



**cre-capitale  
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE –  
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

**Commentaires portant sur les *lignes directrices*  
*pour la préparation d'une étude d'impact*  
*environnemental* - Projet d'aménagement d'un quai  
multifonctionnel en eau profonde dans le port de  
Québec – Beauport 2020**

**Présentés à**

**L'Agence canadienne d'évaluation environnementale**

**9 septembre 2015**



## **Rédaction**

Caroline Brodeur, directrice générale adjointe aux projets et opérations

Frédéric Lewis, directeur matières résiduelles et milieux naturels

## **Collaboration**

Alexandre Turgeon, directeur général

Membres du conseil d'administration

## Présentation du Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale nationale

Le Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale nationale (CRE – Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989 à la suite d'une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région de la Capitale-Nationale.

### **Mission**

La mission première du CRE – Capitale nationale consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources. La stratégie du CRE – Capitale nationale privilégie une approche axée sur la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion.

### **Objectifs**

Les objectifs du CRE – Capitale nationale sont :

- de regrouper les organismes, institutions, entreprises et individus œuvrant à la préservation de l'environnement et au développement durable de la région de Québec ;
- d'analyser et de rendre prioritaires les éléments de la problématique environnementale régionale ;
- de promouvoir les stratégies et les moyens d'action pour résoudre à la source les problèmes environnementaux ;
- de représenter les membres aux diverses instances de concertation régionale.

### **Mandats**

Tel que défini dans le protocole d'entente avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (aujourd'hui le ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte contre les Changements climatiques), le CRE – Capitale nationale a pour mandats :

- de regrouper et représenter des organismes environnementaux ainsi que des organismes publics ou privés, des entreprises, des associations et des individus intéressés par la protection de l'environnement et par le développement durable d'une région, auprès de toutes les instances concernées et de la population en général, et ce, à des fins purement sociales et communautaires, sans intention pécuniaire pour ses membres ;
- de favoriser la concertation et les échanges entre les organisations de la région et d'assurer l'établissement de priorités et de suivis en matière d'environnement dans une perspective de développement durable ;
- de favoriser et de promouvoir des stratégies d'action concertées en vue d'apporter des solutions aux problèmes environnementaux et participer au développement d'une vision globale du développement durable de la région par de la sensibilisation, de la formation, de l'éducation et d'autres types d'actions ;
- d'agir à titre d'organisme ressource au service des intervenants régionaux œuvrant dans le domaine de l'environnement et du développement durable ;
- de réaliser des projets découlant de son plan d'action ;
- de favoriser par la concertation et par le partage d'expertise la mise sur pied de projets par le milieu (organismes, groupes ou individus) ;
- de collaborer d'un commun accord aux projets dont le milieu est déjà responsable (organismes, groupes ou individus) ;
- de participer à tout mandat confié par le ministre et ayant fait l'objet d'une entente mutuelle précisant les conditions de réalisation du mandat, dont les consultations.

## Mise en contexte

L'Administration portuaire de Québec souhaite prolonger le quai actuel du secteur Beauport de 610 mètres vers l'est, de façon à pouvoir ajouter deux postes à quai en eau profonde à ses installations de transport en vrac. Le projet, qui comprendrait le remplissage de l'arrière quai, la construction d'une digue de retenue pour créer une aire supplémentaire 17,5 hectares, la construction d'une boucle ferroviaire, la réfection d'un tronçon du boulevard Henri-Bourassa et le prolongement de l'émissaire d'urgence de la station d'épuration des eaux usées de Beauport, est soumis à une évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. À cet égard, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale invite le public à formuler des commentaires à propos des composantes de l'environnement sur lesquelles ce projet est susceptible d'avoir des effets et sur les éléments à examiner durant l'évaluation environnementale, tels que décrits dans les lignes directrices provisoires relatives à l'étude d'impact environnemental (EIE).

Parmi les objectifs du CRE – Capitale nationale ci-haut mentionnés, les notions d'analyser et de rendre prioritaires les éléments de la problématique environnementale régionale, tout comme de promouvoir les stratégies et les moyens d'action pour résoudre à la source les problèmes environnementaux, sont primordiales pour l'organisme. Sur cette base, le CRE – Capitale nationale est préoccupé par les impacts environnementaux potentiels du projet soumis par le Port de Québec et souhaite émettre des commentaires et recommandations à ce stade-ci de la consultation publique. Mentionnons également que le CRE – Capitale nationale est un membre actif du Comité de vigilance des activités portuaires (dont il assume également le secrétariat) et du Comité de relation avec la communauté du Port de Québec et qu'à ce titre, il se sent particulièrement interpellé par le projet.

