



**LE PROJET LAURENTIA  
DES EFFETS NÉGATIFS TROP IMPORTANTS  
PROTÉGEONS LES BATTURES DE BEAUPORT COMME ALTERNATIVE**

**MÉMOIRE FAISANT SUITE  
AU RAPPORT PROVISOIRE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DE L'AGENCE D'ÉVALUATION D'IMPACT DU CANADA**

**Par Daniel Guay, Québec  
pour le compte de  
Accès Saint-Laurent Beauport**

**le 16 décembre 2020**

## **Mission d'Accès Saint-Laurent Beauport :**

Connu depuis le milieu des années 1980 sous le nom de Association pour la sauvegarde de la baie de Beauport, mais devenu en 2004 *Accès Saint-Laurent Beauport* (ASLB), notre organisme sans but lucratif est un regroupement de citoyens et d'organismes qui se sont donné pour mission commune 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 (baie) de Beauport et la chute Montmorency.

*À la douce mémoire de notre ami Georges Cyr  
décédé le 11 septembre 2020, à l'âge de 74 ans  
avant de voir si la baie de Beauport serait sauvée définitivement ...*

## **TABLE DES MATIÈRES :**

<b>1) Impacts négatifs sur le legs du 400<sup>e</sup> de Québec .....</b>	<b>3</b>
<b>2) Impacts négatifs sur la qualité d'air, les GES et la congestion routière .....</b>	<b>5</b>
<b>3) Effets négatifs importants sur le fleuve, le poisson et son habitat .....</b>	<b>11</b>
<b>4) Conclusion .....</b>	<b>12</b>

## 1) Impacts négatifs sur le legs du 400<sup>e</sup> de Québec :

Selon le rapport provisoire, le projet Laurentia s'insère dans l'environnement visuel du site industrialo-portuaire du secteur de Beauport du Port de Québec. Ce secteur comprend des composantes d'envergure, de hauteurs diverses typiques des zones industrielles, qui isolent le secteur. On y retrouve aussi les sites dédiés aux activités récréatives de la plage de la Baie de Beauport et de la piste cyclable du Corridor du Littoral (p 170).

Le rapport ne mentionne pas que les aménagements de la plage de la baie de Beauport ont été faits dans le cadre du legs du gouvernement fédéral du 400<sup>e</sup> de Québec. Feu Jean Lapierre, à titre de ministre des Transports du Canada a, en 2005, sous le gouvernement de Paul Martin, et en collaboration avec sa collègue Hélène Scherrer, ministre du Patrimoine, contribué grandement au legs du gouvernement fédéral pour le 400<sup>e</sup> de Québec avec les trois fenêtres sur le fleuve Saint-Laurent. Il a été l'architecte des magnifiques accès au fleuve que sont la Pointe-à-Carcy, l'anse Brown et la baie de Beauport. Notre organisme a été impliqué étroitement dans la mise en œuvre de ce leg.

Ensemble, les citoyens et le Port ont dû développer les grandes lignes du concept d'aménagement. Préalablement, le port avait réduit l'espace réservé aux fins récréatives en justifiant ses besoins portuaires et en déplaçant la frontière antérieure vers le nord. D'autre part, de larges talus délimitant la frontière des espaces industriels et récréatifs limitaient encore plus l'aire totale récréative. Quinze ans plus tard, le Port trace une nouvelle ligne vers le nord, limitant davantage l'espace récréatif.

Est-il acceptable de réduire à ce point cette fenêtre sur le fleuve confiée aux citoyens en tant que legs pour les fêtes du 400<sup>e</sup>? Devrait-on dire un hublot sur le fleuve compte tenu de l'étroitesse de la fenêtre?

Pourrait-on accepter que le Port empiète sur le legs du 300<sup>e</sup> de Québec, le Parc des Champs de batailles, pour justifier un agrandissement de ses terminaux de l'Anse-aux-Foulons?

Nous pensons que non et considérons que le projet Laurentia ne devrait jamais se réaliser puisqu'il a des impacts importants sur le legs du 400<sup>e</sup> de Québec de la Baie de Beauport offert par le gouvernement du Canada.

Nous considérons d'ailleurs que le legs du 400<sup>e</sup> devrait être géré par un organisme comme la Commission du parc des champs de batailles puisque le site inspire la commémoration des manœuvres navales qui se sont déroulées sur les battures de Beauport avant l'invasion surprise des Anglais sur les falaises de l'Anse Brown et de l'Anse-aux-Foulons.

