

les amis de **L** *la vallée du* *Saint-* **L** *aurent*

CONSULTATION PUBLIQUE
de
L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC
sur son projet de
PLAN D'UTILISATION DES SOLS
(octobre - décembre 2000)

COMMENTAIRES

1. *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent*

L'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* se consacre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du fleuve Saint-Laurent et de l'accès du plus grand nombre à ces richesses. Il existe depuis 1986 et compte plusieurs centaines de membres au Québec, dont un grand nombre dans la région de Québec. Il s'intéresse aussi bien à la navigation sur le fleuve qu'au développement concerté de la région. En témoignent des forums et des publications, tels *Voies d'avenir pour le Saint-Laurent* (1994) et *Du kayak au cargo, Un fleuve pour tous!* (1999) et la part qu'il a prise à la création du *Conseil régional de l'environnement de Québec* et du *Comité de la zone d'intervention prioritaire (ZIP) de Québec-Chaudière-Appalaches*.

C'est donc avec intérêt que les Amis de la vallée du Saint-Laurent (Les AVSL) participent à la consultation publique organisée par l'Administration portuaire de Québec (le Port), usager public majeur du Saint-Laurent, sur son Plan d'utilisation des sols (P.U.S.). Nos commentaires porteront sur trois thèmes : les activités portuaires, l'intégration régionale et l'environnement naturel, les deux premiers étant traités de façon brève et sommaire seulement.

2. *Les activités portuaires*

Le fleuve Saint-Laurent est une ressource majeure et particulièrement éminente du Québec. Le développement du Québec passe de façon essentielle par la mise en valeur des ressources offertes par le Saint-Laurent. L'usage économique principal de celui-ci est la navigation commerciale. Les AVSL, particulièrement attachés à la mise en valeur du Saint-Laurent au bénéfice le plus grand et le meilleur possible du Québec et de l'ensemble de sa population, favorisent un développement de qualité de la navigation commerciale, sans toutefois disposer d'une expertise spécialisée sur la question.

Il s'ensuit que les AVSL appuient globalement, mais de façon seulement générale, le plan de mise en œuvre des activités portuaires du Port de Québec tel qu'exposé dans son P.U.S. Nous voulons appuyer tout ce qui peut contribuer à assurer et accroître la qualité, l'importance et les retombées de ces activités, dans le respect du milieu et de l'environnement.

Sur le point particulier du développement des activités de croisière, nous demandons avec insistance au Port de Québec de mettre en route et faire progresser le plus rapidement possible les études relatives à la mise en œuvre d'une deuxième phase de ce développement, celle qui devrait permettre le déplacement du terminal de croisière en dehors de la Pointe-à-Carcy. Nous nous réjouissons de voir le Port s'engager à considérer cette deuxième phase (P.U.S., rapport, page 47; Communiqué, 1^{er} août 2000) ainsi qu'à mettre en place à la Pointe-à-Carcy des équipements déplaçables, conformément aux recommandations de la Commission de consultation publique (Communiqué, 1^{er} août 2000).

3. L'intégration régionale

Nous appuyons fortement la volonté du Port, maintes fois exprimée dans le P.U.S., de favoriser une planification d'ensemble de l'aménagement et du développement du territoire régional, d'intégrer sa planification particulière à celle-là et de participer activement à toute concertation visant sa mise sur pied. Nous souhaitons que le Port prenne des initiatives explicites et fasse des propositions concrètes en ce sens et qu'il sensibilise ses partenaires fédéraux concernés à l'importance de cet enjeu.

4. L'environnement naturel

En ce qui touche la prise en considération de l'environnement naturel dans le P.U.S., nous voulons avant tout signaler ce que nous considérons comme certaines lacunes. Nous tenons cependant à souligner la part importante que le Port consacre aux aspects environnementaux de ses aménagements et de ses activités ainsi que son souci d'assurer à la population des espaces publics de qualité là où il est concerné.

4.1 Le fleuve

Nous nous étonnons beaucoup de ce que le Port ne parle nulle part de sa *propriété* la plus importante, le lit du fleuve lui-même, entre la rivière Cap-Rouge et la rivière Montmorency, sinon pour signaler qu'il est sa propriété et que cela fait 35 km² (P.U.S., rapport, pages 11 et 16). L'utilisation du fleuve pose cependant question sous plusieurs aspects; nous n'en retiendrons que quelques-uns, de nature environnementale.

