L’Administration portuaire de Québec et son plan d’utilisation des sols adopté en 2001

Un acte fondateur marqué par le mépris

Jean Lacoursière
Le 9 avril 2022

« Transports Canada n'a pas en main une copie du plan d'utilisation des sols du Port de Québec ; selon la* Loi maritime du Canada*, l'adoption d'un tel plan est la responsabilité du Port ;* [...] *le ministre des Transports ne détient aucune autorité d'approbation* [du plan]*. »

Cabinet du ministre des Transport du Canada, David Collenette, s'adressant au Beauportois Georges Cyr, dans une lettre du 2 mars 2001, au sujet du plan d'utilisation des sols adopté par le Port de Québec le 28 février 2001.

« Plus aucun espace n'est disponible pour le développement de nouvelles activités ou l'augmentation d'activités existantes. Pour ses avantages comparatifs indéniables, c'est le secteur est du port, situé à Beauport, qui permettra* [au Port de Québec] *de relever le défi que lui confère sa mission.* [...] *Ce secteur a été créé de toutes pièces pour des usages portuaires dans les années 1960.* [...] *L'agrandissement du port* [dans la baie de Beauport] *s'inscrit donc dans la continuité du lieu. »

Marcel Labrecque, v.-p. Exploitation de l'Administration portuaire de Québec, dans une lettre adressée à Jean Lacoursière et publiée par *Le Soleil* le 22 janvier 2008.

« J'ai un seul regret, celui de ne pas avoir enclenché une procédure judiciaire contre le Port de Québec suite à l'adoption de son plan d'utilisation des sols en 2001. Ce plan ne respecte pas la* Loi maritime du Canada*. »

Georges Cyr, autrefois (2001) président de l'Association des citoyens de Beauport (citation de 2015)

Avant-propos

Chimiste de formation, profondément soucieux de la qualité de l'environnement, de l'accès public au fleuve, du paysage littoral et de la qualité de vie à Beauport, contributeur éclairant et perspicace dans les consultations publiques concernant le littoral et le port depuis les années 1970, Georges Cyr s'est éteint en septembre 2020.

J'ai rencontré Georges pour la première fois lors de la réunion publique du 1er novembre 2000, organisée par l'Administration portuaire de Québec (APQ), qui portait sur le *projet* de plan d'utilisation des sols de l'APQ. Il était alors président de l'Association des citoyens de Beauport.

Ce chapitre est inspiré des nombreux écrits de Georges et des fructueuses discussions que j'ai eues avec lui entre 2000 et 2020.

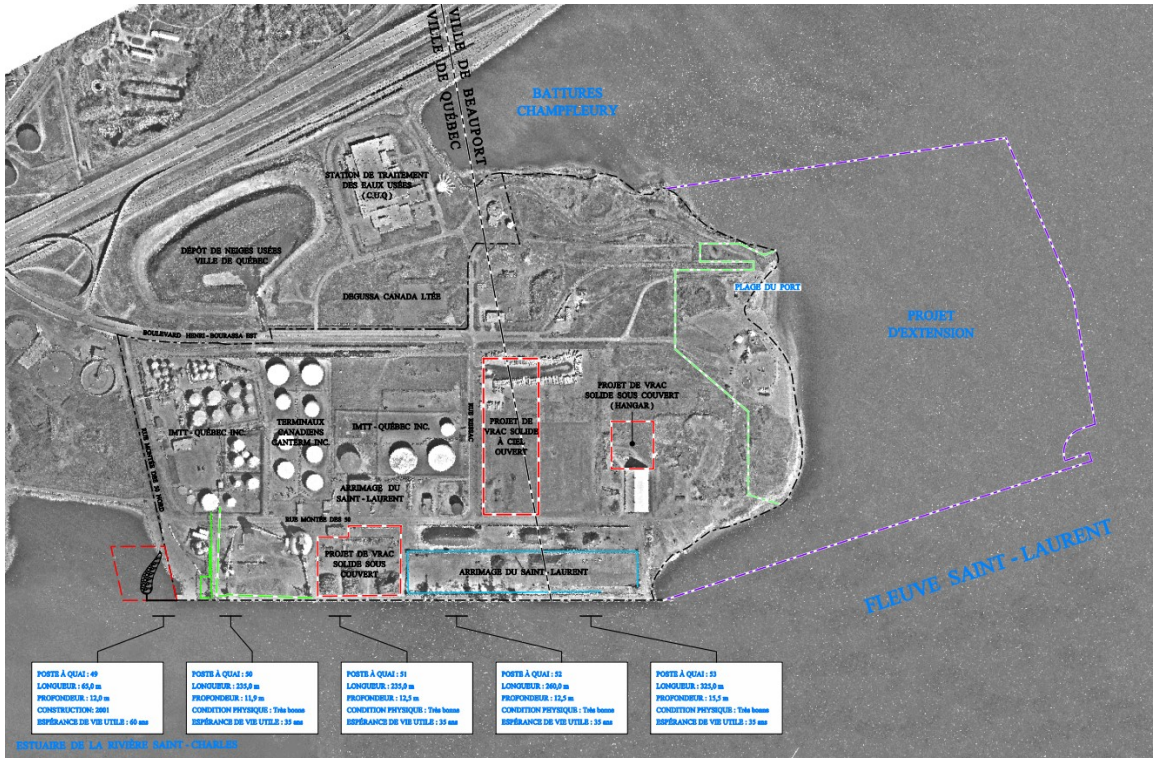
Georges Cyr (1945 – 2020)