## Les recommandations du CRE – Capitale nationale

### **Justification du projet**

Au-delà des éléments demandés dans l'ébauche de lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnemental, nous croyons qu'il est important que l'Administration portuaire de Québec fasse la démonstration claire que le territoire actuel ne suffit pas pour mener à bien ses activités présentes et à venir. En outre, au-delà des considérations économiques propres au Port de Québec, nous demandons que soit faite la démonstration environnementale qu'il est moins dommageable de faire transiter la marchandise par Québec plutôt que par les autres ports de la côte est, et ce, en matière d'émission de gaz à effet de serre et d'impacts biophysiques et humains sur le milieu récepteur. De même, la question des retombées économiques doit être recadrée dans un contexte plus local. Au-delà des retombées spectaculaires à grande échelle présentées par le promoteur, il importe de mieux documenter les retombées économiques locales, soit minimalement à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Québec, puisque les impacts négatifs du projet seront observés à l'échelle locale et ressentis par la population à proximité.

#### **Recommandations et attentes du CRE – Capitale nationale, en bref**

Faire la démonstration claire que le territoire actuel ne suffit pas pour mener à bien les activités présentes et à venir.

Faire la démonstration environnementale qu'il est moins dommageable de faire transiter la marchandise par Québec plutôt que par les autres ports de la côte est, et ce, en matière d'émission de gaz à effet de serre et d'impacts biophysiques et humains sur le milieu récepteur.

Recadrer la question des retombées économiques à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Québec.

## Évaluation des effets du projet

### Milieu existant et conditions de base

Avant d'envisager un agrandissement, il importe que la problématique actuelle d'émission de poussières et de particules en provenance des installations portuaires soit documentée avec transparence. Cette documentation est nécessaire aux diverses parties pour évaluer le cumul des risques associés aux activités passées, actuelles et futures du promoteur. Les lignes directrices, en exigeant du promoteur la divulgation des données recueillies et les résultats de leur interprétation, devraient également exiger que les méthodologies utilisées soient explicites pour les diverses modélisations (économiques ou environnementales) afin de rendre possible le processus d'évaluation. La dispersion de poussières dans les quartiers résidentiels limitrophes ne se limite pas aux concentrations élevées de particules fines dans l'air ambiant, pas plus qu'aux matières normées (charbon, fer, sucre, sel, etc.). Il importe de documenter l'ensemble de ces retombées dans l'environnement, tant pour la situation actuelle que pour la situation projetée.

Au-delà de documenter la problématique actuelle, il importe qu'une proposition de résolution permanente du problème soit faite. Techniquement, ces mesures correctives sont connues et consistent à la mise sous couvert des installations existantes, permettant ainsi d'envisager une pleine résolution de la problématique selon des échéanciers comparables à ceux de Beauport 2020, et pas seulement des mesures d'atténuation.

### Recommandations et attentes du CRE – Capitale nationale, en bref

Documenter avec transparence la problématique actuelle d'émission de poussières et de particules en provenance des installations portuaires.

S'assurer que les méthodologies utilisées soient explicites pour les diverses modélisations.

Documenter l'ensemble de ces retombées dans l'environnement, pas seulement les matières normées, tant pour la situation actuelle que pour la situation projetée.

Faire une proposition de résolution permanente du problème actuel d'émission de poussières et de particule.

### Modifications prévues aux milieux biophysiques

Les lignes directrices précisent que l'étude d'impact environnemental doit comprendre un certain nombre d'éléments en ce qui a trait aux modifications des caractéristiques fluviales. Le CRE – Capitale nationale est préoccupé par les impacts sur le milieu récepteur de besoins accrus en dragage et du batillage accentué par le passage de bateaux plus nombreux et plus volumineux, qui pourraient être engendrés par le projet. Dans le même ordre d'idées, nous nous inquiétons des impacts du projet sur l'hydrologie dans le chenal sud et dans le chenal nord de l'île d'Orléans. Nous croyons important que ces éléments soient détaillés dans l'étude d'impact.

De même, il est probable que la construction d'une digue de retenue pour créer une aire supplémentaire de 17,5 hectares, de même que l'ajout d'un brise-lames, viennent perturber la dynamique fluviale et aient un effet notamment sur la vitesse et la distribution du courant, l'érosion et la sédimentation, mais également sur la qualité des eaux dans le secteur (eau potentiellement plus stagnante près de la plage). Nous souhaitons que ces éléments soient détaillés dans l'étude, notamment en lien avec les activités récréatives prévues à la baie de Beauport.

