



**Commentaires concernant l'étude d'impact environnementale du Projet d'aménagement d'un
quai en eau profonde dans le Port de Québec – Secteur Beauport**

Présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

par Équiterre

28 juin 2017

1. À PROPOS	2
1.1 Descriptif d'Équiterre	2
1.2 Pertinence de l'intervention	2
2. INTRODUCTION	4
3. COMMENTAIRES	5
3.1 Raisons d'être du projet Beauport 2020	5
3.1.1 Un projet qui doit être vu dans son ensemble	5
3.1.2 Résultats financiers et changement de cap	6
3.1.3 Concurrence à l'échelle canadienne	7
3.1.4 Quels sont les réels besoins commerciaux?	9
3.1.5 Un projet face à la crise climatique	10
3.2 Le changement de scénario : ou comment faire un pied de nez au processus d'évaluation environnementale	11
3.3 Impact sur le transport terrestre	12
3.3.1 Impacts de la circulation routière sur la population durant la phase d'exploitation	14
3.3.2 Impacts de la circulation ferroviaire sur la population durant la phase d'exploitation	16
3.3.3 Impacts sur la circulation routière durant la phase de construction	17
3.3.4. Impacts sur le transport ferroviaire de personnes	18
3.4 Construire l'acceptabilité sociale avant les quais	18
3.5 Impacts sur les paysages et l'aménagement du territoire	20
3.6 Autres commentaires	21
3.6.1 Adaptation aux changements climatiques	22
3.6.2 Qualité de l'air	22
3.6.3 Retrait du brise-lame	23
3.6.4 Qualité de l'eau	23
3.6.5 Environnement sonore	23
3.6.6 Emplois	24
5. CONCLUSION	25
6. RÉFÉRENCES	26
ANNEXE 1	31

1. À PROPOS

1.1 Descriptif d'Équiterre

Équiterre s'est donné pour mission de proposer des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables. Très préoccupé par le phénomène des changements climatiques, Équiterre a développé au cours des années une expertise importante en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction.

Équiterre compte 25 000 membres qui lui procurent plus de 50 % de son financement et plus de 130 000 sympathisants qui participent à ses actions. L'organisme a fêté ses 25 années d'existence en 2018 et possède des bureaux à Montréal, Québec et Ottawa où travaillent une cinquantaine d'employés. Il influence les politiques publiques fédérales et québécoises en environnement et en lutte aux changements climatiques. Son siège social est situé dans la Maison du développement durable à Montréal, un bâtiment écologique exemplaire qu'il a contribué à mettre sur pied, tandis que son bureau de Québec est situé au Centre culture et environnement Frédérick Bach depuis une douzaine d'années. Il y travaille une dizaine d'employés qui collabore notamment avec différents organismes et comités de la région.

1.2 Pertinence de l'intervention

Équiterre s'est d'abord intéressé au projet d'agrandissement du Port de Québec dans le contexte où le scénario prévu des installations comprenait la manutention de vracs liquides, soit d'hydrocarbures. Équiterre s'inquiétait du transport de produits pétroliers au Québec et à l'accroissement de la production de ces types d'énergie.

Dans cette perspective, l'organisme a publié le rapport « Un désastre en double – Le transport du bitume tiré des sables bitumineux menace le lac Saint-Pierre et le fleuve Saint-Laurent » [Conseil des Canadiens et

Équiterre, 2015] et s'est opposé notamment au développement du Port pétrolier de Cacouna, dans le cadre du Projet Énergie Est de TransCanada, ainsi qu'au projet de port méthanier à Rabaska.

Malgré les modifications de scénario d'exploitation apportées par le Port de Québec dans le cadre des présentes évaluations environnementales, Équiterre souhaite tout de même apporter quelques préoccupations auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE). Il s'agit de commentaires portant sur l'étude d'impact environnemental (ÉIE) du « Terminal multifonctionnel en eau profonde – Beauport 2020 », ainsi que sur le Document de réponses à la lettre de non-concordance de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale appelé « Projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le Port de Québec – Secteur Beauport », déposés dans le cadre des consultations de l'ACÉE par l'Administration portuaire de Québec (APQ)¹. Dans le présent document, le projet étudié est appelé « Beauport 2020 » afin d'alléger le texte.

Nous soulignons que nous partageons les préoccupations des autres parties prenantes au processus d'évaluation environnementale, mais nous avons choisi de limiter notre étude sur quelques questions, notamment en raison du temps imparti. Sans s'y restreindre, Équiterre s'inquiète des émissions de particules dans l'atmosphère, l'aspect cumulatif de celles-ci sur l'environnement et la santé humaine, les impacts sur la qualité de l'eau et la navigation sur le Saint-Laurent, la préservation des paysages et l'aménagement du territoire, la perte d'habitat et la protection de la faune et la de flore dans ce lieu particulier.

¹ L'ensemble des documents de l'ÉIE se retrouvent sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale: <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/proj/80107?culture=fr-CA>

2. INTRODUCTION

Malgré les précisions apportées au projet grâce au processus d'évaluation environnementale, il ne nous est pas permis d'appréhender sereinement les effets environnementaux du projet soumis par l'Administration portuaire de Québec (APQ). D'une part, le projet final aura des répercussions sur l'ensemble du corridor du Saint-Laurent, et à ce titre, l'ÉIE ne s'y attarde pas. D'autre part, la précision du scénario définitif des activités entache le processus d'évaluation environnementale : des expertises ont été produites en début des consultations publiques, mais ne servent plus l'ÉIE, le temps imparti pour l'analyse du scénario définitif s'avère donc diminué et la population n'a pu obtenir des consultations publiques à la hauteur de la problématique.

Enfin, il est regrettable de constater la multiplication de projets portuaires sur le fleuve Saint-Laurent qui sont tous évalués isolément sans qu'aucune évaluation stratégique ait été réalisée au préalable ou qu'un plan de gestion intégrée vienne encadrer la mise en place de nouvelles infrastructures. Si le transport maritime est un secteur économique historique et de premier au plan au Québec, en revanche, il ne saurait éclipser l'attachement sentimental et culturel que la population québécoise dans son ensemble accorde à ce plan d'eau. La réussite de quelques-uns ne peut se faire au détriment de tous.

3. Commentaires

3.1 Raisons d'être du projet Beauport 2020

3.1.1 Un projet qui doit être vu dans son ensemble

La construction du secteur Beauport dans les années 1960 a permis au Port de Québec de devenir une plaque tournante à l'échelle de l'Amérique du Nord pour le transbordement de vrac solide et liquide [Port de Québec, 2008]. L'administration portuaire souligne que « sans le Port de Québec, ces navires n'auraient pu accoster ailleurs sur le long du Saint-Laurent. La région, la province et le pays auraient perdu ces opportunités d'affaires au profit des ports américains » [Port de Québec, 2014]. Le projet Beauport 2020 était ainsi justifié au départ par le fait qu'il existe une « vive compétition entre les ports de la côte Est américaine » [Port de Québec, 2016a]. Les nouveaux investissements auraient ainsi permis au Port de Québec de maintenir son avantage comparatif dans ce créneau du marché et de créer des emplois au Canada.

Les résultats financiers lancinants des dernières années pourraient avoir incité l'administration portuaire à retourner sur sa table à dessin afin de diversifier ses créneaux activités. Il faut faire une revue de l'actualité pour en comprendre l'essence. En s'engageant dans cette voie, le Port de Québec entrera cependant directement en concurrence avec le Port de Montréal et le port d'Halifax, voire celui de Vancouver puisque l'administration portuaire estime que « le Port de Québec peut assumer un rôle dans les échanges commerciaux entre la Chine et notre marché » [Port de Québec, 2018]. Ces ports qui ont par ailleurs investi ou qui comptent investir dans les années à venir pour accroître leur capacité.

Plusieurs milliers de conteneurs, qui pourraient autrement être transbordés à proximité de la frontière américaine dans le port de Montréal, sillonneront sur le réseau routier et ferroviaire, diminuant la qualité de l'air et le niveau de la sécurité routière ou nuisant au transport ferroviaire de passager. Si le projet génère des emplois locaux dans la région de Québec, cela se fera au détriment de ceux de la région de Montréal, d'Halifax et de Vancouver. Il n'est pas certain que ce projet sera avantageux ni sur le plan économique ni sur le plan environnemental.