Entrée en matière

Qu'est-ce que le plan d'utilisation des sols d'une administration portuaire canadienne ? Le 1er mai 1999, l'Administration portuaire de Québec (APQ) se voyait dotée de lettres patentes faisant d'elle une administration portuaire canadienne au sens de la *Loi maritime du Canada* (LMC) promulguée en juin 1998. Selon la LMC, l'APQ devait, dans les douze mois suivant la délivrance de ses lettres patentes, avoir produit

> « [...] *un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles et des biens réels dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.* »

Toujours en vertu de la LMC, l'APQ organisa à l'automne 2000 des réunions publiques où les gens pouvaient lui faire part de leurs observations sur le projet de plan d'utilisation des sols, lequel prévoyait une extension de la péninsule de Beauport à même le fleuve en vue d'augmenter le volume de matières en vrac transbordées, une idée qui suscitait énormément d'opposition chez les gens de Beauport depuis la fin des années 1970.



Carte extraite du plan d'utilisation des sols du Port de Québec. Elle montre un projet d'extension de la péninsule portuaire de Beauport par remblayage du fleuve. [Source : Administration portuaire de Québec, Plan d'utilisation des sols (février 2001) ; carte 1.4, caractéristiques et état des infrastructures, secteur Beauport (p. 49).]

L'APQ connaissait l'impopularité de ce projet. Elle se manifesta vivement lors des réunions publiques, mais l'APQ choisit de conserver l'agrandissement dans la version finale de son plan en invoquant une autorisation environnementale fédérale obtenue 15 ans plus tôt :

> *« [...] l'APQ dispose depuis 1985 d'une autorisation environnementale pour réaliser l'extension de la péninsule selon un périmètre final de 42,5 hectares additionnels au secteur portuaire de Beauport. Cette autorisation gouvernementale émise en 1985 fait suite aux recommandations d'une Commission environnementale fédérale qui s'est déroulée en 1984 sur la base de nombreuses études et suite à des consultations publiques où plusieurs groupes d'opinion variée se sont prononcés. »*

[Note : le rapport de ladite Commission environnementale fédérale, intitulé *Projet d'extension du port de Québec*, fut publié en septembre 1984. Il compte 30 pages, comparativement à 311 pages pour le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) pour le projet Laurentia rejeté par Ottawa en 2021.]

L'APQ ne fit toutefois pas l'autruche et écrivit aussi ce qui suit dans son plan final adopté le 28 février 2001:

[Le gras est ajouté.]