Le Port de Québec n'est pas le bon organisme pour gérer l'endroit à des fins récréatives. Cet organisme a conclu une entente secrète avec la Ville de Québec, lui imposant son soutien inconditionnel en vue de l'agrandissement portuaire envisagé. Il a aussi donné inutilement un caractère confidentiel aux données d'achalandage, et ce depuis 2008. Le Port agit ainsi pour asseoir son pouvoir colonial malgré la contribution de fonds publics fédéral pour

l'aménagement de la Baie de Beauport et pour sa gestion courante (financement municipal). Les contribuables et usagers de la Baie de Beauport sont tenus en retrait de ce stratagème, chose odieuse que nous devons dénoncer.

Les données d'achalandage devrait être demandées et exigées par l'Agence afin qu'on puisse mesurer l'impact réel d'un éventuel terminal de conteneurs sur l'attrait du site et sa popularité. Le Port est peu transparent et devrait le devenir davantage suite à des exigences plus élevées d'organismes fédéraux, comme Transports Canada ou le Conseil du trésor.

## 2) Impacts négatifs sur la qualité de l'air, les GES et la congestion routière :

Dans document intitulé - RAPPORT PROVISOIRE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE - Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur - Novembre 2020 – section 2.4 p. 21, un autre promoteur (**Port de Montréal**) indique les proportions entre camion et train pour le transport des conteneurs une fois ceux-ci arrivés sur les docks :

Activités de chargement sur train et de circulation ferroviaire

- **45 % des conteneurs seront déplacés par trains**
- Lorsque le terminal arrivera à sa pleine capacité, de 8 à 9 trains par semaine, de 3 050 mètres à 4 267 mètres, seront déchargés puis chargés
- Le convoi traversera la route 132 sur un nouveau passage à niveau et bloquera la circulation sur la route 132 et sur la montée Lapierre pour une période de 6 à 9 minutes à chaque passage

Activités de chargement sur camions et circulation routière

- **55 % des conteneurs seront transportés par camion**
- Environ 1 200 camions/jour (entrant)
- Activités de camionnage de 6 h à 18 h les jours de semaine, avant 15 h principalement
- Transit des camions par l'autoroute 30 et la Montée de la Pomme d'Or

Étonnement, dans la section 2.2.2 - Activités du projet p. 35 du RAPPORT PROVISOIRE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE - Projet Laurentia – secteur Beauport - Novembre 2020, le promoteur du présent projet (**Port de Québec**) indique :

- Transport des conteneurs à **90 % par train et à 10 % par camion** dont le volume manœuvré par trains serait de 630 000 équivalents de vingt pieds et de 70 000 équivalents de vingt pieds par camions;
- Transport par train intermodal, un en import et un en export par jour, sept jours par semaine dont la longueur maximale du train serait de 12 000 pieds;
- Transport estimé à 90 camions par jour, 6 jours par semaine soit 28 378 voyages de camion par année

À la page 54, on remarque que, tenant compte de ces préoccupations, l'Agence a demandé au promoteur, en vertu de l'alinéa 19(1)j) de la LCEE, 2012, de fournir des renseignements sur les effets des émissions dues aux transports ferroviaire et routier engendrés par le projet et qui se dérouleraient à l'extérieur des limites du Port de Québec dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou. **En réponse à cette demande, le promoteur a décidé d'inclure les émissions de ce transport dans son analyse sans les distinguer des émissions directes du projet (Englobe, 2020c).**

De plus, à la page 188, on remarque que pour les risques liés au transport routier, le promoteur propose de mettre en place des mesures **afin d'inciter les camionneurs à emprunter des trajets évitant des secteurs plus sensibles** comme le boulevard Henri-Bourassa et les zones résidentielles.

À cet égard, Environnement et Changement climatique Canada recommande d'installer des panneaux de signalisation sur la propriété du promoteur pour avertir les camionneurs de rouler à faible vitesse surtout dans les secteurs les plus sensibles.

Ces mesures incitatives ne fonctionneront tout simplement pas. L'industrie du camionnage est trop concurrentielle pour accepter certains détours ou ralentir à certains endroits; il en va de leurs profits. Outre, l'autoroute Dufferin-Montmorency, les camionneurs disposent d'autres options comme le boulevard Charest et la Promenade Samuel-de-Champlain pour se rendre sur la rive Sud.