3.1.2 Résultats financiers et changement de cap

Parmi les avantages du projet Beauport 2020, il est fait mention que « puisque les quais sont publics, ils sont peu dépendants des tendances de marché et des cycles économiques et offrent donc une résilience supplémentaire à notre économie ». Au cours des dernières années, le Port de Québec a pourtant affirmé le contraire à de nombreuses reprises. Dans le rapport annuel de 2010, il est fait mention que « la santé économique et financière des marchés internationaux exerce une influence considérable sur les performances du Port de Québec » [Port de Québec, 2010]. Dans son rapport annuel de 2014, le Port de Québec explique par ailleurs les diminutions successives de tonnage de vrac liquide et solide par un ralentissement cyclique du prix des ressources naturelles (Figure 1) [Port de Québec, 2014]. Cette fragilité aux cycles économiques explique en partie le récent intérêt du Port de Québec pour développer de « nouveaux créneaux », dont celui des marchandises conteneurisées [Port de Québec, 2016a].

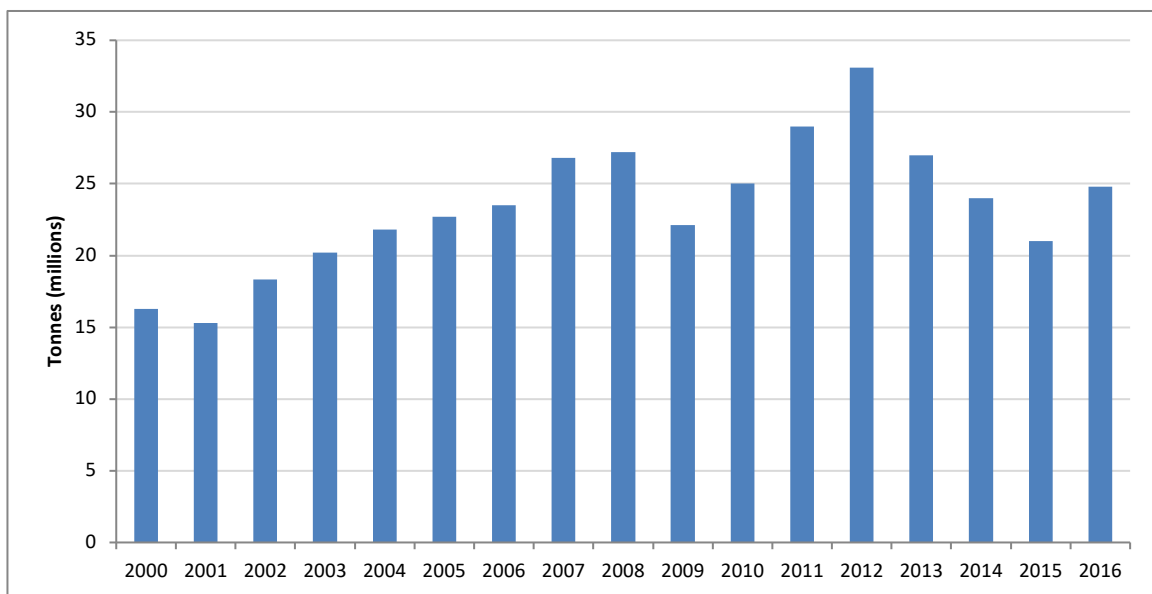


Figure 1 : Évolution du tonnage au Port de Québec, total du vrac liquide et solide, millions de tonnes, 2000-2016
Source : Rapports annuels de gestion du Port de Québec

Dans son rapport annuel de 2011, intitulé Regard vers l'avenir, le Port de Québec cherche à rectifier certains mythes et met l'accent sur leur spécialisation dans la manutention et le transit de vrac solide et liquide (Figure 2) [Port de Québec, 2011].



Figure 2 : Le port du Québec, du mythe à la réalité ...
Source : Port de Québec (2011)

L'orientation du projet Beauport 2020 a ensuite fortement évolué. En 2016, la simulation d'aménagement prévoyait une division de l'arrière-quai en trois zones, soit l'une dédiée au transbordement de vrac liquide occupant (62 %), la seconde au vrac solide sous couvert (20 %) et la dernière pour des marchandises générales (conteneurisées ou non) (18 %) [Port de Québec, 2016a]. À la fin de 2017, le Port de Québec a annoncé son intention de se spécialiser uniquement dans la manutention de conteneurs par l'entremise [Radio-Canada, 12 décembre 2017]. Une entente de partenariat avec Hutchison Ports et le Canadien National a été officialisée en 2019. Le nouveau projet de terminal, désormais appelé Laurentia, verrait 500 000 conteneurs passer par ses quais chaque année [Stéphanie Martin, Journal de Québec, 28 mai 2019].

3.1.3 Concurrence à l'échelle canadienne

Selon le Port de Québec, le projet Beauport 2020 permettrait «de renforcer l'économie canadienne en solidifiant la chaîne logistique de transport » [Port de Québec, 2016a]. Pourtant, le Port semble jouer cavalier seul dans son projet d'agrandissement, particulièrement depuis l'annonce de son scénario de conteneurisation, un projet qui entrera plutôt directement en concurrence avec d'autres ports canadiens. Mario Girard, président-directeur général du Port de Québec, a indiqué que le projet de terminal de conteneurs Laurentia permettra au port de rattraper une partie du retard qu'il a sur d'autres ports de la côte est, dont ceux de Montréal et d'Halifax [Ian Bussièrès, Le Soleil, 22 juin 2019].

Le Port de Montréal a d'ailleurs qualifié l'annonce d'étonnante, considérant qu'il projette également la construction d'un terminal avec une capacité de 1,15 million de conteneurs à Contrecoeur [Gabriel Béland, La Presse, 28 mai 2019]. Tandis que Madeleine Paquin, présidente de Logistex, une entreprise de logistique maritime, affirmait « [les administrateurs de Québec] ne veulent pas vraiment collaborer; ils veulent juste le cargo [de] Montréal. Alors, ça commence mal comme point de collaboration. Il faudrait avoir un objectif commun et pas l'objectif de juste prendre les clients » [Jean-Philippe Robillard, Radio-Canada, 17 août 2018]. En 2017, DP World, a quant à lui, terminé l'agrandissement du terminal à conteneurs Fairview au port de Prince Rupert, ce qui augmente la capacité de débit annuel de 60 %, passant de 850 000 à 1,35 million d'équivalent vingt pieds (EVP). Le terminal peut désormais accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde [Transport Canada, 2017]. Bref, Beauport 2020 viendrait concurrencer directement les activités d'autres ports canadiens, alors que ces derniers devraient plutôt collaborer et mettre en place une stratégie commune pour concurrencer les ports américains.

Nous comprenons que le projet Beauport 2020 permettrait de positionner stratégiquement le Port de Québec sur les marchés mondiaux afin de satisfaire l'augmentation du trafic maritime prévue au cours des prochaines décennies. À ce titre, le projet s'insère dans la stratégie maritime du Québec [Ministère des Transports du Québec] et dans cet effort d'accroître le potentiel du réseau de transport que constitue le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. Également, tout comme le souligne l'APQ, l'augmentation des capacités des ports de la côte est (New York, New Jersey, etc.) modifie les lignes maritimes et la pression se fait de plus en plus forte sur les ports du fleuve Saint-Laurent.

En ce qui a trait aux différents projets de requalification ou d'agrandissement de ports le long du fleuve Saint-Laurent, sans favoriser l'un ou l'autre de ces projets, l'ACÉE doit avoir une vue d'ensemble des projets actuels et futurs afin de tenir compte de l'ensemble des impacts cumulatifs sur l'environnement et la navigation du fleuve. En l'absence de cette compréhension globale des projets et de leurs impacts, il est indéniable que cela renforce nos inquiétudes sur le devenir et la santé des écosystèmes du Saint-Laurent.