> *« Le dernier enjeu majeur du secteur de Beauport est lié à l'extension de la zone portuaire de Beauport selon l'autorisation accordée en 1985 suite à la Commission environnementale fédérale.* ***Ce dossier est complexe. D'une part, la légitimité de l'autorisation accordée est remise en cause par divers groupes du fait qu'elle date déjà de 15 ans.*** *D'autre part, l'autorisation de 1985 constitue, pour certains intervenants, une contrainte qui freine l'opportunité de mettre en valeur, de façon permanente la plage actuelle de Beauport. Sur ce point, il importe de souligner que même* ***si l'autorisation de 1985 est éventuellement déclarée caduque, l'APQ peut choisir, en raison de son importance stratégique, de soumettre un projet révisé à un nouveau processus d'évaluation environnementale à un moment qu'elle jugera opportun****. »*

Ce « nouveau processus d'évaluation environnementale », piloté par l'AEIC, débuta en août 2015 pour le projet Beauport 2020 (plus tard rebaptisé Laurentia) et se termina au début de 2021 par la publication du rapport final de l'AEIC. Il est crucial de comprendre que l'enclenchement en 2015 de ce processus sonna la caducité de l'autorisation fédérale de 1985 qui fut invoquée par l'APQ en 2001, dans son plan d'utilisation des sols, pour justifier l'agrandissement péninsulaire dans la baie de Beauport.

Dans ce qui suit, nous racontons la vigueur de l'opposition des gens de Québec à cet agrandissement portuaire manifestée lors des réunions publiques organisées par l'APQ à Québec et à Beauport à l'automne 2000.

Automne 2000 : la colère des gens de Québec et Beauport éclate

À l'automne 2000, l'APQ organisa trois réunions publiques dans les villes de Sillery, Québec et Beauport, là où se trouvent les terrains portuaires. Lors de ces soirées, que l'on pourrait qualifier de séances de consultations publiques, l'APQ présenta son projet de plan d'utilisation des sols à la population. Il y eut trois réunions publiques :

- le 30 octobre à 19h00 au Montmartre, Salle Marie-Guyart, 1669 chemin Saint-Louis à Sillery (je n'y étais pas);

- le 31 octobre à 19h00 au Hangar du Grand Marché, 84 rue Dalhousie à Québec [j'y étais, de mémoire nous étions une douzaine de personnes);

- le 1er novembre à 19H00 au Ramada, Salle Beauport A-B, 321 boulevard Sainte-Anne à Beauport (j'y étais ; salle bondée, manque de places assises, plus d'une centaine de personnes selon les journaux).

Il faut consulter la revue de presse de l'époque ainsi que les mémoires présentés à l'APQ pour constater l'ampleur de l'opposition à l'extension de la péninsule de Beauport, dont la plage était déjà devenue un site très populaire auprès des gens pratiquant la voile légère, mais aussi chez la population en général qui y apprécie le sable, l'eau et le panorama extraordinaire faisant oublier le béton et le bruit de la ville.

La réunion tenue à Québec le 31 octobre révéla une forte opposition envers le projet de plan d'utilisation des sols et une critique du processus de consultation lui-même. Jacques Lamarche, membre du Comité des citoyens du Vieux-Québec et de la Coalition pour l'aménagement du front fluvial, demanda à l'APQ :

> *« Là, vous faites une présentation publique de votre plan et lorsque vous allez l'adopter, ça va être public. Mais entre les deux : rien. Vous nous dites : envoyez-nous un mémoire, mais nos commentaires vont rester anonymes, il n'y aura pas de débat. Est-ce qu'on pourrait avoir une audience publique ? »*

La directrice du marketing de l'APQ, Ghislaine Collard, répondit :

> *« On va prendre votre demande en considération.* [...] *Le plan d'utilisation des sols est un document technique qui ne présente pas de changement d'orientation par rapport aux intentions déjà connues du Port. »*

Denise Piché, professeure à l'École d'architecture de l'Université Laval, prit le micro et répliqua à la fausseté venant d'être énoncée :

> *« Vous dites que c'est technique ? Mais ça n'a rien de technique quand on parle de l'accès au littoral, qu'il s'agisse du petit parc Notre-Dame-de-la-Garde ou de la plage de Beauport dont on voit ce qu'il va en arriver. »*

Les réponses de l'APQ laissèrent malheureusement présager du caractère voulu immuable de ce projet de plan.