Actuellement, les eaux de ruissellement des installations portuaires, notamment l'eau des canons antipoussières, sont dirigées dans des bassins pour décantation et traitement, avant d'être redirigées vers le milieu naturel. Toutefois, nous n'avons aucune information sur l'impact de ces eaux sur l'écosystème et sur les usages de la baie de Beauport. En outre, en quoi les nouvelles installations et les nouvelles superficies contributives viendront modifier les systèmes de traitement en place? Est-ce qu'il y aura des dépassements de capacité? Quelle sera la qualité des rejets? Est-ce qu'il y aura des impacts dans le fleuve en aval? Il serait pertinent que l'étude d'impact fasse la lumière sur ces questions et amène des informations sur la chaîne de traitement prévue, pour l'eau et les boues.

Enfin, le prolongement de l'émissaire d'urgence de la station d'épuration des eaux usées de Beauport est également un élément qui nous préoccupe, et nous voulons nous assurer que les impacts sur le nouveau milieu récepteur seront documentés, tout comme les impacts qui pourront être ressentis en aval de l'émissaire (intensité et dimensions du panache) et les impacts sur la qualité des eaux de surfaces et leurs usages, notamment les eaux de baignade de la baie de Beauport.

#### **Recommandations et attentes du CRE – Capitale nationale, en bref**

Détailler les impacts sur le milieu récepteur de besoins accrus en dragage, et du batillage accentué par le passage de bateaux plus nombreux et plus volumineux.

Documenter les impacts du projet sur l'hydrologie dans le chenal sud et dans le chenal nord de l'île d'Orléans.

Détailler les perturbations potentielles à la dynamique fluviale, notamment à la vitesse et la distribution du courant, à l'érosion et la sédimentation, mais également à la qualité des eaux dans le secteur.

Documenter le traitement prévu pour les eaux de ruissellement et les boues, ainsi que les impacts sur le milieu récepteur.

Documenter les impacts sur le nouveau milieu récepteur en lien avec le prolongement de l'émissaire d'urgence de la station d'épuration des eaux usées de Beauport, ainsi que les impacts sur la qualité des eaux de surfaces et leurs usages.

#### **Effets sur les composantes valorisées**

Le CRE – Capitale nationale a une préoccupation pour l'habitat du poisson dans ce secteur, mais plus particulièrement pour le bar rayé (*Morone saxatilis*). Le fleuve Saint-Laurent constituait autrefois un habitat important pour le bar rayé. Celui-ci a toutefois disparu complètement dans les années 60 en raison de la surpêche, combinée à des facteurs détériorant l'habitat tels que le dragage et la pollution de l'eau<sup>1</sup>. Un programme de réintroduction est toutefois en cours et parmi les observations faites, des juvéniles ont été observés dans la baie de Beauport par les professionnels du ministère des Ressources naturelles du Québec<sup>2</sup>. Une attention particulière devrait donc être mise sur cet aspect, de façon à ne pas nuire aux efforts de réintroduction actuellement en cours.

De même, nous souhaitons nous assurer qu'un inventaire des composantes végétales du site sera fait, et que l'impact des installations prévues sur les végétaux sera documenté. En outre, nous avons une inquiétude par rapport au risque d'une augmentation du nombre d'espèces exotiques envahissantes en lien avec l'augmentation du transit maritime

<sup>1</sup> PELLETIER, A.-M., 2009. *Premier portrait biologique de la nouvelle population de bars rayés (Morone saxatilis) du fleuve Saint-Laurent résultant desensemencements effectués entre 2002 et 2008*. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Direction de l'expertise Faune-Forêts-Territoire du Bas-Saint-Laurent, Direction de l'expertise sur la faune et ses habitats. 55 p.

<sup>2</sup> TALBOT, MARC, 2012. Ministère des Ressources naturelles, communication personnelle avec l'OBV de la Capitale, 4 décembre 2012

et souhaitons que cet aspect soit abordé dans l'étude d'impact. *Selon Transports Canada, « la croissance exponentielle du trafic maritime à l'échelle mondiale s'est traduite par une augmentation correspondante du nombre d'introductions d'espèces exotiques par les navires. »*<sup>3</sup>

Enfin, au-delà des déclarations du promoteur sur les améliorations qu'il souhaite apporter au site de la baie de Beauport, nous souhaitons que soient évalués les réels impacts récréotouristiques pour ce site, tant en termes d'accès, d'achalandage que d'installations qui répondent réellement aux besoins des citoyens.

#### **Recommandations et attentes du CRE – Capitale nationale, en bref**

S'assurer que le projet ne nuira pas aux efforts de réintroduction du bar rayé dans le fleuve Saint-Laurent.