Pour revenir aux parts modales, il est étonnant de voir autant de différence dans celles-ci entre le camion et le train pour des terminaux de conteneurs sis à 200 kilomètres de distance. Certains disent que c'est parce que le Port de Québec desservira le Midwest américain, mais dans une réalité concurrentielle forte, les entreprises desservent généralement tous les marchés en commençant par les plus près.

Ainsi, le Port de Québec desservira nécessairement les régions métropolitaines de Montréal et du Sud du Québec représentant la moitié de la population du Québec (source : Institut de la statistique du Québec, 2016; <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/estimations-de-la-population-des-regions-administratives>)

Dans sa sortie publique du 9 novembre dernier, le Port de Québec est allé chercher l'appui de 170 maires des municipalités en périphérie de Québec en promettant une meilleure desserte et des coûts plus faibles pour les entreprises de leur territoire. Si le Port compte desservir ces régions, il desservira nécessairement le sud du Québec. Donc, pour des régions aussi rapprochées (autour de 1000 km), la camion est le mode de transport le plus efficace et le plus rapide, dans un contexte d'affaires du juste à temps. L'argument d'une desserte axée sur le midwest américain ne tient plus et la part modale du camion est assurément et volontairement sous-estimée. D'ailleurs, un expert maritime l'a affirmé dans son mémoire sur le projet d'agrandissement du Port de Montréal à Contrecoeur :

*«Moins de 10% des conteneurs qui seraient transportés au port de Québec viendraient du marché local. La grande majorité des conteneurs devraient être transportés dans la région de Montréal et en Ontario. Les liaisons ferroviaires à Québec sont mauvaises et, par conséquent, la plupart des conteneurs seraient transportés par camion vers Montréal et au-delà. L'utilisation inévitable du camionnage par la plupart des conteneurs manutentionnés au port de Québec représente un enjeu environnemental et sécuritaire important.»*

Brian Slack, Ph.D. Professeur Université Concordia et professeur associé, Département de géographie, l'Université de Montréal



Par ailleurs, il y a donc là un enjeu et des données très importants sur les émissions de GES que le Port de Québec n'a pas voulu révéler dans son étude d'impact. Tenant compte de ces préoccupations, l'Agence a demandé au promoteur, en vertu de l'alinéa 19(1)) de la LCEE, 2012, de fournir des renseignements sur les effets des émissions dues aux transports ferroviaire et routier engendrées par le projet et qui se dérouleraient à l'extérieur des limites du Port de Québec dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

En réponse à cette demande, le promoteur a décidé d'inclure les émissions de ce transport dans son analyse sans les distinguer des émissions directes du projet (Englobe, 2020c). L'hypothèse initiale parlant de 15 % camion et 85 % train a même été modifiée en cours de route, en une deuxième hypothèse de 10 % - 90 %, ce qui est complètement déconnecté de la réalité d'autres terminaux canadiens et américains.

Le Port a donc délibérément manqué de transparence pour éviter que les experts puissent analyser et se prononcer sur les émissions de GES du camionnage et du train. **Le rapport final devrait faire mention de cette lacune importante et de la sous-estimation délibérée du volume de camionnage.**

**Rapport provisoire AÉIC – Laurentia (p. 77) :**

**Estimation des émissions annuelles de GES - Exploitation (sur le site et dans la Cité-Limoilou)**

<b>Sources</b>	<b>Phase 1 (2025) (tonnes d'éq. CO2)</b>
Maritime	12207
Transport routier	661
Ferroviaire	568
Nouveau terminal	6480
<b>Totaux (tonnes)</b>	<b>19916</b>

**Rapport provisoire AÉIC – Contrecoeur (p. 40) :**

**Estimation des émissions annuelles de GES pour la phase d'exploitation (zone élargie 25 km)**

<b>Sources</b>	<b>Phase 1 (2025) (tonnes d'éq. CO2)</b>
Bâtiments (chaudières et électricité)	143
Équipement de manutention (grues, chariots, camions, etc.)	6619
Navires (cargo, remorqueurs, alimentation électrique à quai)	12001
Transport routier (camions de site, transport de marchandises)	17295
Transport ferroviaire (locomotives du terminal et locomotives du CN)	3193
<b>Totaux (tonnes)</b>	<b>39251</b>

D'ailleurs, le Port de Montréal a clairement indiqué dans un tableau repris dans le rapport provisoire d l'AÉIC du projet Contrecoeur concernant l'estimation des GES dans la phase d'exploitation par mode de transport (camion, train, navire, autres). Ainsi, pour ce projet, le transport par camion représente près de 50 % des émissions totales des GES du projet.