La réunion publique la plus imposante fut celle de Beauport tenue le lendemain soir, le 1er novembre. Plus d'une centaine de personnes firent passer un mauvais quart d'heure aux administrateurs portuaires, desquels le pdg Ross Gaudreault était d'ailleurs absent tout comme à Québec. Eussions-nous étés à l'époque du Far-West, les dirigeants portuaires auraient été éjectés de la réunion enduits de goudron et de plumes tellement la colère grondait dans une salle pleine à craquer où plusieurs personnes ne pouvaient trouver une place assise. Dans une

tentative de faire baisser la pression, la directrice du marketing eu beau expliquer que l'APQ n'avait aucun projet d'expansion pour l'instant, rien n'y fit pour les citoyens reconnaissant le poisson qu'on tentait de noyer.

Des représentants d'associations, des élus, des citoyens et même des travailleurs du port prirent le micro pour dénoncer la présence de l'agrandissement péninsulaire dans le projet de plan. Le positionnement des élus de tous les paliers de gouvernement contre cet agrandissement à même la baie de Beauport, dont certains sont alors membres du parti au pouvoir à Ottawa, a quelque-chose d'à la fois étonnant et affligeant comparativement à 2021 où se déclarer contre le projet Laurentia a semblé relever du tabou chez bien des élus de tous les paliers de gouvernement. Voici quelques citations des élus de l'époque :

> *« Jamais la Ville ne vous laissera construire un terminal de vrac sur les battures. Il y a déjà l'autoroute qui nous coupe de l'eau. Si Dufferin-Montmorency a été une erreur, il ne faudrait pas en ajouter une deuxième. Vous allez nous trouver sur notre chemin ! »* (Jacques Langlois, maire de Beauport)

> *« Personne (parmi les groupes consultés) n'est favorable au projet soumis par l'administration du port et je serais surprise que le plan, vieux de 20 ans, soit coulé dans le ciment. Le littoral du Saint-Laurent est un site récréotouristique de premier choix entre le pont de Québec et l'île d'Orléans; il faut le redonner aux citoyens. »* (Hélène Scherrer, députée libérale fédérale de Louis-Hébert)

> *« Il est impensable d'arrêter un développement récréotouristique comme vous le faites, sous prétexte que vous aurez besoin du site dans 15-20-25 ans. »* (Michel Després, député libéral provincial de Limoilou)

> *« Vous* [APQ] *devriez accepter que le patrimoine que représente le port de Québec n'appartient pas en propre à ses administrateurs et employés mais bien aux citoyennes et citoyens payeurs de taxes qui vous confient la gestion de biens qu'ils ont payés. »* (Michel Guimond, député bloquiste de Beauport – Montmorency – Côte-de-Beaupré – Île d'Orléans, extrait de son mémoire)

Encore plus surprenante que l'opposition des élus au projet d'agrandissement portuaire, relativement à notre époque, est celle d'une chambre de commerce :

> *« Nous ne questionnons pas les chiffres avancés par le Port de Québec quant aux retombées économiques de l'activité portuaire. Nous sommes tous conscients qu'elles sont importantes. Ce que l'ont peut questionner cependant est la vocation que l'on veut donner au littoral de la région de la capitale. Par quoi notre région se positionne-t-elle sur l'échiquier mondial : par son activité touristique ou par ses activités de transbordement ? Poser la question est en quelque-sorte y répondre.* [...] *Les battures, l'accès au fleuve, son point de vue sur la Rive-Sud, l'île d'Orléans, la Côte-de-Beaupré sont un attrait unique, malheureusement sous-exploité, qui n'a rien à envier à aucune capitale dans le monde. »* (Me Patrick Simard, président, Chambre de commerce Beauport – Côte-de-Beaupré)

Le président de l'Association pour la sauvegarde de la baie de Beauport (devenue Accès Saint-Laurent Beauport), Yvan Robitaille, décrivit bien la hauteur de la vague de contestation envers le projet de plan :

> *« Nous bénéficions de l'appui de 35 organismes de la région et de celui de nombreux politiciens. L'Administration portuaire devrait donc réajuster son tir en modifiant ses plans qui bloquent toute forme de développement récréotouristique pour la Baie. »*

En 2008, dans le cadre du 400e de Québec, le site de la plage de Beauport fut aménagé à la mesure de son potentiel grâce à 18,3 M$ d'argent fédéral, mais aussi au prix d'une interdiction par l'APQ de tout accès public à la moitié sud de la plage péninsulaire, question de marquer son territoire en vue d'un agrandissement qui fut le projet Laurentia aujourd'hui mort. La population obtint un aménagement moderne et fonctionnel, mais perdit la moitié de la plage.