S'assurer qu'un inventaire des composantes végétales du site sera fait, et que l'impact des installations prévues sur les végétaux sera documenté.

Documenter les impacts potentiels du projet sur l'augmentation du nombre d'espèces exotiques envahissantes en lien avec l'augmentation du transit maritime.

Évaluer les réels impacts récréotouristiques pour la baie de Beauport, tant en termes d'accès, d'achalandage que d'installations qui répondent réellement aux besoins des citoyens.

#### **Atténuation**

Au-delà des mesures d'atténuation qui devront être décrites dans l'étude d'impact environnemental, le CRE – Capitale nationale aimerait que soient détaillées les mesures de compensation qui seront mises en place, et savoir qui en sera le responsable légal.

#### **Recommandation et attente du CRE – Capitale nationale, en bref**

Détailler les mesures de compensation qui seront mises en place, et déterminer qui en sera le responsable légal.

#### **Autres effets à prendre en compte**

Un certain nombre d'autres éléments d'importance doivent selon nous être inclus dans l'étude d'impact qui sera produite par le promoteur. À ce jour, il n'a pas été possible d'obtenir de l'information sur le type de matières qui sera transbordé dans les nouvelles installations. Or, le type de matière influence grandement les mesures qui seront prises pour l'entreposage, ainsi que les mesures de sécurité associées. De quel type de vrac s'agit-il? Est-ce que certaines substances sont d'emblée exclues? Si oui quelles sont-elles? Quelle est la contamination estimée? À défaut de connaître la nature des matières entreposées, quelles sont les mesures de sécurité qui seront prises pour éviter les pertes et la contamination du milieu immédiat et de proximité? Les risques ne sont pas les mêmes pour l'entreposage de sel et de sucre que pour du nickel, des pesticides ou du kérosène. Il importe notamment de documenter l'efficacité des techniques de recouvrement des installations sur l'émission de poussières générées lors de la manutention et l'entreposage du vrac en fonction de la nature du vrac et des matières. L'étude d'impact doit en outre démontrer que toutes les mesures nécessaires seront prises pour s'assurer de l'étanchéité et de l'efficacité des structures de confinement, en tenant compte du plus haut risque potentiel.

<sup>3</sup> Transports Canada – Introductions par les navires : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-environnement-ballast-introductions-2194.htm>



Le CRE – Capitale nationale a également des préoccupations face à l'augmentation du transport maritime et ferroviaire, en lien avec les dangers et les risques écotoxicologiques potentiels qu'il importera de caractériser. De façon spécifique, l'augmentation de la capacité ferroviaire et l'adéquation des infrastructures locales, le transport accru de matières dangereuses dans nos communautés, l'exacerbation des problèmes relatifs à la circulation (fluidité, nuisances et qualité atmosphérique) de même que la capacité du réseau sont des éléments à prendre en compte et à documenter. Dans le même ordre d'idées, il serait intéressant de produire une étude sur la mobilité des travailleurs actuels et des travailleurs futurs en fonction des emplois projetés. L'Administration portuaire affirme que le projet créera 1100 emplois permanents. Une enquête origine – destination des travailleurs permettrait de documenter la situation et pourrait aider à solutionner d'éventuels problèmes relatifs à la circulation dans le secteur.

En outre, il est primordial de prendre en compte les changements climatiques et l'adaptation nécessaire. Est-ce que l'équipement est conçu pour bien résister à la hausse appréhendée du niveau du fleuve ainsi qu'à la remontée du front des eaux salines au cours des prochaines décennies? Quelles seront les stratégies mises en place pour s'adapter aux changements climatiques?

À un niveau plus large, les processus d'évaluation environnementale de tous les projets devraient nécessairement prendre en compte les changements climatiques qui sont anticipés sur le territoire concerné. Fondamentalement, les projets qui risquent de nuire à notre capacité de résilience face aux changements climatiques devraient être sérieusement remis en question. Tous les projets devraient donc passer sous le filtre d'une grille d'analyse des enjeux climatiques de manière à s'assurer qu'ils répondent aux objectifs de réduction de gaz à effet de serre et qu'ils prévoient des mécanismes d'adaptation.

Sur la question des effets cumulatifs, le promoteur doit prendre en compte les impacts potentiels de la construction éventuelle d'un duc-d'Albe et de la réfection du pont de l'île d'Orléans. La remontée potentielle du front salin doit également être évaluée, notamment en termes d'impacts sur les infrastructures. Il est enfin important de documenter l'impact des entretiens récurrents des installations.

#### **Recommandations et attentes du CRE – Capitale nationale, en bref**

Documenter l'efficacité des techniques de recouvrement des installations sur l'émission de poussières générées lors de la manutention et l'entreposage du vrac en fonction de la nature du vrac et des matières.