- Faire la liste des projets actuels ou en cours le long du Saint-Laurent et en analyser leurs impacts cumulatifs.
- Détailler les impacts de Beauport 2020 sur les activités portuaires au Canada. En d'autres mots, combien de tonnes de marchandises seront détournées du Port de Montréal, d'Halifax et de Vancouver ?

3.1.4 Quels sont les réels besoins commerciaux?

Au début des consultations publiques, l'APQ justifiait, haut et fort, le projet Beauport 2020 par la congestion aux quais et la nécessité d'y accroître les activités existantes. Or, avec le nouveau scénario des activités, la justification de Beauport 2020 est tout autre : la recherche de nouveaux clients. Le port vogue sur les opportunités que le marché peut lui offrir, sans réellement préciser ses besoins. L'APQ élucide, aujourd'hui, beaucoup trop rapidement ces éléments qui étaient pourtant à la base du dépôt du projet auprès de l'ACÉE : « En raison de la précision de la vocation commerciale associée au projet, le nouveau terminal de conteneurs ne répond plus à l'enjeu de congestion des navires en période de pointe, car il comportera des installations dédiées spécifiquement aux navires porte-conteneurs qui ne peuvent être aménagées ailleurs sur la propriété actuelle de l'APQ. Par conséquent, il n'est plus jugé requis de fournir davantage d'information démontrant les problématiques de congestion des navires aux différents postes à quai du secteur de Beauport, car il ne s'agit plus d'un élément contribuant à justifier le projet Beauport 2020 révisé (100 % conteneurs)[...] ».

Que sont devenus les besoins des clients actuels ? Comment accueillent-ils ce changement de paradigme ? Comment l'APQ répondra à la problématique de congestion des quais existants ? Pourquoi ajouter des nouveaux besoins et marchés ? Est-ce que la capacité d'accueil sera suffisante pour concurrencer les autres ports nord-américains ? Annoncée en grande pompe, l'entente avec le Canadien National et le réseau international Hutchison Ports, nous apporte une information qui était jusqu'ici absente qu'en aux exploitants des installations envisagées, mais s'avère insuffisante. Il s'agit d'une entente entre transporteurs, mais le flou reste en ce qui a trait aux marchandises qui seront transitées. L'APQ ne fournit malheureusement aucun détail concernant cette entente ou sur leurs clients futurs. Que contiendront ces conteneurs ? Qui aura intérêt à faire transiter leur marchandise

par la ville de Québec alors que son réseau ferroviaire est restreint ? En somme, aucune garantie économique n'a été apportée clairement par l'APQ.

- Expliquer en quoi les besoins des clients actuels ne sont plus prioritaires. En ce sens, en quoi les justifications de Beauport 2020 en début de consultation publique de l'ÉIE ne sont plus d'actualité?
- Divulguer, quitte à en préserver la confidentialité, les ententes commerciales qui détermineront, non pas l'exploitant des quais, mais les marchandises qui y seront transigées.
- Détailler la route, des matières déchargées au Port de Québec jusqu'au lieu de réception finale, soit par transport par train ou par camions et en évaluer les impacts environnementaux (GES, particules fines, etc.).

3.1.5 Un projet face à la crise climatique

Nous ne pouvons que souscrire aux projets qui tentent de favoriser des modes de transport plus économiques et plus respectueux de l'environnement en ce qui a trait, notamment, à la consommation de carburant et à la réduction des gaz à effet de serre. Si le premier scénario de Beauport 2020 permettait de développer le transport maritime sur courte distance et ainsi encourager les entreprises à utiliser le transport maritime comme mode de transport, il en va autrement pour le deuxième scénario où il est prévu que 85 % des transbordements se feraient par rail et 15 % par camionnage. Il fut aussi annoncé que les marchandises transbordées à Québec iront desservir le marché du Midwest américain. Afin d'interroger la raison d'être de ce projet, il convient de voir si ce dernier répond aux objectifs gouvernementaux de lutte aux changements climatiques et de développement durable et si l'APQ s'est dotée de mécanismes de protection environnementale qui ne se résument pas à un simple exercice de communication.

Dans un contexte d'urgence climatique, l'ACÉE doit interroger le projet au-delà de l'infrastructure de béton, des modes de déplacement ou des impacts locaux. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) affirme qu'il doit y avoir un mouvement de la société « sans précédent » afin de contrer la crise climatique. Le groupe plaide notamment pour une réduction de 75 % à 90 % des émissions de CO₂ du secteur industriel d'ici 2050 par rapport à 2010, mais aussi pour une meilleure planification du développement urbain

et de l'utilisation du territoire. Ainsi, comment ce projet industriel s'insère dans la lutte aux changements climatiques? Permettra-t-il d'atteindre les cibles de réduction de GES que se sont fixées le Québec et le Canada? Quels seront les produits qui seront conteneurisés : leurs origines, leurs finalités, etc.? Comment ceux-ci serviront la lutte aux changements climatiques? Combien de GES Beauport 2020 émettra dans l'ensemble de son cycle d'activité – jusqu'à la fin de sa vie utile?

- Justifier en quoi, Beauport 2020, contribuera à la crise climatique.
- Expliquer comment Beauport 2020 s'intègre dans les cibles de réductions des GES du Québec et du Canada.
- Comptabiliser les émissions de GES issues du camionnage dans son ensemble, soit du chargement aux quais à Beauport, jusqu'à leurs lieux de déchargement – ne pas se restreindre à 2km.
- Prévoir les mesures de mitigations de GES pour l'ensemble de la durée de vie du projet Beauport 2020.

Nous nous interrogeons également sur la méthodologie dans le calcul des émissions de GES, entre autres choses : est-ce réaliste seulement deux locomotives en phase d'exploitation, les émissions de certains camions sont calculées en marche au ralentie; il s'agit pourtant d'une mesure de mitigation prévue, etc.

3.2 Le changement de scénario : ou comment faire un pied de nez au processus d'évaluation environnementale

Le changement de scénario des activités d'exploitation répond à bons nombres de questions qu'Équiterre avait exposé dans son premier mémoire [Équiterre et Stop Oléoduc, 2017]. Nos inquiétudes portaient, en grande partie, sur la construction de nouvelles infrastructures permettant le stockage et le transport d'hydrocarbures. Il s'agit d'une amélioration du projet.

Cependant, nous croyons que ce changement de scénario est majeur : certaines installations prévues ne seront plus construites, d'autres seront modifiées et les impacts économiques et humains du changement d'exploitations n'ont pas été pris en compte en première phase des consultations publiques. Ce changement

complet de scénario brime le processus d'évaluation environnementale et son processus démocratique. Il s'agit d'un véritable pied de nez à toutes les parties prenantes de cette ÉIE.

Dans les premiers commentaires d'Équiterre, nous recommandions que l'APQ se soumette, en cas de modification du scénario des activités, à de toutes nouvelles consultations environnementales auprès de l'ACÉE et au processus d'examen TERMPOL. Nous croyions ceci primordial et nécessaire à la crédibilité de la présente évaluation environnementale. Nous le pensons toujours.

Face à la situation, Équiterre apprécie que l'ACÉE ait ouvert une nouvelle consultation publique afin de commenter le Document de réponses à la lettre de non-concordance, un document de plus de 1 400 pages, mais nous croyons que cela n'est pas suffisant. L'ACÉE aurait dû stopper le processus d'évaluation et en recommencer un à nouveau offrant ainsi aux parties prenantes des délais supplémentaires, des fonds supplémentaires, des séances d'information publique organisées par l'ACÉE (et non pas de simples kiosques du promoteur), tout en intégrant de nouveaux experts en conteneurisation. Ce changement de scénario a aussi coûté énormément de ressources financières et humaines tant au promoteur, aux différentes institutions publiques et aux parties prenantes. Nous considérons la situation totalement déplorable et craignons que l'évaluation environnementale canadienne ne soit pleine et entière.

- Obtenir des avis et des analyses d'experts indépendants, issus notamment des milieux académiques, en logistique des terminaux portuaires de conteneurs.

3.3 Impact sur le transport terrestre

L'Association des employeurs maritimes (AEM) s'oppose à la construction d'un terminal de conteneurs sur un éventuel agrandissement du Port de Québec dans le secteur de Beauport. Ils soulignent notamment que les marchandises devront être transportées « sur de plus longues distances, par camion ou par train, augmentant les coûts d'opération, les temps de transit, la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre » [Annie Morin, Le Soleil, 8 janvier 2018].

Le Port de Québec souligne lui-même que « parmi tous les moyens de transport de marchandises [le transport maritime] est le plus avantageux sur le plan environnemental, permettant une plus grande efficacité énergétique et moins d'émissions de GES, en plus d'être le mode de transport le moins générateur de nuisances sociales » [Port de Québec, 2018]. Aussi, comme l'indique le rapport annuel de 2014 du Port de Québec, un navire de petite taille peut transporter 25 000 tonnes de marchandises. En comparant aux autres modes de transport, il faudrait 870 camions et 225 wagons ferroviaires pour transporter la même quantité de marchandises [Port de Québec, 2014].

Le rapport du Research and Traffic Group [2013] indique lui aussi « les navires des Grands Lacs consomment moins de carburant et émettent moins de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre que les modes de transport terrestre. L'analyse démontre aussi qu'un transfert des marchandises transportées par navire dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent vers les modes de transport routier et/ou ferroviaire mènerait à un accroissement de la congestion, une majoration des coûts d'infrastructure pour l'entretien routier et une forte augmentation des nuisances acoustiques.»

Pour rappel, le secteur du transport est le principal émetteur de GES au Québec. À lui seul, il représente environ 40 % des émissions de la province, ce qui représentait 27,3 Mt éq. CO₂ rejeté dans l'atmosphère en 2013, chiffre bien supérieur à la moyenne nationale qui s'étalonne autour de 28 %. Le transport routier est en grande partie responsable de ce bilan. De 1990 à 2015 la flotte de véhicules lourds a augmenté de 35 % au Québec, faisant ainsi croître les émissions de 91,1 %, soit de 4,6 à 8,8 Mt éq. CO₂ [Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, 2016]. Si la polyvalence de ce mode de transport le rend indispensable pour acheminer des marchandises, en revanche, il n'est pas économique en raison de sa capacité de charge limitée. De plus, la capacité de charge varie en fonction du type de produit transporté.

Outre les enjeux liés à la réduction des GES, l'augmentation du transport routier induite par le projet soulève d'autres questions. En effet, le camionnage est l'une des principales causes de détérioration du réseau routier ce qui génère des coûts importants d'entretien et de reconstruction des voies de communication [Hirshhorn, Ronald, 2002]. De plus, il contribue fortement aux problèmes de congestion déjà observés et de nuisances dans

les milieux de vie situés aux abords des voies empruntées (qualité de l'air, environnement sonore et visuel). Enfin, les itinéraires routiers variant en fonction des carnets de livraison, les trajets ne sont pas fixes dans le temps et l'espace, diffusant ainsi le risque sur l'ensemble du territoire.

3.3.1 Impacts de la circulation routière sur la population durant la phase d'exploitation

Les plans du projet Beauport 2020 prévoient que les conteneurs qui arriveront ou quitteront le terminal de Beauport circuleront par voie terrestre dans une proportion de 85 % par le réseau ferroviaire et 15 % par le réseau routier [Port de Québec, 2018].

Cette part modale est significativement plus élevée que les statistiques officielles sur le transport de marchandises qui indiquent que le transport routier accapare plus de 50 % du marché. Plus encore, les chiffres révélés dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, le camionnage représente le mode de transport des marchandises le plus utilisé dans la région métropolitaine de Québec avec 90 % de la part de marché [Communauté métropolitaine de Québec, 2013]. Le ministère des Transports du Québec souligne à ce titre que « le transport routier des marchandises occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie du Québec et de l'espace économique nord-américain. En raison de ses avantages concurrentiels en ce qui a trait à la flexibilité, à la rapidité et au coût, le transport routier domine les autres modes de transport des marchandises au Québec ». Il indique également, en ce qui a trait à l'intermodalité : « Aujourd'hui, à la suite de l'intégration des chaînes logistiques de transport, ce qui importe pour l'expéditeur ou le consignataire, c'est que la marchandise soit transportée le plus efficacement possible, et ce, en combinant de façon optimale les différents modes afin d'obtenir le meilleur service au meilleur coût » [Ministère des Transports du Québec, 2009].

Une compétitivité insuffisante du modèle d'affaires du service intermodal fer-route annoncé par le promoteur pourrait donc entraîner une hausse du transport routier de marchandises, de la congestion des émissions polluante et des GES [Ressources naturelles Canada, 2016a et 2016b] ainsi que du nombre d'accidents impliquant des automobilistes [Transport Canada, 2017].

Transport Canada [2008] a, par ailleurs, une étude dont le but est « d'évaluer les impacts environnementaux et sociaux du transport maritime à courte distance au Canada, et de comparer les impacts de ce type de transport avec ceux du transport ferroviaire et du transport routier. Les impacts environnementaux étudiés sont la consommation de carburant, les principaux contaminants atmosphériques (PCA), les gaz à effet de serre (GES), ainsi que d'autres impacts environnementaux non quantifiables; les coûts sociaux englobent les accidents, la congestion et le bruit. Les résultats montrent que le transport maritime à courte distance est celui qui entraîne les coûts environnementaux et sociaux les plus bas, dans trois scénarios sur quatre. » Pour le corridor Halifax-Montréal, les bénéfices du transport ferroviaire et maritime seraient équivalents. Les coûts du transport routier sont cependant près de 3 fois plus élevés.

Pour l'ensemble de ces commentaires : comptabiliser les impacts issus du camionnage dans son ensemble, soit du chargement aux quais à Beauport, jusqu'à leurs lieux de déchargement – ne pas se restreindre à 2 km:

- Déterminer les parts modales (routier/ferroviaire) prévues pour les 500 000 conteneurs qui feront annuellement l'objet d'une manutention.
- Comparer les impacts environnementaux de ce transport terrestre comparativement au transport maritime.
- Modéliser différents scénarios selon des parts modales (routier/ferroviaire) différentes advenant que la part du transport routier soit plus importante que prévu et en déterminer les impacts environnementaux.
- Chiffrer les coûts qui sont habituellement supportés par la collectivité du camionnage, dont l'usage prématuré des routes.
- Modéliser les impacts selon différentes vitesses (ne pas se limiter aux 20 km/h prévus sur le territoire de Beauport 2020)
- Sonder l'ensemble travailleur actuel sur le territoire de l'APQ quant à leur mode de déplacement. L'ÉIE évalue un ratio de 1,2 occupant par véhicule et nous nous questionnons sur le choix de ce ratio dans leur méthodologie.

Le rapport sur le camionnage pendant l'opération du terminal présente différents itinéraires [WSP, 2018b]. Les risques de collisions avec des cyclistes ou des piétons ne sont cependant mentionnés nulle part bien que plusieurs accidents se soient produits le long des itinéraires proposés [Accès Transports Viables, 2018].

- Déterminer les mesures de mitigation des risques prévus à cet égard.