Rappelons tout d'abord comment cette *propriété* est présentée dans les Lettres patentes constitutives de la corporation :

Le fleuve Saint-Laurent et ses rives, jusqu'à la ligne des hautes eaux, entre une ligne tirée depuis le côté ouest de l'embouchure de la rivière Cap-Rouge jusqu'au côté ouest de l'embouchure de la rivière Chaudière, et une ligne tirée depuis le côté est de l'embouchure de la rivière Montmorency jusqu'au côté est de l'anse appelée «Anse des Sauvages» du côté sud dudit fleuve Saint-Laurent, ainsi que les parties de tous les tributaires qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent, entre lesdites lignes, jusqu'ou monte la marée (Lettres patentes, 1^{er} mai 1999, Annexe «B», Administration portuaire de Québec, Description des immeubles fédéraux, A)

À remarquer que l'immeuble *fleuve Saint-Laurent* n'est pas limité au lit du fleuve. Il comprend aussi les rives jusqu'à la ligne des hautes eaux. Et, selon la *Loi maritime du Canada*, article 5, le terme «port», dans la Partie 1, *Les administrations portuaires canadiennes*, inclut aussi l'eau car il est défini comme

L'ensemble des eaux navigables qui relèvent de la compétence d'une administration portuaire ainsi que les immeubles dont la gestion lui est confiée, qu'elle détient ou qu'elle occupe en conformité avec les lettres patentes.

Nous demandons au Port de Québec de préciser dans le P.U.S. comment, dans les limites de ses propriétés, il entend

- a) assurer l'intégrité écologique du lit du fleuve et de ses tributaires, face particulièrement aux opérations éventuelles de dragage, de creusage, de construction en rive, de remblayage, etc. (Nous traiterons plus loin du projet d'extension dans la baie de Beauport);
- b) veiller à ce que la navigation et autres usages du fleuve et de ses tributaires n'altèrent pas la qualité de leur eau ni ne compromettent la santé de leur faune et de leur flore;
- c) restaurer et protéger l'intégrité écologique des rives du fleuve et de ses tributaires;
- d) favoriser l'accès public au fleuve et à ses tributaires là où, propriétaire des rives jusqu'à la ligne des hautes eaux, il ne réalise pas ou n'autorise pas d'activités portuaires.

4.2 La baie de Beauport

La répétition insistante, par le Port, de ce que le projet d'extension de ses terrains à même le lit du fleuve dans la baie de Beauport a été autorisé en 1985 suite au rapport d'une commission fédérale d'évaluation environnementale met mal à l'aise. Quelque soit la pertinence de prendre de l'avance en matière de demande d'autorisation pour des projets de développement portuaire, il importe de tenir compte de l'effet du passage du temps. Depuis 1985, l'importance de préserver l'intégrité écologique du lit du fleuve contre tout remblayage fait l'objet d'une perception et d'une conviction d'une acuité et d'une force qui n'existaient pas à ce point à l'époque. On ne peut décider de ce projet sans reprendre en profondeur la question de l'acceptabilité de ce remblayage.

Le Port, qui constate que la légitimité même de l'autorisation accordée est remise en question (P.U.S., rapport, page 42), met de l'avant l'existence d'un Comité de surveillance constitué en vertu de cette autorisation même et chargé *de prendre en compte les ajustements nécessaires au fil des ans*. Mais, est-il précisé, cela doit se faire *dans le respect de l'intégrité du rapport ou*, comme il est dit une ligne plus loin, en jugeant *du respect des principes de l'autorisation gouvernementale* (id., page 43). Or, nous dit le Port, *l'autorisation accordée ne vise que la création de la péninsule et des postes à quai* (ib.). Le Comité de surveillance n'a donc certainement pas l'autorité ni la compétence juridiques pour remettre en question le principe même de la création d'une péninsule qui est l'objet même de l'autorisation qui l'a créé comme comité.

