



ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES

AMÉNAGEMENT D'UN QUAI EN EAU PROFONDE

BEAUPORT 2020

QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR

LA MISE À JOUR DU PROJET ET DE L'ÉTUDE D'IMPACT

PRÉSENTÉS À L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE(ACEE)

28 JUIN 2019

Préambule

La ZIP (Zone d'intervention prioritaire) de Québec et Chaudière-Appalaches est un organisme à but non lucratif actif dans le milieu depuis 1991 et faisant partie du Programme ZIP (12 ZIPs regroupées à l'intérieur de Stratégies Saint-Laurent) partenaire du Plan Canada-Québec sur le Saint-Laurent. Sa mission est dédiée au fleuve Saint-Laurent pour sa conservation, sa réhabilitation et sa mise en valeur (www.zipquebec.com).

INTRODUCTION

Nous avons pris connaissance de la lettre du 27 mai 2019 de l'ACEE au Port de Québec ainsi que du document « Beauport 2020, mise à jour du projet et de l'étude d'impact », d'avril 2019. Nous vous transmettons, par cette présente, nos questions et commentaires en tenant compte du développement durable du fleuve Saint-Laurent et de nos commentaires émis dans [notre mémoire de décembre 2017](#): efforts de la communauté sur la réappropriation du fleuve, nos préoccupations en regard de la baie de Beauport et de sa plage de baignade, l'habitat du poisson et du bar rayé. Voici nos questions et commentaires les plus importants.



[Photo Port de Québec](#)

PRÉSENTATION D'UNE ANALYSE COÛT/BÉNÉFICE DU PROJET

Dans le contexte du développement durable, l'on tient compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux. Dans la mise à jour du projet du Port de Québec (qui a changé de nom pour Laurentia), il y a lieu d'inclure une analyse coûts/bénéfices. Ceci nous permettra d'être en mesure de statuer sur la viabilité du projet et de ses retombées économiques pour la communauté versus ses impacts négatifs potentiels sur la valeur sociale et écologique du fleuve Saint-Laurent.

Notre préoccupation est la suivante : Nous sommes conscients que le Port de Québec veut relever le défi de générer des revenus lui permettant d'opérer de façon autonome. Cependant, nous ne comprenons pas pourquoi, pour répondre à ce besoin, le Port de Québec, veut agrandir son espace en empiétant sur le Saint-Laurent, comme c'était de pratique courante dans les années 50-60 lors de la construction de la voie maritime. Il est clair que ces pratiques proposées dans le projet Laurentia (empiètement, enrochement et dragage sur une surface importante du fleuve, entachement du paysage..) auront un impact permanent sur l'écologie et l'environnement du fleuve Saint-Laurent. Cela en vaut-t-il la peine et en a-t-on besoin? Le Port de Québec doit démontrer concrètement et clairement, par une analyse des coûts et des bénéfices, que son projet, qui met de l'avant des pratiques peu recommandées au 21ème siècle, pour son agrandissement, vaut la peine de sacrifier une partie des acquis effectués ces dernières années pour la réhabilitation et la réappropriation du fleuve Saint-Laurent.

De plus, compte-tenu que le projet Beauport 2020, impliquait, au départ, un investissement de 190 M\$, et l'actuel projet Laurentia (775 M\$), il est vraisemblable que ces deux projets ne sont pas identiques. Le nouveau projet Laurentia fera-t-il l'objet d'une évaluation environnementale additionnelle par l'ACÉE ?

PRÉSENTATION D'UNE ANALYSE COMPARATIVE DU PROJET LAURENTIA/AUTRES PROJETS PORTUAIRES

Il serait pertinent que **la mise à jour du projet** intègre une vision globale et comparative du projet Laurentia par rapport aux divers projets portuaires le long du fleuve développés ces dernières années. Plus spécifiquement, voici nos questions pour lesquelles nous voudrions obtenir des réponses :

- Comment deux projets de terminaux de conteneurs d'ampleur semblable (Contrecoeur/Administration portuaire de Montréal (APM) et Laurentia/Administration portuaire de Québec (APQ) peuvent-ils coexister à si faible distance l'un de l'autre ? Y a-t-il eu une quelconque concertation avec l'APM en vue du développement de ces deux terminaux pour que ceux-ci soient complémentaires plutôt que concurrents? Peut-on expliquer comment le terminal Laurentia sera viable à long terme compte tenu de la forte capacité et de la grande expertise et efficacité du Port de Montréal en matière de logistique de conteneurs ?

