



www.giram.ca

Lévis, 8 septembre 2015

Lignes directrices EIE

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 Téléc. : 418-649-6443

Présentation

Le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) se consacre depuis sa fondation en 1983 à l'étude et à l'amélioration du milieu de vie des Lévisiens et de la grande région de Québec. Il est préoccupé plus spécialement de la problématique du transport pétrolier sur le fleuve depuis l'annonce du projet Énergie Est et des autres projets similaires liés au transport fluvial et terrestre.

Dans le cadre du présent projet du Port de Québec, nous constatons tout d'abord qu'une extension du Port de Québec dans la baie Beauport implique physiquement :

- Un dragage d'accès dans la baie face aux nouveaux quais, ce qui brasse davantage de sédiments
- Une plus grande pollution par les marchandises en vrac transbordées et entreposées
- Un rétrécissement de la zone maritime de la baie de Beauport
- Un enclavement de la plage et de la zone récréative, donc un accès au fleuve encore plus limité
- Un enrochement supplémentaire à la plage, nuisible à la faune et à la vie aquatique, ainsi qu'au paysage
- Une plus grande pollution sonore

L'étude Pluram de 1981, dont le groupe Accès Saint-Laurent-Beauport réclame l'examen au plan économique, prévoyait le remblayage complet des battures sur 330 hectares, en plus des 115 déjà pris au fleuve à l'époque. Près de 45 % de toute la superficie de la baie serait ainsi remblayée! La distance entre ces quais et la pointe de Lauzon serait de 1,4 km! Cette vision pour le moins fantasmagique date de l'époque des grands projets issus du rapport Vandry-Jobin (1968), dont l'autoroute Dufferin-Montmorency en est l'exemple le long du fleuve à Québec. Ces lubies datent aussi de l'époque où la Commission industrialo-portuaire de Québec voulait remplir les rives de la grève Gilmour sur la rive sud pour desservir un terminal méthanier sur le site de l'actuel parc naturel de La Martinière.

Le GIRAM émet donc de forts doutes sur la nature du présent projet.

- **La vision cohérente des rapports et des projets depuis les années 70 pour l'extension du Port dans le bassin de Beauport est-elle encore présente aujourd'hui en tant qu'étape d'expansion dans le présent projet?**
- **Quand s'arrêtera l'enterrement du fleuve et de ses battures?**
- **Pourquoi sacrifier les rivages nord du St-Laurent encore à l'état sauvage pour des considérations économiques questionnables?**

Dans une perspective plus large, nous voulons insister sur les répercussions générales de ce projet à long terme, dans divers aspects reliés aux installations du port lui-même.

Les ports modernes se distancient des centres urbains, comme le Port de Paris le montre : ce dernier s'étend de Paris au Havre le long de la Seine. Au Québec, le port de Cacouna et ses vastes espaces peuvent très bien servir au transbordement de conteneurs si Québec désire s'accaparer ce marché pour l'est de la province. Le transport du vrac est également avantage à Cacouna.

Le PDG du Port de Québec, Mario Girard, se dit préoccupé par le désavantage concurrentiel : «Cet été, on a eu jusqu'à 10 bateaux en attente, ça veut dire que ça refoule jusqu'aux Escoumins et ce n'est pas très bon pour la concurrence, a-t-il commenté. C'est un danger pour les armateurs qui ne peuvent pas attendre quatre ou cinq jours à l'ancre.» (*Journal de Québec*, 9 janvier 2013)

Le GIRAM demande aux gouvernements d'envisager une politique de localisation portuaire au Québec afin d'éviter une concurrence indue entre les autorités portuaires.

Un quai en duc-d'Albe s'avançant dans la baie peut apparaître une solution de moindre impact : or, il constitue une autre intrusion dans l'aire maritime devant Québec et l'île d'Orléans, avec tous les impacts visuels et polluants que cela occasionne. Ce genre d'installation, adopté à Saguenay (secteur La Baie) pour un terminal de croisières, doit s'accorder au milieu. À Saguenay, le quai près de la rive est une place publique intégrée à la ville et à des bâtiments publics destinés au tourisme. Il sert uniquement à l'accueil des paquebots de croisière et de navettes maritimes. Une plage fait même face au quai.