L'AÉIC devrait considérer une part de 55 % du camionnage comme au Port de Montréal pour finaliser son analyse. Ainsi, quels seraient dans la ville, les véritables impacts sur le transport routier considérant cette hypothèse plus réaliste ?

L'enfer !!! Mais regardons simplement les expériences des villes de Halifax et de Montréal dans leur secteur dédié aux terminaux de conteneurs. La première citation concerne l'étude de la Nouvelle-Écosse sur la part modale du train et du camion au port d'Halifax.



*«Our consultations have indicated that approximately half the containers coming into the Port of Halifax are leaving by rail, with the remainder going by truck and some delivering into New Brunswick and Quebec, i.e. beyond the immediate area in Nova Scotia. In the other direction, it has been noted that there are not enough empty containers available for exports at Halifax and empty containers are currently being brought in by water.»*

CPCS (société de conseil en gestion spécialisée dans les infrastructures) - The Nova Scotia Transportation Sector: Global Market Challenges and Opportunities - September 2016  
<https://novascotia.ca/tran/publications/NS-Trade-Gateway-Global-Market-Challenges-and-Opportunities.pdf>

Une deuxième citation provenant d'une étude de la province maritime indique que la congestion au centre-ville, notamment celle causée par le camionnage, est telle que le Port de Halifax doit envisager s'agrandir à l'extérieur de la ville et comme le Port de Montréal compte le faire, si judicieusement à Contrecoeur. Toutefois, contrairement aux tendances, le Port de Québec compte s'installer de force, en ville, au point d'accentuer le problème de congestion dans la ville de Québec.

*«As a city grows, residential and commercial activities occupy more and more of the land surrounding the port, and some port activities are forced to move ever further away from their initial location. Ports are affected by the high cost of land for development and the congestion of roadways, while cities are concerned with pollution (e.g. noise, light and air) as well as the impact of port traffic through the city.»*

CPCS - Nova Scotia Port Competitiveness, Mars 2018  
[https://novascotia.ca/tran/publications/NS\\_Competitive\\_review.pdf](https://novascotia.ca/tran/publications/NS_Competitive_review.pdf)

*«Fixing downtown Halifax's truck problem will have to wait - Municipality can't pick solutions until port authority decides on container terminal move»*

<https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/halifax-downtown-truck-traffic-solutions-port-authority-container-terminal-1.3888003>

Actuellement, la situation au Port de Montréal est loin d'être rose et engendre son lot de congestion routière autour des terminaux de conteneurs de l'Est de Montréal.

*«Camionnage: jusqu'à 5 heures d'attente pour entrer au port de Montréal - Les entreprises de camionnage sont aux prises avec d'importants problèmes de congestion depuis plusieurs semaines au port de Montréal. En plus d'étirer les délais de réception de leur cargaison jusqu'à cinq heures, cette congestion incite déjà des transporteurs à imposer une surcharge à leurs clients pour y ramasser des conteneurs.»*

<https://www.lapresse.ca/actualites/201804/02/01-5159577-camionnage-jusqua-5-heures-dattente-pour-entrer-au-port-de-montreal.php>

Les expériences étrangères de Montréal et de Halifax sont suffisamment éloquentes pour supposer qu'à défaut de justification sérieuse du Port et de chiffres véridiques, le camionnage sur le réseau routier de la ville aura des impacts négatifs importants et qu'à cet égard, le projet n'est pas acceptable.

Mais qu'en est-il aux États-Unis et particulièrement à Los Angeles – Long Beach, la première porte d'entrée au pays des marchandises conteneurisées ainsi qu'à New-York – New-Jersey, la deuxième porte d'entrée de ce pays et la première du côté Atlantique?