La caducité de l'autorisation fédérale de 1985

Tel que relaté en introduction, l'APQ utilisa une autorisation fédérale de 1985 pour justifier l'inclusion de l'agrandissement péninsulaire dans son plan d'utilisation des sols adopté en 2001. Lors des réunions publiques que l'APQ organisa à l'automne 2000 sur son projet de plan, cela suscita maintes récriminations de la part de la population.

Le maire de Beauport Jacques Langlois affirma que cette autorisation vieille de 15 ans ne valait plus, en précisant que la Communauté urbaine de Québec (CUQ) avait *zoné* la plage de Beauport comme récréotouristique et qu'on ne pouvait pas la déménager plus loin pour la remplacer par une zone industrielle. Dans son mémoire remis à l'APQ, le maire écrivit :

[Le gras est ajouté.]

> *«* [...] *Le plan d'utilisation des sols tel que soumis ne satisfait pas aux objectifs et aux critères de développement économique et d'aménagement de la CUQ, des villes de Beauport et de Québec ; il ne satisfait pas aux objectifs régionaux prioritaires identifiés par le CRCDQ* [Conseil régional de concertation et de développement de la région de Québec] *;* ***il ne satisfait pas non plus entièrement aux objectifs et aux critères de la*** **Loi maritime du Canada** ***à laquelle il est soumis. En fait, ce plan est en contradiction avec 15 années de planification et d'aménagement au plan régional****. »*

Dans son mémoire, le député bloquiste Michel Guimond remit lui aussi en question la validité de l'autorisation fédérale :

> *« Vous faites, par ailleurs, grand état de l'autorisation environnementale dont l'APQ dispose depuis 1985 pour réaliser l'extension de la péninsule* [...]. *Vous soulignez aussi, à juste égard, la légitimité de l'autorisation gouvernementale de 1985 qui est toutefois remise en cause par divers groupes. Je laisserai les spécialistes des questions environnementales vous démontrer que la Commission environnementale fédérale tenue en 1984 n'a pas réalisé, comme les lois actuelles l'y obligeraient, une véritable évaluation environnementale. »*

Dans son plan d'utilisation des sols adopté plus tard en 2001 et toujours en vigueur aujourd'hui sans avoir subit d'ajustements en 21 ans, l'APQ écrivit ceci au sujet de la Commission environnementale fédérale ayant mené à l'autorisation de 1985 :

[Le gras est ajouté.]

> *« La mise en place du Comité de surveillance prévu par la Commission environnementale sur le projet d'extension du port au secteur de Beauport permettra de* ***réitérer le consensus social*** *et d'actualiser les composantes du projet. »*

Or, tel que le souligna Georges Cyr dans son mémoire rédigé en tant que président de l'Association des citoyens de Beauport (ACB), le mot *consensus* n'apparaît nulle part dans le rapport de 30 pages de la Commission d'évaluation environnementale fédérale de 1984. Au contraire, la Commission y décrit en ces termes les oppositions des intervenants :

> *« L'examen du projet a révélé de nombreuses divergences d'opinion au sujet des répercussions socio-économiques du projet.*
>
> *« Tout au long de l'examen du projet, y compris lors des réunions publiques, certains intervenants ont appuyé et d'autres ont mis en doute les arguments concernant la nécessité du projet. La Commission ne considère pas de son mandat de se prononcer à ce sujet.*
>
> *« Tout au long des réunions publiques, ainsi que dans plusieurs mémoires, deux questions ont été maintes fois portées à l'attention de la Commission: l'aménagement du territoire et les effets cumulatifs d'autres projets prévus au secteur des battures de Beauport.* [...] *De l'avis de la Commission, ces deux problèmes ne peuvent pas être résolus dans le cadre de l'examen de la proposition d'extension portuaire. »*

Georges Cyr remit en question l'autorisation de 1985 en invoquant à juste titre deux des objectifs de la LMC de 1998 : « fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement » et « prendre en compte les priorités et les besoins locaux ». De manière prémonitoire quand on pense aux rapports négatifs de l'AEIC sur le projet Laurentia, Georges Cyr écrivit dans le mémoire de l'ACB :

[Le gras est ajouté.]