Le GIRAM s'inquiète des usages du quai en duc-d'Albe de la baie de Beauport.

- **Sa profondeur d'eau de 16 mètres à marée basse (avec une marée moyenne de 5 m) signifie-t-elle une utilisation pour les nouvelles générations de cargos post-Panamax, voire à de super-pétroliers?**
- **L'entreprise IMTT-Québec, qui dispose d'un parc de 46 réservoirs de kérosène (« jet-fuel ») et autres matières inflammables, utiliserait-elle ce quai avec de grands navires (IMTT se présente comme « le plus important terminal d'entreposage de liquides en vrac en Amérique du Nord », avec une gare de triage privée pouvant accueillir 60 wagons « Jumbo » et la manipulation de trains blocs (conventionnels et trains GATX de 16 wagons/section)?**

Le GIRAM demande une évaluation de l'augmentation du transport maritime et du nombre de navires fréquentant le Port dans l'hypothèse du projet d'expansion.

- **Quel sera l'impact sur le trafic dans le chenal fluvial de la Traverse du Nord et de l'île d'Orléans?**
- **Quel type de navires seront appelés à y circuler et attendre à l'ancre?**
- **Quel sera l'impact sur le bassin maritime assez restreint de la baie de Beauport?**
- **Quels sont les risques associés au trafic maritime et aux interactions avec les autres types de trafic?**

Le GIRAM se questionne sur le transport des marchandises qui sortiront du Port en direction ouest

- **Quel sera l'itinéraire emprunté?**
- **Les voies ferrées et les routes partant du port et qui traversent les quartiers habités adjacents seront-elles sécurisées?**
- **Dans le cas du transport de vrac liquide, voire de pétrole ou de produits associés, le GIRAM questionne la construction d'un pipeline de sortie, traversant le fleuve par la pointe de l'île d'Orléans par exemple. Une telle hypothèse peut se valider à la lumière des diverses études envisagées et commencées à l'heure actuelle pour déterminer la faisabilité d'un tunnel routier sous-fluvial Québec-Lévis.**

Quant au boulevard Henri-Bourassa, construit pour desservir le Port à Beauport, il serait appelé à supporter un trafic augmenté.

- **Quelle part de chemin terrestre sera empruntée pour ré-acheminer les matières dangereuses vers l'ouest?**
- **Les boulevards Dufferin-Montmorency et Champlain, en passant par la basse-ville de Québec, seraient-ils utilisés encore plus intensivement?**

À terme, le GIRAM se questionne sur la viabilité du site du patrimoine mondial de Québec inscrit à l'UNESCO.

- **Si, en effet, la vieille ville s'entoure d'installations industrialo-portuaires qui nuisent au paysage, particulièrement au panorama en direction nord, c'est l'attrait touristique qui est affecté. Déjà la vue de Lévis le soir est affectée par les intenses projecteurs des immenses grues de transbordement face à Beauport.**
- **Le panorama à partir de Ste-Pétronille serait significativement altéré également. La prise de contact visuelle de Québec par les croisiéristes internationaux et québécois s'effectuerait par de super-installations de quais et de cargos.**

Enfin, le GIRAM exige qu'une commission d'examen public du BAPE procède à l'évaluation de ce projet ou par une commission conjointe BAPE-ACÉE, comme ce fut le cas pour le projet de terminal méthanier Rabaska en 2006.

Voilà nos constats et interrogations, trop brièvement présentés en ces pages vu les courts délais imposés.

Nous vous remercions de votre attention et demeurons à votre disposition pour toute demande complémentaire.

Veuillez agréer, Monsieur, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

Pierre-Paul Sénéchal,
Président,
GIRAM

Pierre Blouin,
Recherchiste, conseiller,
GIRAM

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