3.3.2 Impacts de la circulation ferroviaire sur la population durant la phase d'exploitation

Le transport ferroviaire n'est pas non plus sans occasionner des désagréments pour les populations locales. Comme le souligne Julien Sylvestre [2017], « l'augmentation de passages de trains sur une voie ferrée engendre de la congestion aux passages à niveau selon l'horaire, la vitesse et la longueur du train. Tout dépendant du débit de circulation aux passages à niveau, le temps de blocage peut avoir pour conséquence de créer des files d'attente importante sur réseau. La hausse des niveaux de bruit et vibrations affectera également la population à proximité des voies ferrées pouvant ainsi provoquer des perturbations du sommeil et du dérangement (...) les impacts sur la circulation dépendent fortement de la vitesse du train et du débit de circulation au passage à niveau. Par exemple, à une intersection achalandée, le délai d'attente moyen par véhicule peut atteindre 5 minutes et impacter jusqu'à 150 véhicules si un train circule à 30 km/h. Cependant, si celui-ci circulait à une plus haute vitesse, il engendrerait un plus haut niveau de bruit. Il existe donc une contradiction entre les impacts sur la circulation et les impacts sur le bruit difficilement acceptable par les communautés. En fait, le bruit d'un train de marchandises circulant à 60 km/h provoquerait un niveau de bruit de 43 dB(A) pour une personne à 300 mètres de la voie ferrée. À ce niveau sonore, c'est souvent entre 1 % et 2,5 % d'une population qui est affectée par le bruit en provenance du train selon la région d'analyse. Par ailleurs, la couverture des services d'incendie est touchée par le passage des trains et la cohésion entre les compagnies ferroviaires et les municipalités est primordiale. Par exemple, dans notre étude de cas, une des municipalités voit 55 % de sa population isolée du poste d'incendie en cas de blocage majeur de la voie ferrée. Finalement, le transport de conteneurs ne représente pas de risques importants concernant les matières dangereuses et engendre un niveau de vibration plutôt faible à plus de 50 mètres de la voie ferrée. »

Dans la Ville de Québec, le réseau ferroviaire se limite à quelques rails. Beauport 2020 augmentera de manière significative le transport ferroviaire de marchandises à travers les quartiers de Limoilou, Vanier, Sainte-Foy et Cap-Rouge, soit au cœur de quartiers centraux et industriels.

- Déterminer les mesures de mitigation pour la circulation routière dans la Ville de Québec, le bruit et les émissions polluantes et de gaz à effet de serre.
- Préciser l'impact sur les services locaux d'urgence (ex. ambulance, pompier) et assurer leur mise à jour en fonction des nouveaux impacts.
- Préciser le nombre de wagons supplémentaires qui circuleront sur le réseau ferroviaire situé dans la Ville de Québec, le nombre maximal de wagons par train et le nombre de passages supplémentaires.

3.3.3 Impacts sur la circulation routière durant la phase de construction

L'itinéraire pour l'usine à béton indique une hausse de la circulation à proximité de la Gare de Palais qui accueille des centaines de milliers de voyageurs chaque année [VIA Rail, 2016]. Il est notamment prévu que les camions lourds emprunteront la rue Abraham-Martin vers le sud, puis la rue Saint-Paul vers l'ouest. Ce secteur dispose de peu de traverses piétonnes pour accéder à la Place Jean-Pelletier, au stationnement SPAQ et au Marché du Vieux-Port. L'étude d'impact du camionnage ne fait pas mention de la circulation de piétons et de cyclistes sur la rue Abraham-Martin, en particulier à la hauteur du Corridor du Littoral, ainsi que sur la rue de la Gare du Palais. La Table de concertation sur les véhicules lourds [2007] a par ailleurs souligné « qu'étant peu conscients des exigences et des contraintes liées à la conduite de véhicules lourds, les piétons et les cyclistes adoptent fréquemment des attitudes et des comportements non sécuritaires à proximité de tels véhicules » [AQTR, 2011]. Une enquête du coroner, tenue au Québec pour éclaircir les causes et les circonstances du décès d'un piéton heurté par un véhicule lourd a par ailleurs souligné l'importance de sensibiliser les propriétaires des camions-remorques afin qu'ils munissent leurs véhicules de miroirs antévisseurs couvrant les angles morts de leurs véhicules. Aussi, si cette solution ne permet pas à elle seule de pallier l'ensemble de la problématique des angles morts sur les véhicules lourds, des chercheurs proposent en outre l'ajout de caméras, de « rétrovisseurs intelligents » et/ou de dispositifs STI de détection [AQTR, 2011].

- Déterminer les mesures de mitigation prévues sur le réseau local pour ce secteur (ex. aménagement de traverses piétonnes supplémentaires, signalisation routière).
- Préciser si des dispositifs visant à réduire les angles morts et à détecter les piétons et les cyclistes seront ajoutés aux camions lourds.

3.3.4. Impacts sur le transport ferroviaire de personnes

Puisque la plupart des voies ferrées que VIA Rail utilise quotidiennement appartiennent au CN, au CP et à d'autres exploitants de lignes courtes, la société d'État doit négocier des accords de service avec ces compagnies pour avoir accès à leurs infrastructures. Les services de transport de voyageurs doivent donc partager les voies ferrées avec les trains de marchandises et VIA Rail n'est pas toujours en mesure d'établir des horaires qui correspondent le mieux à ses intérêts commerciaux à l'heure actuelle. Ces dernières années, la société s'est employée à améliorer la ponctualité de ses services. Le taux de ponctualité a subi une diminution en 2014 pour se fixer à 76 % en raison de l'augmentation du transport de pétrole, de céréales et de marchandises, et de la multiplication des trains de banlieue à Toronto et à Montréal. Selon VIA Rail, l'achalandage aurait également diminué depuis 2008 à cause de la concurrence accrue des trains de marchandises et des trains de banlieue [Bibliothèque du Parlement, 2015]. L'accroissement prévu du transport de marchandises sur le réseau du CN pourrait donc d'autant plus nuire aux services de VIA Rail, rendre moins compétitif ce mode de transport, accroître les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière. Dans le contexte de crise climatique, le transport des personnes par le réseau ferroviaire doit pourtant être favorisé, d'autant qu'il s'agit de l'une des seules alternatives de mobilité durable à l'automobile le long du corridor Québec-Windsor.

- Déterminer les mesures de mitigation prévues pour assurer la pérennité du transport ferroviaire des personnes.

3.4 Construire l'acceptabilité sociale avant les quais

Au-delà du béton et des quais, l'APQ doit se construire une acceptabilité sociale qui lui fait clairement défaut. Certes, l'ACÉE évalue le contexte environnemental, mais l'humain en fait partie et ne doit pas en faire outre dans ses évaluations. Les impacts sur les résidents limitrophes du port doivent être pris en compte dans l'ÉIE, mais aussi dans une zone élargie. Une lecture rapide des périodiques démontre la difficile cohabitation : poussières,

construction de silos de granules, bruits, camionnage, etc. Le voisinage du port, situé au cœur de la ville, ne se fait pas sans heurts.

D'ailleurs, un combat citoyen est mené dans la Capitale-Nationale sur la question des poussières émanant des installations du port depuis nombre d'années. Manifestations publiques, conférences de presse et autres activités de sensibilisation ont été menées par des centaines de citoyens au fil des ans. Ce combat fut représenté par une jeune famille du quartier Limoilou dont leurs actions furent l'objet d'un documentaire en 2017. Le film, *Bras de fer* [Jean-Laurence et Jonathan Seaborn, 2017], a remporté le prix du jury lors du Festival international du film des droits de l'homme de Paris. Également, ce militantisme citoyen fut sujet d'étude par la professeur titulaire au département d'études sur l'enseignement et l'apprentissage de l'Université Laval et chercheure au Centre de recherche et d'intervention sur la réussite scolaire (CRIRES), Chantal Pouliot, dans son essai *Quand les citoyens.ne.s soulèvent la poussière : la controverse autour de la pollution métallique à Limoilou* [Pouliot, Chantal, 2015]. Nous suggérons à l'ACÉE d'en faire écoute et lecture et d'en tirer certains commentaires.

Ce combat, porté dans les médias, dans les instances politiques et, bien sûr, auprès de l'APQ, s'est muté également dans les instances judiciaires. D'abord, un premier recours collectif concernant l'événement de la poussière rouge du 26 octobre 2012 s'est soldé par une victoire des requérants, les citoyens, le 5 février dernier. Il s'agit d'un jugement historique en matière environnementale. Arrimage du Saint-Laurent, un exploitant au Port de Québec devra ainsi payer aux membres du groupe entre 100 \$ et 200 \$ par logement dans les zones ciblées. Le Port de Québec est caution des sommes. Un second recours collectif sera débattu devant les tribunaux, dans les prochains mois, concernant les troubles et inconvénients anormaux découlant des activités de la Compagnie d'arrimage de Québec et de l'Administration portuaire de Québec. Nous croyons que l'ACÉE devrait tenir compte du jugement et des documents déposés dans le cadre de ces deux recours collectifs.

Aussi, neuf résidents sur dix du Vieux-Limoilou affirment être préoccupés par l'environnement [Jean-François Néron, Le Soleil, 17 avril 2019] et la qualité de l'air, alors qu'un récent rapport partiel sur la qualité de l'air concluait que le quartier est l'un des plus pollués par les particules fines de toute la province. Cette inquiétude doit être prise en compte dans l'analyse du projet d'autant plus que « Les modifications à la qualité de l'air

anticipées pendant la phase d'exploitation du projet Beauport 2020 peuvent se traduire par une certaine inquiétude chez des résidents qui se demandent si elles représentent un risque pour leur santé. Rappelons que cette inquiétude peut être considérée comme un stress qui est susceptible d'influer sur la santé mentale, la qualité de vie et le bien-être de la population touchée par le projet» [Englobe, 2018].

Enfin, Équiterre, Accès Saint-Laurent Beauport, Eau Secours!, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), l'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec, Nature Québec et Transition Capitale-Nationale ont instigué une pétition demandant « l'abandon du projet Beauport 2020 et son remplacement par un nécessaire projet de nettoyage et de modernisation de l'actuel Port de Québec ». Cette pétition, lancée en mars 2018, a récolté plus de 14 000 appuis à ce jour. Le texte complet de la pétition « Non au projet Beauport 2020 » se retrouve en annexe de ce document.

Il en ressort que l'APQ a beaucoup de difficulté dans sa gestion avec la communauté environnante. Ses activités de sensibilisation ne semblent pas suffisantes auprès des citoyens qui attendent, depuis nombre d'années, des actions concrètes comme la mise sous couvert des installations existantes par exemple.

- Établir un échéancier de la mise sous couvert des installations existantes.
- Réviser l'efficacité des comités citoyens présentement en place.

3.5 Impacts sur les paysages et l'aménagement du territoire

L'attractivité de la région de Québec repose, en grande partie, sur la présence de nombreux lieux historiques et patrimoniaux. De l'arrondissement historique du Vieux-Québec inscrit sur la liste des sites du patrimoine mondial depuis 1985 par l'UNESCO [Parcs Canada] aux panoramas offerts des berges de l'Île d'Orléans ou de la terrasse Dufferin, il existe une diversité de paysages qui contribuent directement à la qualité de vie de la population et à l'activité économique du territoire. Comme le souligne le Plan métropolitain d'aménagement et de développement [Communauté métropolitaine de Québec, 2013], ces espaces historiques et naturels indissociables du Saint-Laurent constituent non seulement un produit d'appel pour l'industrie touristique dont

les retombées s'élèvent à plus de 1 milliard de dollars et à près de 30 000 emplois, mais sont également « une vitrine à l'échelle nationale et internationale » et sont « source d'identité et de fierté ».

Nous considérons que le projet Beauport 2020 nuit fortement aux efforts des populations riveraines pour la conservation de ce patrimoine et compromet l'authenticité de ce cadre de vie. Comme le suggère l'UNESCO, « à long terme, une attention particulière continuera d'être accordée aux modifications qui pourraient être proposées pour le bien, notamment en ce qui a trait à leurs impacts visuels, et des mesures appropriées continueront d'être implantées afin d'en assurer la protection, l'intégrité et l'authenticité » [Organisation des Nations Unies pour l'éducation]. Or, ce projet ne peut assurer l'arrimage et la cohabitation entre des installations portuaires dédiées principalement au transbordement de conteneurs et des usages récréatifs ou touristiques. En outre, il s'inscrit en contradiction avec les efforts d'aménagement des bords de l'eau au profit des usages récréatifs tels que le sont la promenade Champlain et la plage de Beauport [Accès Saint-Laurent-Beauport, 2014].

Afin d'apprécier les impacts visuels du projet sur le paysage, il aurait été préférable de montrer en différents points de vue les navires qui seront amenés à croiser le long de ce haut lieu du tourisme, et d'indiquer la fréquence de ces passages. En effet, la taille des navires et l'augmentation du trafic maritime sont des facteurs à considérer dans les impacts visuels perçus par les plaisanciers et passagers présents à bord des embarcations naviguant sur le fleuve. De même, les habitants des deux rives verront leur environnement visuel et leur qualité de vie fortement affectés par ce projet.

- Présenter différents angles des images modélisées de Beauport 2020, notamment à partir des secteurs de Beauport, de la baie de Beauport et de l'Île d'Orléans.

3.6 Autres commentaires

Tel que mentionné en début de document, Équiterre partage d'autres préoccupations qui, nous l'espérons, seront abordées par d'autres parties prenantes. Nous avons soulevé quelques interrogations à la lecture des documents déposés sur le site de l'ACÉE, en voici quelques-unes en vrac :

3.6.1 Adaptation aux changements climatiques

Il est reconnu que les changements climatiques auront des impacts majeurs sur nos sociétés et environnements. Or, l'APQ ne semble pas avoir pris toute la mesure que ces changements pourraient avoir non seulement sur les écosystèmes du Saint-Laurent, mais aussi ses propres activités. Les effets potentiels des changements climatiques sur le projet sont présentés de façon générique dans l'ÉIE.

- Déposer l'ensemble des études d'impacts concernant les changements climatiques dont dispose l'APQ sur ses installations existantes.
- Définir les mesures d'adaptation aux changements climatiques planifiées.

3.6.2 Qualité de l'air

Il est reconnu que la qualité de l'air des quartiers centraux, et particulièrement celle de Limoilou, est viciée en raison des différents projets industriels avoisinants, dont ceux situés sur le territoire de l'APQ. Il est soulevé que plusieurs seuils [Englobe 2008] de particules sont déjà dépassés, alors que Beauport 2020 viendrait ajouter de nouvelles nuisances. Nous croyons que, peu importe l'impact produit par le projet sur la qualité de l'air, l'APQ devrait d'abord mettre sous couvert les installations existantes avant de construire de nouveaux quais. À la lecture de l'ÉIE, nous constatons qu'il manque certaines données et que les effets cumulatifs des nuisances ne sont pas abordés. Nous constatons également que les nuisances du camionnage sont évaluées seulement sur le territoire de l'APQ, ce qui s'avère très limitatif eu égard à leur impact sur la qualité de l'air. Le principe de précaution devrait guider les positions de l'ACÉE, tant pour la santé environnementale qu'humaine.

- Indiquer les mesures des huit stations de surveillance de l'APQ.
- Étudier les effets cumulatifs des différentes particules émises sur la santé humaine.
- Évaluer l'ensemble des nuisances du camionnage, allant du chargement au déchargement. Préciser le nombre de camions prévus en phase d'exploitation. Englobe 2018 indique entre 102 et 204 camions, tandis que RWDI 2018 prévoit 77 camions supplémentaires par jour (28 125 camions par année).

3.6.3 Retrait du brise-lame

La configuration du brise-lame apportait son lot de contestations des parties prenantes en phase 1 de l'ÉIE. Nous saluons donc son retrait. Cela dit, il s'agit, encore une fois, d'un revirement majeur de l'APQ dans le justificatif de son projet. Alors que l'APQ présentait le projet de brise-lame comme nécessaire à la pérennisation de la plage, nous soupçonnons maintenant qu'il s'agissait plutôt d'une manière de dispenser, des sédiments.

- Expliquer comment la plage de Beauport sera pérennisée.
- Expliquer comment, entre 2015 et 2018, la plage n'est maintenant plus à risque.

3.6.4 Qualité de l'eau

La baie de Beauport est le seul lieu dans la Ville de Québec qui permet aux citoyens de profiter d'une baignade à même le fleuve. Il s'agit d'un endroit aimé et adopté par les résidents de la ville. Beauport 2020 pourrait mettre à risque cet atout majeur, tel qu'indiqué dans l'ÉIE [Englobe, 2018].

