d'une grande partie des activités économiques qui s'y tenaient. Depuis, les quartiers littoraux de l'est de Québec sont progressivement devenus économiquement et socialement moribonds.

La réalisation du projet Laurentia s'inscrit dans la même logique néfaste qui a entraîné le déclin des quartiers du littoral est de Québec. En altérant le paysage, en augmentant la circulation maritime, ferroviaire et routière, en ajoutant à la pollution de l'air, à la pollution par le bruit et aux ravages des milieux marins, en altérant irrémédiablement le plus beau plan d'eau de la région, le projet Laurentia rendrait encore moins attrayant le secteur pour les investisseurs ou les résidents, présents ou éventuels. Les vellétés de développement du Port de Québec ont littéralement pris en otage tout le littoral est de Québec depuis plus de cinquante ans maintenant. Il faut mettre fin à cette situation.

En refusant le projet Laurentia, le Gouvernement du Canada ouvrirait la porte à de nouvelles perspectives de développement du littoral est de notre ville patrimoniale, des alternatives économiques beaucoup plus attrayantes pour la population locale et qui auraient des retombées locales majeures. Par exemple, on pourrait alors véritablement envisager la conversion de l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain à l'image de la promenade Samuel-de-Champlain dans l'ouest de la ville, qui a été et demeure un immense succès et qui jouit d'une très grande acceptabilité sociale. L'industrie récréotouristique du littoral est vivrait à coup sur une véritable renaissance, ce qui aurait un effet d'entraînement majeur pour les autres secteurs d'activités, et ce, pour des décennies à venir.

Pour réorienter et redynamiser le développement économique et social du littoral est de Québec, il faut rejeter le projet Laurentia et mettre fin à tout jamais aux menaces sur l'intégrité de la baie de Beauport et du littoral est de Québec.

¹ L'autoroute Dufferin-Montmorency offre trois voies de circulation dans les deux directions sur toute sa longueur, un fait unique dans la région. Elle est cependant condamnée à rester largement sous utilisée puisque les autres projets de routes à grande capacité auxquelles elle devait se raccorder au centre-ville ont été abandonnés depuis longtemps. Elle souffre d'ailleurs de problèmes de congestion importants et quotidiens en raison de l'effet d'entonnoir qu'elle rencontre au centre-ville.

Enjeu de sécurité publique au Port de Québec

Patrick Albert, décembre 2020

La réalisation du projet Laurentia entraînerait une augmentation considérable des activités sur la péninsule de la baie de Beauport : circulation ferroviaire, circulation de camions et d'autres véhicules, manœuvres de machinerie lourde, etc. Cette augmentation d'activités engendrerait avec elle une augmentation des risques d'accidents qui pourraient entraîner des conflagrations ou explosions. De plus, si on se fie à l'expérience des autres ports canadiens en ce domaine, seul un très faible pourcentage des conteneurs qui seraient transbordés seraient inspectés. Ainsi, la nature des matières transbordées serait la plupart du temps incertaine, seuls les documents fournis par les expéditeurs et affréteurs en faisant foi.

Or, la présence à proximité du site envisagé pour le projet Laurentia d'immenses réservoirs de produits pétroliers raffinés et de produits chimiques multiplie les risques associés à l'augmentation des activités dans ce secteur du port de Québec. Ces réservoirs étant aussi situés très près du centre-ville de Québec, les conséquences d'un accident ou d'un acte terroriste pourraient être catastrophiques. L'explosion survenue au port de Beyrouth le 4 août 2020 témoigne de la gravité de tels accidents.

Il faut souligner que la péninsule de la baie de Beauport ne dispose que d'un seul accès routier, par le boulevard Henri-Bourassa. Ceci limite considérablement la capacité d'intervention des services de secours en cas de problème, surtout lorsqu'on considère que les vents dominants dans le secteur ont tendance à orienter les poussières et fumées dans le même axe que cette artère, soit en direction est-ouest. Les contraintes imposées par cet unique point d'accès ont été démontrées lorsqu'il y a eu un incendie sur cette péninsule en décembre 2007. Cet incendie a causé la formation d'un nuage toxique qui s'est déplacé sur la voie d'accès du boulevard Henri-Bourassa, en accord avec les vents dominants dans le secteur. Ceci a rendu les personnes présentes sur le site prisonnières et a retardé considérablement l'intervention des secours externes.

Étant donné que le projet Laurentia nécessiterait un réaménagement des voies ferroviaires dans le secteur est de la péninsule et un potentiel agrandissement de la gare de triage ferroviaire, il deviendrait alors impossible d'aménager un nouveau point d'accès routier via l'avenue d'Estimauville. Ceci était pourtant prévu dans le programme particulier d'urbanisme de la Ville de Québec adopté en 2016 pour le secteur.

Cette situation rend le projet Laurentia encore plus inacceptable : il augmenterait considérablement les risques d'accident majeur sans qu'on puisse, en contrepartie, augmenter les capacités d'intervention en cas de conflagration. C'est là une raison de plus de rejeter le projet Laurentia.