> *« L'APQ s'appuie sur le rapport de la Commission d'évaluation environnementale de 1984 pour affirmer que son projet est acceptable sur le plan environnemental. Or plusieurs des aspects socio-économiques importants, dont l'aménagement du territoire et les effets cumulatifs d'autres projets prévus dans le secteur des battures de Beauport, n'ont pas été considérés lors de la Commission. Le projet ne peut donc satisfaire un niveau de protection élevé de l'environnement prévu par la* Loi maritime du Canada*. Ainsi, l'étude de 1984 n'est plus valide. Les nouvelles lois environnementales rendent encore plus difficile tout nouveau remplissage dans le*

fleuve et ***il serait surprenant que le projet d'agrandissement soit approuvé par une commission d'évaluation environnementale dans le contexte d'aujourd'hui****. »*

Solidement convaincu que l'APQ bafouait la LMC en incluant son projet d'agrandissement dans son plan au mépris des aspirations des collectivités locales, Georges Cyr déclara ceci au *Journal de Québec*, propos cités dans un reportage sur la réunion publique du 1er novembre 2000 à Beauport et intitulé Les Beauportois en furie :

> *« Georges Cyr, de l'Association des citoyens de Beauport, n'a pas caché son intention d'intenter des poursuites contre le Port, si jamais le projet allait de l'avant. »*

Malheureusement, l'APQ alla de l'avant :

Le Port va de l'avant

■ QUÉBEC — Balayant l'opposition unanime des députés et des nombreux organismes qui se sont prononcés contre l'expansion du port de Québec dans la baie de Beauport, l'Administration portuaire annonçait, hier, que son c.a. a adopté le plan qui prévoit cette possibilité d'expansion. Exigé par la Loi maritime, le nouveau plan est valide pour cinq ans. De la même façon, le port maintient sa mainmise sur un terrain en bordure du parc Notre-Dame-de-la-Garde comme zone tampon avec ses installations. M.C.

[*Le Soleil*, 1er mars 2001]

Le plan d'utilisation des sols enfreint la *Loi maritime du Canada*

La LMC est limpide. Elle a pour objectifs, entre autres, de :

[Le gras est ajouté.]

> d) fournir un niveau élevé de sécurité et de **protection de l'environnement**;
>
> e) offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales des composantes du réseau des services et installations portuaires **et prendre en compte les priorités et les besoins locaux**;

La définition du plan d'utilisation des sols contenue dans la LMC est reproduite ci-dessous ; la version anglaise est ici ajoutée pour fin de désambigüisation :

[Le surligné jaune est ajouté.]

48 (1) Dans les douze mois suivant la délivrance de leurs lettres patentes, les administrations portuaires sont tenues d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant	**48 (1)** A port authority shall, within twelve months after the issuance of its letters patent, develop a detailed land use plan that contains objectives and policies for the physical

état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles et des biens réels dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.	development of the real property and immovables that it manages, holds or occupies and that takes into account relevant social, economic and environmental matters and zoning by-laws that apply to neighbouring lands.

Compte tenu de l'opposition intense et surtout très étoffée contre l'agrandissement de la péninsule portuaire qui se manifesta lors des réunions publiques de 2000 et dans les mémoires déposés par la suite, il est clair que la conservation par l'APQ de cet agrandissement dans la version finale de son plan a enfreint la LMC. En effet, les intervenants de l'époque firent valoir de solides arguments touchant les aspects sociaux, économiques, environnementaux, paysagers, urbanistiques, ainsi que les enjeux de zonage, pour démontrer comment cet agrandissement allait à l'encontre des aspirations de la collectivité locale. Le plan finalement adopté relégua la mission autoproclamée de l'APQ au rang de simple *paroles verbales* :

> *« La mission de l'Administration portuaire de Québec consiste à favoriser et à **développer** le commerce maritime, à servir les **intérêts économiques** de la région de Québec et du Canada et à assurer sa **rentabilité** dans le **respect** de la **communauté** et de l'**environnement**. »*

Selon certains, la définition du plan d'utilisation des sols donnée dans la version française de la LMC n'est pas aussi claire que celle de la version anglaise, en ce sens que la version française ne dirait pas explicitement que c'est le plan lui-même qui doit être le résultat de la prise en compte (c.-à-d. qui doit respecter) « des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants ». Pour s'en assurer, Georges Cyr posa la question (parmi d'autres) au ministre fédéral des Transports David Collenette dans une lettre du 17 janvier 2001. Dans sa réponse du 2 mars 2001, le cabinet du ministre, sous la plume de son adjoint spécial pour le Québec Guy Chartrand, leva toute ambigüité :

[Le gras est ajouté.]

> *« Selon l'article 48 de la* Loi maritime du Canada *(LMC), l'APQ est tenue d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des politiques et objectifs établis pour l'aménagement physique des immeubles qu'elle gère, occupe ou détient. **Le plan doit tenir compte** des facteurs d'ordre social, économique et environnemental et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants. »*

De manière intéressante, cette même lettre du cabinet ministériel révéla l'immense laisser-faire dont jouit l'APQ, un organisme fédéral autonome, relativement à l'élaboration de son plan d'utilisation des sols. Les mots qui suivent sont la réponse du cabinet à la question de Georges Cyr qui voulait savoir si le projet de plan d'utilisation des sols de l'APQ enfreignait l'article 48 de la LMC. Rappelons que ces mots furent écrits le 2 mars 2001 et que le plan fut officiellement adopté par l'APQ le 28 février 2001 :

[Le gras est ajouté.]

> *« En élaborant son plan d'utilisation des sols, l'APQ respecte le processus de consultation établi en vertu de l'article 48 de la LMC.* ***Étant donné que Transports Canada n'a pas en main une copie du plan d'utilisation des sols de l'APQ, que selon la LMC, l'adoption d'un tel plan est la responsabilité de l'APQ et que, dans les circonstances, le ministre des Transports ne détient aucune autorité d'approbation****, il me semble prématuré d'essayer de prévoir si l'interprétation de cet article est problématique. »*

Cet aveu démontre éloquemment que l'APQ est une administration de type colonial, qui « règne » sur le littoral de Québec grâce à des lettres patentes délivrées par une « métropole » (Ottawa), laquelle est peu soucieuse du respect des préoccupations des « indigènes », l'essentiel étant que le « gouverneur local » préserve les perspectives de développement (le commerce maritime) sur le territoire occupé.

Il est pertinent de rappeler que l'APQ n'a jamais, depuis son adoption en 2001, mis à jour son plan d'utilisation des sols, chose à laquelle elle s'était pourtant engagée à faire tous les cinq ans, tel que mentionné dans le plan lui-même :

[Le gras est ajouté.]

> « *En raison de son statut de gestionnaire de propriétés de Sa Majesté du Chef du Canada, le schéma d'aménagement de la CUQ et la réglementation municipale d'urbanisme sont légalement inopérants sur le territoire de l'APQ. Toutefois, l'APQ doit prendre en compte les préoccupations locales et régionales dans ses prises de décision. En ce sens,* ***les municipalités sont des interlocuteurs privilégiés afin d'évaluer l'acceptation sociale des divers projets à l'étude sur les propriétés de l'APQ****. Pour son volet de planification d'ensemble, la planification globale s'effectue dans le cadre de* ***la préparation quinquennale du plan d'utilisation des sols.*** *Bien que la* Loi maritime du Canada *ne prévoie qu'une simple période de consultation sur une version projet du document, l'APQ préconise une démarche qui implique des intervenants du milieu à chaque étape majeure de la préparation de ce plan d'utilisation des sols.* ***L'APQ entend répéter cette démarche de consultation élargie lors du prochain exercice de révision de son Plan d'utilisation des sols****.* »