- Combien de conteneurs sont-ils prévus par jour? La logistique routière et ferroviaire actuelle est-elle suffisante/adéquate pour expédier efficacement les conteneurs prévus dans le projet Laurentia ? Sinon, peut-on spécifier cet aspect par rapport au nombre de conteneurs prévus.

PLAN D'UTILISATION DU SOL (PUS)

En vertu de la Loi maritime du Canada, l'Administration portuaire de Québec (APQ), a produit un plan d'utilisation du sol en 2000 qui a été soumis en consultation publique et a été adopté en 2001. On mentionne, dans le document de mise à jour du projet (1-38), que le projet de terminal est conforme au PUS. Pourtant depuis 2001, l'environnement du port de Québec a beaucoup changé et plusieurs projets ont vu le jour : Aménagement de la plage de la baie de Beauport, piste cyclable du littoral, aménagement du Bassin Brown ainsi que celui de la Promenade-Samuel-de-Champlain dont la 3^{ème} phase a été amorcée cette année. Cependant, le document ne mentionne pas si l'APQ a l'intention de mettre à jour ce plan qui date de 18 ans pour tenir compte de la nouvelle réalité de la réappropriation du fleuve de ces dernières années et des possibles conflits d'usages qui peuvent y être associés. Il serait pertinent d'obtenir cette réponse dans le cadre de l'évaluation de l'étude d'impact en cours.

PLAGE DE LA BAIE DE BEAUPORT



Photo Port de Québec

Nous sommes heureux que le Port de Québec ait modifié son projet pour garder intacte la plage actuelle de de la baie de Beauport. Aussi, il n'est plus question du brise-lame qui aurait contribué à enclaver la plage. De plus, nous comprenons que la plage ne sera pas fermée lors de la construction prévue, ce qui permettrait l'utilisation du site par divers usagers. Ceci est une belle amélioration dans la mise à jour du projet.

Cependant, il y a lieu d'obtenir plus de détail sur l'impact du projet sur les usages comme pour la pratique de la planche à voile et la baignade à la plage de la baie de Beauport puisqu'il est mentionné que le courant va changer au point que les cartes maritimes doivent être modifiées. Par exemple, quel est l'impact des vagues des bateaux, surtout l'été, sur ces usages? Faut-il que les usagers sortent de l'eau quand un bateau doit accoster ou faire ses manœuvres pour prendre le large? La zone pour la pratique de la planche à voile serait-elle réduite avec le prolongement du quai pour une zone de conteneurs? Il serait important d'obtenir une carte délimitant avec plus de précision les zones d'usages sur la plage et dans l'eau.

Il est clair que le prolongement du quai va avoir un impact sur la vue qu'on aurait de la plage. Malgré la disparition du brise-lame du projet mis à jour, la vue sur le fleuve en serait réduite. Il serait important d'inclure des simulations pour comprendre l'impact du prolongement sur le paysage de la plage de la baie de Beauport et sur la perspective qu'on aurait de la plage sur le fleuve. Aussi, nous ne sommes pas encore convaincus qu'une série de conteneurs séparant la plage et la zone prévue pour les conteneurs soit la seule et meilleure solution. Il serait pertinent d'inclure d'autres scénarios et de mentionner la hauteur du talus qui va séparer la plage de la zone de conteneurs.

NÉCESSITÉ DE PROTECTION DES HABITATS DE POISSONS ET DU BAR RAYÉ

Le secteur Québec/Lévis est une zone de transition, de repos et d'alimentation pour plusieurs espèces de poissons qui s'arrêtent avant de se diriger vers les frayères ou les aires d'alevinage où elles se reproduisent. C'est le cas de l'anguille d'Amérique, de l'aloose savoureuse ou du bar rayé.

Avant les années 60, une dizaine d'espèces utilisaient principalement ce secteur comme couloir de migration vers les frayères et les aires d'alevinage : L'Eperlan arc-en-ciel, l'Alose savoureuse, l'Esturgeon noir et le Gaspereau (au printemps) et le Saumon atlantique (été), le Bar rayé, le Grand corégone et le Poulamon atlantique (automne) remontaient le fleuve jusqu'à leurs frayères situées en amont des eaux à marées. Le secteur Québec/Lévis aussi est un site de migrations saisonnières comme celles de l'Éperlan et du Doré noir. L'Esturgeon noir vient frayer dans le fleuve, mais passe l'essentiel de sa vie en eau saumâtre et salée, c'est une espèce anadrome comme l'Éperlan arc-en-ciel.