Démontrer que toutes les mesures nécessaires seront prises pour s'assurer de l'étanchéité et de l'efficacité des structures de confinement, en tenant compte du plus haut risque potentiel.

Prendre en compte et documenter les impacts liés à l'augmentation de la capacité ferroviaire, au transport accru de matières dangereuses, et à l'exacerbation des problèmes relatifs à la circulation (fluidité, nuisances et qualité atmosphérique).

Produire une enquête origine – destination des travailleurs.

Prendre en compte les changements climatiques et l'adaptation nécessaire. Documenter les stratégies mises en place pour s'adapter aux changements climatiques.

Prendre en compte les impacts potentiels de la construction éventuelle d'un duc-d'Albe et de la réfection du pont de l'île d'Orléans, tout comme ceux que la remontée potentielle du front salin sur les infrastructures.



## Programme de suivi

Les lignes directrices prévoient que « *la durée du programme de suivi devra être suffisamment longue pour que le milieu retrouve son équilibre et pour permettre d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation* ». À cet égard, nous souhaitons simplement préciser l'importance que ce suivi inclue des indicateurs environnementaux, et pas seulement administratifs.

### **Recommandation et attente du CRE – Capitale nationale, en bref**

S'assurer que le processus de suivi inclue des indicateurs environnementaux, et pas seulement administratifs.

## Conclusion

À la lumière des informations actuellement disponibles, il appert que le projet représente une augmentation de la vulnérabilité pour la communauté et pour l'écosystème en plusieurs points. À cet égard, il importe de bien documenter les effets potentiels, mais de voir beaucoup plus large que le site lui-même, et bien au-delà des impacts biophysiques locaux. Promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources, c'est la mission qui anime le CRE – Capitale nationale, et nous espérons que les commentaires et préoccupations présentés dans le présent document permettront de bonifier et d'appuyer les lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnemental relativement au projet Beauport 2020.



# cre-capitale nationale

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT  
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Santé Changements climatiques

Ruissellement urbain Gaz à effet de serre

Réalise des projets d'avenir

Sensibiliser Pollution Aménagement du territoire

Contamination Conservation

Améliore la qualité de vie

Matières résiduelles

Recycler

Diffuse les connaissances

Transports viables

Biodiversité

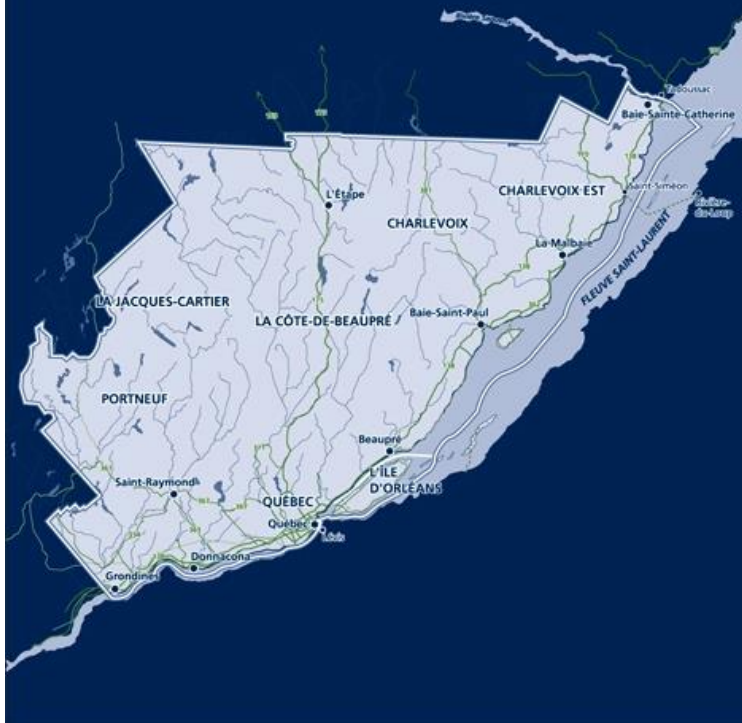
Aide les organismes ayant à cœur

Eaux usées

le développement durable

Pesticides Agriculture

Forêt Etalement urbain Milieux humides



## Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale

870, avenue De Salaberry, bureau 312  
Québec (Québec) G1R 2T9

Téléphone : (418) 524-7113  
Télécopieur : (418) 524-4112  
Courriel : [info@cre-capitale.org](mailto:info@cre-capitale.org)  
Site Internet : [www.cre-capitale.org](http://www.cre-capitale.org)