La forte opposition manifestée par la population à l'automne 2000 contre le projet d'agrandissement portuaire explique probablement pourquoi l'APQ a relégué aux oubliettes l'engagement de révision quinquennale de son plan. Organiser des réunions publiques, ne serait-ce qu'à une occasion de révision du plan, aurait certes donné lieu à une contestation encore plus virulente et braqué les projecteurs sur un plan de 2001 adopté autoritairement. L'APQ savait qu'elle ne pourrait refaire le coup une deuxième fois.

Récapitulation

Il serait aujourd'hui impensable qu'une entreprise privée ou publique puisse créer, par remblayage du fleuve et des battures de Beauport, la vaste péninsule artificielle qui existe

actuellement et qui forme le secteur Beauport du port de Québec. Avec le recul et les connaissance d'aujourd'hui dans plusieurs domaines, ce remblayage apparait comme une erreur monumentale, tout comme l'autoroute Dufferin-Montmorency qui longe les battures, laquelle avait d'ailleurs pour raison d'être de desservir le port de Québec qui avait dans les années 1970 un projet d'extension sur les battures de Beauport, une lubie expansionniste jamais réalisée.

À partir des réunions publiques de consultation sur son projet de plan d'utilisation des sols à l'automne 2000, jusqu'à aujourd'hui, chaque allusion à un agrandissement de la péninsule de Beauport par l'APQ a suscité la colère des citoyens. Une telle déconnexion des aspirations de la collectivité locale épuise la population et a couté à l'APQ des dizaines de millions $ en études de toutes sortes. Patenter des projets connus pour n'avoir aucune acceptabilité sociale coûte du temps et de l'argent. C'est le contraire d'une saine gestion.

En toute logique, la caducité de l'autorisation environnementale de 1985 rend désuet le plan d'utilisation des sols de 2001 de l'APQ pour le secteur Beauport du port ; mais ce plan est aussi périmé d'un point de vue pratique : comment un projet de remblayage de 42,5 hectares en 1985 peut-il subsister, dans ce plan, au même endroit où un projet trois fois plus petit (Laurentia, 14 hectares) a été rejeté par Ottawa en 2021 pour des raisons environnementales et de santé humaine ?

En fait, l'évaluation environnementale de Laurentia par l'AEIC, qui aura duré 5,3 années et à laquelle la population aura participé à trois occasions en soumettant des mémoires et des commentaires, a joué le rôle de consultation publique sur le secteur Beauport du plan d'utilisation des sols. Ce plan n'a jamais été mis à jour de manière quinquennale, contrairement à la promesse de l'APQ faite en ce sens dans le plan adopté en 2001.

Il faudra que l'APQ mette à jour son plan d'utilisation des sols en retirant du plan tout projet d'agrandissement péninsulaire dans la baie de Beauport. À défaut de le faire, l'APQ continuera de s'appuyer sur un plan qui n'a pas respecté la LMC lors de son adoption en 2001, et qui respecte encore moins la LMC aujourd'hui, selon laquelle le plan doit tenir compte *des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.*

La moitié sud de la plage doit retrouver sa liberté

L'avortement du projet Laurentia pour des raisons environnementales et de santé humaine doit amener l'APQ à redonner l'accès à la moitié sud de la plage de Beauport qu'elle a interdit dès 2008, à l'occasion du legs fédéral de la moitié nord pour le 400e de Québec. L'instauration de cette interdiction par l'APQ avait et a encore visiblement pour but de marquer le territoire destiné un jour à servir de tremplin pour une extension industrielle de la péninsule, extension jugée inacceptable par la population et par Ottawa.

La moitié sud de plage, vivement nécessaire vu l'achalandage croissant sur ce site récréotouristique, offre un panorama différent mais tout aussi intéressant que celui de la moitié nord.

Sans un retour de l'accès public à la moitié sud, le legs fédéral de 2008 restera un cadeau empoisonné dans l'esprit de la population qui persistera à craindre une menace d'agrandissement industrialo-portuaire.

[Source : Google 2020.]