- Modéliser la qualité de l'eau dans le secteur de la baie de Beauport afin de tenir compte des changements hydrodynamiques associés à la présence du quai et de l'arrière-quai pour assurer une baignade sécuritaire à la baie de Beauport

3.6.5 Environnement sonore

Le niveau sonore nocturne extérieur à Lévis s'avère être d'un seul dBA inférieur à la valeur-guide provinciale pour le bruit nocturne. Le pire scénario modélisé dans l'ÉIE fait état de 3 navires, dont 2 à quais ferait dépasser de 4 dBA cette valeur-guide. L'ÉIE indique que ce scénario pourrait s'avérer quelques fois par année. Ces scénarios ont tenu compte de « possibles » grues utilisées pour le chargement et déchargement ayant des « moteurs moins bruyants » [Englobe, 2018].

- Comme il est « possible » que les grues utilisées aient le même niveau sonore que les grues existantes, faire une modélisation à partir des niveaux sonores actuels.

- Indiquer les statistiques, sur plusieurs années, des chargements et déchargements des installations actuelles afin de valider la récurrence des travaux de nuit.
- Puisque l'intensité du bruit varie selon la pression atmosphérique, détailler les circonstances atmosphérique et saisonnière des échantillonnages sonores.

3.6.6 Emplois

Au moment de l'entente avec Hutchison Ports et le Canadien National, il a été annoncé que les installations de manutention seront essentiellement robotisées par l'exploitant. Ceci permettrait d'utiliser une technologie ayant une faible empreinte écologique. Il a aussi été annoncé que le projet créerait près de 800 emplois, dont 500 emplois directs [Port de Québec, 28 mai 2019]. Selon l'étude de KPMG, en vue d'établir les effets sur l'achalandage routier, il est plutôt estimé à 200 travailleurs sur le chantier et entre 102 et 204 camions par jour [Englobe, 2018].

- Détailler les emplois directs par catégorie (pilote, administration, journalier, camionneurs, cantinières, etc.).
- S'assurer que les chiffres de l'étude KPMG, produite en 2017, sont toujours valides eu égard à l'entente avec Hutchison Ports.

5. Conclusion

Beauport 2020 vient s'ajouter aux nombreuses pressions qui s'exercent sur le Saint-Laurent, milieu fragile, déjà fortement perturbé par les activités humaines. Compte tenu de l'accroissement anticipé du trafic maritime au cours des prochaines décennies sur le Saint-Laurent, c'est l'ensemble des impacts cumulatifs et des risques que ce trafic va occasionner qu'il convienne d'analyser [Fondation David Suzuki, Société pour la nature et les parcs (SNAP) et WWF-Canada, 2015].

L'analyse des impacts de Beauport 2020 doit nécessairement être soumise à un territoire géographique allant au-delà des nouveaux quais, particulièrement dans le contexte de crise climatique. Les particules fines, les GES ne se restreignant pas à un simple territoire de quelques hectares.

Finalement, nous ne sommes pas convaincus que le projet aurait des impacts négatifs mineurs ou négligeables sur l'environnement et sur les communautés. Dans un contexte où la justification du projet est tout autre qu'au moment de son dépôt à l'ACÉE, où certaines études déposées dans le cadre de l'ÉIE sont soit caduques ou même absentes, où l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous, Équiterre croit que l'ACÉE doit nécessairement demander une toute nouvelle ÉIE.

6. Références

Accès Saint-Laurent-Beauport (2014). Transbordement des pensées: vision en trois temps du littoral par le maire de Québec. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/la-transformation-dun-maire/>

Accès Transports Viables (2017). Accidents routiers avec piéton(s) ou cycliste(s) sur le territoire des villes de Québec et de Lévis de 2005 à 2017.

<http://www.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=b1c725fbfe2544afb07a71c4ed85ddc8>

AQTR (2011). Piétons, cyclistes et véhicules lourds : une cohabitation à risque, mais facilitée par des dispositifs STI de détection des usagers vulnérables. <https://aqtr.com/association/actualites/pietons-cyclistes-vehicules-lourds-cohabitation-risque-facilitee-dispositifs-sti-detection-usagers>

Béland, Gabriel (28 mai 2019). Un terminal de 775 millions au Port de Québec, La Presse.

<https://www.lapresse.ca/affaires/201905/28/01-5227827-un-terminal-de-775-millions-au-port-de-quebec.php>

Bussièrès, Ian (22 juin 2019). Port de Québec: des investissements record en 2018, Le Soleil.

<https://www.lesoleil.com/affaires/port-de-quebec-des-investissements-records-en-2018-32536c2ba0799f2fc49b042fe26b6471>

Communauté métropolitaine de Québec (2013). Bâtir 2031 : Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 186 p.

<https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2018/11/pm-pmad-en-vigueur.pdf>

Conseil des Canadiens et Équiterre (2015). Un désastre en double, 12 p.

<http://www.equiterre.org/publication/un-desastre-en-double>

Dupuis, Jean (2015). VIA Rail Canada Inc. et l'avenir du transport ferroviaire de voyageur au Canada, Bibliothèque du Parlement, Études générales, Publication N.2015-55-F, 31 août 2015, 18 p.

<https://bdp.parl.ca/staticfiles/PublicWebsite/Home/ResearchPublications/BackgroundPapers/PDF/2015-55-f.pdf>

Englobe (2018). Aménagement d'un quai en eau profonde –

Beauport 2020, Document de réponses à la lettre de non-concordance de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale du 8 juin 2018, avril 2019, 1414 p. <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/129844F.pdf>

Équiterre et Stop Oléoduc Capitale-Nationale (2017). Commentaire concernant l'étude d'impact

environnementale du Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le Port de

Québec – Beauport 2020, présenté à l'ACÉE., 57 p. <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/117490F.pdf>

Fondation David Suzuki, Société pour la nature et les parcs (SNAP) et WWF-Canada (2015). Le Saint-Laurent, artère pétrolière? Cartographie des risques et des impacts potentiels de la multiplication des projets de transport de pétrole sur les écosystèmes et l'économie du Saint-Laurent, 67 p.. http://awsassets.wwf.ca/downloads/fds_snap_wwf_rapport_st_laurent_final_27_mars_2015.pdf

Hirshhorn, Ronald (31 mars 2002). Estimation des coûts de l'usure des routes et du capital routier, étude réalisée pour Transports Canada, 75 p. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0965765.pdf>

Martin, Stéphanie (28 mai 2019). Port de Québec: une entente de 775 M\$ pour Beauport 2020, Journal de Québec, 28 mai 2019. <https://www.journaldequebec.com/2019/05/28/une-entente-de-775-m-pour-beauport-2020>

Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (2016). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2013 et leur évolution depuis 1990, 24 p. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>

Ministère des Transports du Québec. Stratégie maritime. <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/strategie-maritime/publications/>

Ministère des Transports du Québec (2009). Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014, 88p. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Documents/Politique-transports-marchandises/Politique2009-2014.pdf>

Morin, Annie (14 décembre 2017). Port de Québec: consultation dans la balance, Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/actualite/environnement/port-de-quebec-consultation-dans-la-balance-14c4d81fdd9f06174d77648c7d73e15a>

Morin, Annie (8 janvier 2018). Les employeurs maritimes contre le projet de terminal de conteneurs, Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/actualite/les-employeurs-maritimes-contre-le-projet-de-terminal-de-conteneurs-896da4503f09555c557b9716365431a2>

Néron, Jean-François (17 avril 2019). Vieux-Limoilou : environnement et qualité de l'air au cœur des préoccupations, Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/vieux-limoilou-environnement-et-qualite-de-lair-au-cur-des-preoccupations-fd5cb5659a6e0103bd511aea33d20c40>

Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Arrondissement historique du Vieux-Québec. <http://whc.unesco.org/fr/list/300>

Parcs Canada. Patrimoine mondial au Canada, Sites canadiens figurant dans la Liste du patrimoine mondial.
<https://www.pc.gc.ca/fr/culture/spm-whs/sites-canada>

Port de Québec (2008). Rapport des 150 ans du Port de Québec.
<https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTMvMTIvMjAvMDIzMzZfNTIhNzg4X1BvcnRfMTUwYW5zX0ZyX2ZpbmFsLnBkZiJdXQ/Port-150ans-Fr-final.pdf>

Port de Québec (2010). Rapport annuel de gestion 2010.
<https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTMvMTIvMjAvMDIzMzZfMDJfMjBfUmFwcG9ydF9hbm51ZWxfMjAxMC5wZGYiXV0/Rapport%20annuel%202010.pdf>

Port de Québec (2011). Rapport annuel de gestion 2011.
<https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTMvMTIvMjAvMDIzMzZfMDRfNzIzX1JhcHBvcnRfYW5udWVsXzIwMTFfUmVnYXJkX3ZlcnNfbF9hdmVuaXlucGRmIl1d/Rapport%20annuel%202011-%20Regard%20vers%20l%27avenir.pdf>

Port de Québec (2014). Rapport annuel de gestion 2014.
<https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTUvMDUvMTkvMTRfMzZhfNDNfNTMOX1BPUIRRQ19SQTlwmTRfRIJfV0VCLnBkZiJdXQ/PORTQC-RA2014-FR-WEB.pdf>

Port de Québec (2016a). Aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde – Beauport 2020 étude d'impact environnemental – Version amendée – Septembre 2016, Résumé, 81 p.
<https://www.portquebec.ca/pdf/resume.pdf>

Port de Québec (2018). Beauport 2020 : Document de consultation, 24 p.
https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTgvMDIvMDgvMTRfMjhfNTBfNTM3X1BPUIRRQ19ETONfQ29uc3VsdGF0aW9uX0ZSX3Y2LnBkZiJdXQ/Consultation_Beauport_2020.pdf

Port de Québec (28 mai 2019). Le Port de Québec annonce une entente avec Hutchison Ports et le CN pour le développement d'un nouveau terminal de conteneurs de 775 millions de dollars.
<https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/medias-et-relations-publiques/communiqués-de-presse/le-port-de-quebec-annonce-une-entente-avec-hutchison-ports-et-le-cn-pour-le-developpement-d-un-nouveau-terminal-de-conteneurs-de-775-millions-de-dollars>

Pouliot, Chantal (2015). Quand les citoyens.ne.s soulèvent la poussière : la controverse autour de la pollution métallique à Limoilou, Carte blanche, 100 p.

Radio-Canada (12 décembre 2017). Beauport 2020 : un terminal uniquement pour les conteneurs.
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1072754/projet-agrandissement-port-quebec-beauport-2020-conteneurs>

Research and traffic group (2013). Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime

dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, Résumé, 28 p.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-services-transport-maritime/Documents/Impacts.pdf>

Ressources naturelles Canada (2016a). Base de données nationale sur la consommation d'énergie, Tableaux du Guide de données sur la consommation d'énergie, Secteur des transports, Émissions de GES du transport des marchandises par source d'énergie et mode de transport.

<http://oee.rncan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/showTable.cfm?type=HB§or=tran&juris=00&n=9&page=0>

Ressources naturelles Canada (2016b). Base de données nationale sur la consommation d'énergie, Tableaux du Guide de données sur la consommation d'énergie Secteur des transports, Consommation d'énergie secondaire du transport des marchandises par source d'énergie et mode de transport.

<http://oee.rncan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/showTable.cfm?type=HB§or=tran&juris=00&n=8&page=5>

Robillard, Jean-Philippe (17 août 2018). Montréal, Québec, États-Unis : la guerre des ports, Radio-Canada.

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1114854/ports-industrie-maritime-porte-conteneurs-cote-etats-unis>

Seaborn, Jean-Laurence et Jonathan(2017). « Bras de fer », Spira. <https://www.spira.quebec/film/231-bras-de-fer.html>

Sylvestre, J. (2017). Méthodologie d'évaluation des principaux impacts sur la population de l'augmentation du trafic ferroviaire lors de l'implantation d'un pôle logistique majeur (Mémoire de maîtrise, École Polytechnique de Montréal). Tiré de <https://publications.polymtl.ca/2537/>

Transport Canada (2008). Évaluation des impacts environnementaux et sociaux et des avantages du transport maritime à courte distance au Canada. <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfs-evaluation-des-impacts-et-des-avantages-2600.htm>

Transport Canada (2017). Les transports au Canada 2017 : un survol, 63 p.

https://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/Les_Transports_au_Canada_2017nwf.pdf

VIA Rail (2016). VIA rail fête les 100 ans de la gare du palais.

<https://media.viarail.ca/fr/communiqués/2016/23-août-2016-via-rail-fete-les-100-ans-de-la-gare->

WSP (2018a). Étude des impacts du camionnage pendant la construction du terminal à conteneurs, Note technique finale à l'intention de l'administration portuaire de Québec, 59 p. <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/129843F.pdf>



WSP (2018b). Étude des impacts du camionnage pendant l'opération du terminal, Note technique finale à l'intention de l'administration portuaire de Québec, 126 p. <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/129842F.pdf>

Pétition en ligne: www.sos-port-quebec.com

NON AU PROJET D'AGRANDISSEMENT INDUSTRIEL DU PORT DE QUÉBEC

OUI À SA MODERNISATION !

JE DEMANDE L'ABANDON DU PROJET « BEAUPORT 2020 » ET SON REMPLACEMENT PAR UN NÉCESSAIRE PROJET DE NETTOYAGE ET DE MODERNISATION DE L'ACTUEL PORT DE QUÉBEC

Madame Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique,
Monsieur Marc Garneau, ministre des Transports,

Le projet Beauport 2020 vise à augmenter les capacités de transbordement du Port de Québec par la construction d'un nouveau quai de 610 mètres de long dans la Baie de Beauport qui accueillera 500 000 conteneurs par année.

Ce projet menace de détruire des milieux naturels, d'augmenter le trafic naval sur le Saint-Laurent et de défigurer la Baie de Beauport et la façade maritime de Québec, une ville du patrimoine mondial.

Ce projet signifie également une augmentation du transport de marchandises (de nature inconnue) par train et camion lourd sur des artères déjà hautement achalandées et dans le voisinage immédiat de quartiers résidentiels.

La construction de Beauport 2020 aura des impacts négatifs permanents sur le fonctionnement d'un écosystème d'une richesse exceptionnelle et sur de nombreuses espèces, notamment l'alose savoureuse, l'esturgeon jaune et même sur le bar rayé qui fut considéré un temps comme disparu.

Le trafic maritime accru et le dragage de sédiments, dont certains fortement contaminés, auront même des impacts sur les bélugas du Saint-Laurent, espèce en voie de disparition.

POURQUOI IL FAUT DIRE NON À CE PROJET

Tant au niveau des impacts que des motifs économiques et du processus d'évaluation de son projet, le Port de Québec improvise dangereusement :

- Il n'offre aucune étude économique sérieuse et n'a aucun client confirmé pour son projet;
- Il va détruire l'équivalent de 72 terrains de football en milieux naturels tout en compromettant un panorama exceptionnel;
- Il va défigurer et enclaver la Baie de Beauport par la construction du quai et d'un mur artificiel de 3 étages de conteneurs érigé sur la seule plage de Québec qui permet un accès sécuritaire et aménagé au fleuve;
- Il a modifié complètement son scénario d'utilisation du quai en plein processus d'évaluation environnementale, sans la moindre considération pour le travail et les fonds publics qui ont été alloués à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) et aux nombreux experts qui ont déposé un mémoire sur le projet;
- Il ne règlera pas la problématique de pollution atmosphérique et de vétusté des installations actuelles qui posent une menace pour la santé publique et la sécurité des travailleurs.

Compte tenu de ces éléments et du fait qu'il nous est désormais impossible d'avoir confiance en l'exactitude des informations que le Port de Québec a fournies à l'Agence pour son évaluation,

Nous vous demandons de refuser le projet d'agrandissement Beauport 2020 du Port de Québec et d'exiger un projet de nettoyage et de modernisation de ses infrastructures actuelles, sans agrandissement des quais, sans impact sur les milieux naturels et la Baie de Beauport et sans danger pour la population et les travailleurs.

c.c. M. Jean-Yves Duclos, ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social et député de Québec