Plusieurs espèces ont subi un déclin considérable dans la région comme l'Esturgeon noir, l'Éperlan arc-en-ciel, l'Anguille d'Amérique ou le Bar rayé. La population de Bars rayés du fleuve Saint-Laurent est disparue vers le milieu des années 60. Il s'agit de la **seule espèce de poisson** ayant disparu du fleuve Saint-Laurent. C'est en 1996 que le Gouvernement du Québec a accordé à cette espèce le statut officiel de population disparue. Il y a plusieurs raisons qui expliquent le déclin de ces espèces : La construction de la voie maritime, le dragage et l'entretien de la traverse nord, la

disposition des sédiments de dragage dans le fleuve ont tous contribué à réduire les habitats propices aux bars juvéniles.

Avec les changements climatiques, la perte d'habitats du poisson et de ses aires de reproduction peuvent s'accélérer et contribuer davantage au déclin des espèces de poissons.



Depuis plus de 30 ans, nous avons fait des efforts pour rétablir la population de poissons par des mesures comme la réhabilitation des habitats de poissons, des frayères ou par la réglementation adéquate de la pêche sportive ou commerciale.

La réintroduction du bar rayé dans le fleuve, est réalisée à l'intérieur d'un projet nommé « **Opération renaissance**. Depuis ses débuts en 2001, le projet a permis de mettre à l'eau plusieurs milliers de bars rayés de différentes tailles dans le fleuve, auxquels ont été ajoutées, depuis 2006, plus de quatre millions de larves âgées de quelques jours.

Dans le programme de rétablissement publié en septembre 2011, une zone de l'anse Sainte-Anne à La Pocatière a été désignée comme habitat essentiel, en raison d'une concentration de juvéniles. Depuis, des travaux d'inventaire et de caractérisation de l'habitat ont permis d'identifier des zones d'importance pour la reproduction, (notamment le bassin de la rivière du Sud à Montmagny et le secteur de Beauport à Québec) et divers habitats importants pour l'alimentation et l'hivernage des adultes ou pour la croissance et l'alimentation des larves et des juvéniles. Ces nouvelles connaissances permettront de compléter la désignation de l'habitat essentiel du bar rayé du fleuve Saint-Laurent. C'est une espèce qui se rétablit bien.

La zone Québec/Lévis commence à redécouvrir la pêche sportive, pratique qui a été négligée pendant plusieurs années, à cause du déclin de la population de poissons. Après 18 ans d'intervention pour le rétablissement du bar rayé, cette espèce n'est pas encore autorisée pour la pêche. Il faut attendre encore.



[Photo ASCPB](#)

Les citoyens rêvent du jour où la pêche sportive du bar rayé soit pratiquée dans la grande région de Québec comme dans la Baie des Chaleurs.

Il est clair que la mise à jour du projet du Port de Québec (Projet Laurentia) n'a pas changé en ce qui concerne la perte définitive d'habitats de poisson et de ses effets sur le rétablissement du bar rayé. C'est tout le fleuve qui subit l'impact de ce projet à cause de l'importance des sédiments et des superficies du dragage ainsi que de l'importance de la superficie d'habitat aquatique perdues. Avec ce projet, il faut se poser la question si on n'est pas en train de retourner aux pratiques du siècle dernier qui nous ont fait perdre une partie de notre jouissance du fleuve notamment en regard de la pêche sportive.

Nous nous préoccupons de la conservation des acquis obtenus ayant nécessité des années d'efforts et des millions d'investissements. Ainsi, le projet du Port de Québec est actuellement incompatible avec le rétablissement du bar rayé et des aires de repos et d'alevinage de la zone.

Dans ce contexte, nous recommandons que la mise à jour du projet intègre **la valeur écologique** des habitats qui seraient perturbés et, le coût et la durée de leur rétablissement, en y incluant les effets cumulatifs avec comparaison avec la **valeur économique** du projet. De plus, il est important de connaître le plan de compensation de l'habitat du poisson dans le cadre de la Loi sur les Pêches, ainsi que son coût.