MeTTrans -Transportation Center – University of South California  
**Integrating Inland Ports into the Intermodal Goods Movement System for Ports of Los Angeles and Long Beach – june 2011**

*A transportation study sponsored by the POLA and POLB estimates that a maximum of 30–35% of all containers that move through the ports will be transported by rail to inland destinations via on-dock or off-dock rail yards by the year 2020. Inland ports and related initiatives have been proposed as solutions to freight mobility issues at POLA/POLB. However, the ability of an inland port/rail shuttle combination to reduce net truck VMT and regional emissions depends primarily on its capacity and the ability to divert container flows from trucking.*

NEWSWORTHY

**Port of New York and New Jersey says rail facility will cut truck congestion**

January 9, 2019

DC Velocity Staff

*The Port of New York and New Jersey said Monday it will reduce truck trips on the region's crowded roads thanks to **the opening of the final rail facility in a planned expansion of its intermodal network.***

*Trucks account for moving 85 percent of the containers on and off port terminals at the site today, but the new **Port Jersey rail facility in Bayonne, N.J.,** will advance the port's five-year strategic goal to reduce its historical heavy reliance on trucks to transport cargo that arrives at the port via ship.*



### 3) Effets négatifs importants sur le fleuve, le poisson et son habitat :

Selon, le résumé du rapport de la page *iv*, l'Agence estime que le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, notamment :

- Des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs sur le poisson et son habitat compte tenu de la destruction et de la modification permanente d'habitats et ce, même à la suite de l'application de mesures d'atténuation, de surveillance, de compensation et de suivi;
- Des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles et plus particulièrement sur les activités de pêches;
- Et des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs sur les conditions socioéconomiques en raison des effets sur la pêche sportive et commerciale.

Par conséquent, le **projet doit être refusé** par le gouverneur en conseil. De plus, pour éviter une fois pour toutes que les battures de Beauport soient à nouveau convoitées pour un autre projet industriel, **elles doivent obtenir un statut de protection d'aires marines.**

En effet, les battures de Beauport sont 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.

L'histoire des battures de Beauport est caractérisée par des remblaiements successifs : pour aménager la voie ferrée, le boulevard Ste-Anne, le secteur portuaire de Beauport et enfin, l'autoroute Dufferin-Montmorency. Il est temps d'adopter une vision du 21<sup>e</sup> siècle et d'arrêter le saccage. Il faut conserver intact ce milieu naturel exceptionnel.

Il y a plus de 40 ans, au nom du développement économique à tout prix, le Port de Québec se proposait de remblayer presque toutes les battures de Beauport pour y faire une zone industrialo-portuaire de 440 hectares.

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.

#### 4) Conclusion :

##### **Un choix politique - Choisir la qualité de vie ou le développement économique à tout prix, sans nuance et sans acceptabilité sociale**

Le maire de Québec a affirmé lors d'une séance du conseil municipal du 18 novembre 2013 que « la tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. [...] Les maires de grandes villes [Toronto, Chicago, Bordeaux, Milwaukee] ont libéré le bord de l'eau. Ces maires ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. »

De plus, le ministre Garneau a affirmé en 2015 dans le cadre du projet d'agrandissement de l'aéroport au centre-ville de Toronto. «C'est plus qu'une question de bruit, il s'agit d'une promesse électorale, et le fait que les Torontois veulent avoir leur mot à dire lorsqu'il est question de développement des berges de leur ville», a-t-il expliqué. «Parfois, c'est la qualité de vie qui prime.»

Par ailleurs, l'Association internationale des villes et ports confirmait que la tendance dans le développement portuaire était de construire les nouveaux terminaux portuaires en dehors des villes compte tenu notamment des impacts négatifs sur la qualité de vie des citoyens et de la congestion routière. Les besoins toujours grandissants des administrations portuaires en espace pour de plus gros bateaux les amènent à quitter la ville comme il est envisagé dans les villes de Halifax et de Montréal.

Le gouvernement du Canada a-t-il une vision sur le développement portuaire ou laisse-t-il aux administrations portuaires le loisir d'imposer leur propre vision aux municipalités ?

Le projet industriel pourrait-il être implanté sur les rives de Cap-Rouge? Impossible, les gens socio-économiquement favorisés ne le permettraient pas.

Car dans le quartier Maizerets et le sud de l'arrondissement de Beauport, les citoyens ont élaboré une vision de leur développement et ont canalisé une force vive citoyenne capable de déplacer des montagnes. Des alternatives existent déjà à Laurentia et à Beauport 2020.

En espérant avoir été entendus et écoutés.

***Un gros merci au gouvernement du Canada d'avoir tenu les rennes de l'évaluation environnementale et ce, contre vents et marées, et nos félicitations aux experts de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et des ministères et organismes fédéraux d'avoir produit une analyse et un rapport intègre et complet malgré les pressions du milieu.***

***Espérons que les dernières étapes du processus d'évaluation environnementale seront exemptes d'irrégularité et d'apparence de conflit d'intérêts. Certaines choses qui ont été dites et entendues ne s'écrivent tout simplement pas.***