La question doit donc certainement être reprise à zéro et confiée à une instance nouvelle, nullement déterminée par l'autorisation de 1985. À moins que, au sein du projet global d'extension des activités portuaires dans ce secteur, le projet de création de nouveaux terrains à même le lit du fleuve ne soit simplement abandonné.

Nous demandons au Port de Québec d'abandonner, si possible, son projet de prolongement de ses terrains actuels dans le secteur de Beauport à même du remblayage dans le fleuve et, si ce n'est pas possible, d'accepter de soumettre son projet à une nouvelle évaluation environnementale entièrement indépendante de celle menée en 1984-1985.

Plus largement, nous invitons le Port à orienter le développement du secteur de Beauport vers une intégration large et audacieuse des différents usages qui en relèvent : activités portuaires, activités publiques de loisir, conservation des milieux naturels et de leurs ressources et qualité de l'environnement et du paysage. Il nous paraît qu'il y a là un défi tout à fait relevable aujourd'hui, compte tenu des expertises développées. Ce défi sera à relever en concertation étroite et dynamique avec le milieu.

4.3 Le transport routier

Le Port met en évidence l'importance, pour lui, de possibilités développées de transport routier (P.U.S., rapport, pages 44-45 et autres; annexe 4; etc.). Il ne mentionne cependant pas l'importance, du point de vue de l'intérêt général en matière environnementale, de limiter le camionnage et le développement de ses infrastructures.

Nous demandons au Port de faire état dans le P.U.S. de ce que serait, en matière d'intermodalité des transports, un développement du camionnage et de ses infrastructures qui favoriserait l'équilibre le meilleur entre la satisfaction des besoins du Port et la préservation de la qualité de l'environnement.

4.4 La conservation des milieux naturels et de leurs ressources

Le Port prévoit affecter ses espaces dits *publics* (c'est-à-dire non affectés au portuaire) à, notamment, la conservation (P.U.S., rapport, pages 83 et 94 et figure 5.1). Celle-ci est

cependant présentée uniquement du point de vue des usages qu'elle favorise ; elle vise à *créer une ambiance de détente et de préservation, ex. : pique-nique, marche, cyclisme, ornithologie, détente, etc.* (id., page 83) On ne fait pas état d'intentions de se consacrer, dans ceux de ces espaces qui le permettraient ou l'appelleraient, à la restauration de l'état naturel de ces milieux ou au développement des ressources naturelles qu'ils contiennent ou sont susceptibles de contenir. Nous pensons particulièrement aux berges, aux battures, aux marais riverains, aux plages, aux anses, tant sur la rive nord que sur la rive sud et aux confluent des tributaires.

Nous demandons au Port d'inscrire au P.U.S. des dispositions propres à favoriser la conservation des espaces publics qui s'y prêtent au sens où cela est évoqué ici.

4.5 L'immobilier

Dans la ligne d'une *optimisation de la gestion et de la rentabilité des propriétés sous sa juridiction*, le Port prévoit *maintenir l'utilisation de certains espaces libres et sans potentiel portuaire à des fins de stationnement afin que leurs revenus d'exploitation permettent de couvrir en partie les coûts d'aménagement et d'entretien des sites à vocation de loisir* (P.U.S., rapport, page 102). Nous regrettons une telle orientation. Le Port signale ailleurs la petitesse des espaces dont il dispose, notamment dans le secteur de l'estuaire, en même temps que la richesse patrimoniale et environnementale de ces milieux. C'est à des parcs urbains, riches de patrimoine, de vie publique urbaine et de perspectives paysagères que ces espaces doivent être consacrés. Leur *rentabilisation*, certainement légitime, peut être trouvée autrement que par du stationnement, dont le développement est d'ailleurs si contre-indiqué en un centre-ville patrimonial.

Nous demandons au Port d'orienter l'aménagement de ces espaces dans le sens où nous le disons ici.

5. Conclusion

Nous sommes heureux d'avoir cette occasion de participer à un processus consultatif relativement au développement des aménagements et des activités portuaires sur le Saint-Laurent à Québec. Nous souhaitons que ce processus se poursuive et sommes disponibles pour continuer à y participer.

Le 21 décembre 2000

André Stainier, président
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent