

MÉMOIRE DU COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES (CVAP) DANS LE CADRE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN QUAI EN EAU PROFONDE DANS LE PORT DE QUÉBEC ; BEAUPORT 2020



Table des matières

1. Présentation et description générale du mandat du Comité de vigilance des activités portuaires .	2
1.1 Responsabilités	2
1.2 Composition	3
1.3 Mise en contexte	3
2 .Commentaires et questionnement sur l'étude d'impact et sur les modifications du projet.....	3
2.1 La qualité de l'air	4
2.2 La qualité de vie	7
2.3 Le paysage	11
2.4 Les retombées économiques	12
2.5 L'acceptabilité sociale	13
3. Conclusion	14

1. Présentation et description générale du mandat du Comité de vigilance des activités portuaires

Le 26 octobre 2012, un nuage de poussière rouge s'abat sur plusieurs secteurs de la Basse-Ville de Québec. Alertée, la Ville de Québec contacte Urgence environnement qui émet immédiatement un communiqué indiquant que des recherches sont en cours pour trouver la source d'émission et, si requis, de mettre en place les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité de la population et la protection de l'environnement. Rapidement après cet évènement, Arrimage du St-Laurent (ASL), dans le Port de Québec, recevait un avis de non-conformité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) concernant cet épisode.

La suite des évènements, comme la confirmation de la présence de concentrations élevées de nickel dans l'air des quartiers Vieux-Limoilou et Maizerets, est bien documentée et a été largement médiatisée. La Direction régionale de santé publique conclura, à l'époque, que les effets sur la santé liés à la présence du nickel dans l'atmosphère dans le secteur Limoilou étaient réels et pourraient entraîner, notamment, des allergies, de l'asthme, des réactions cutanées et des problèmes sur les fonctions respiratoires. Un nouvel avis de non-conformité du MDDELCC à ASL et à l'Administration portuaire de Québec (APQ) concernant la qualité de l'air du secteur a été émis à la suite de données et d'informations préliminaires à cette époque.

Dans la foulée de ces évènements, la création d'un « comité de vigie », auquel les citoyens pourraient participer, est évoquée par les autorités provinciales et municipales. Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) du port de Québec est né au printemps 2013.

Le CVAP est composé de représentants d'organisations, de groupes et de citoyens interpellés ou touchés directement par les activités portuaires du Port de Québec. Il se veut un forum consultatif. Il est un lieu d'échange d'informations qui a aussi comme mandat d'informer la population sur les problématiques environnementales. Ces échanges s'articulent autour d'une volonté partagée de transparence accrue sur les échanges, les connaissances et les solutions afin de réduire les impacts environnementaux et sanitaires des activités portuaires de Québec.

1.1 Responsabilités

Dans son mandat consultatif, le CVAP s'est engagé à :

- ³⁵₁₇ Prendre connaissance de l'information disponible et nécessaire à la prise de décision concernant les activités commerciales du Port de Québec ;
- ³⁵₁₇ Veiller à ce que les activités portuaires actuelles et futures se planifient en conformité avec les normes applicables, le respect des exigences environnementales et les meilleures pratiques
- ³⁵₁₇ Faire des recommandations sur l'intégration environnementale des équipements et activités, actuelles et futures, dans le milieu et le voisinage ;
- ³⁵₁₇ Proposer des améliorations à apporter aux activités actuelles pour atténuer les impacts environnementaux du Port de Québec ;
- ³⁵₁₇ Relayer les renseignements auprès des citoyens, des représentants et des organisations qu'il représente dans les secteurs d'activités où ils œuvrent.

1.2 Composition

Le CVAP est constitué des membres suivants :

- ³⁵₁₇ Six représentants de Conseils de quartier (membres votants) ;
- ³⁵₁₇ Deux représentants de groupes environnementaux (membres votants) ;
- ³⁵₁₇ Deux représentants des membres du conseil municipal de la Ville de Québec (membres votants) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant du Comité de relations avec la communauté du Port de Québec (membre votant) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant de l'Administration portuaire de Québec (membre non-votant) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant du Secrétariat à la Capitale-Nationale (membre non-votant) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant de la Direction de santé publique du Québec (membre non-votant) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant du MDDELCC (membre non-votant) ;
- ³⁵₁₇ Un représentant de la Division de la qualité du milieu de la Ville de Québec (membre non — votant).

1.3 Mise en contexte

Ce mémoire s'inscrit dans un des mandats du CVAP qui est de veiller à la conformité des opérations et des activités portuaires dans le respect des normes et des critères fédéraux, provinciaux et municipaux, et des bonnes pratiques. S'ajoute à ce mandat la responsabilité de faire des recommandations et de proposer des solutions afin que les populations locales puissent évoluer dans un environnement sain et acceptable.

2 .Commentaires et questionnement sur l'étude d'impact et sur les modifications du projet

Notre analyse se base principalement sur les documents déposés dans le cadre de la mise à jour du projet et principalement sur la « Document d'information en support à la consultation en ligne tenue par l'ACÉE » préparé par Englbe en avril 2019.

Les commentaires et questions du CVAP reproduisent en partie ceux contenus dans le premier mémoire du CVAP déposé à l'ACÉE en février 2017. Ils ont été révisés et élargis en fonction des modifications apportées au projet initial.

L'ensemble des commentaires et des questions ont été regroupés sous 5 thématiques principales

- La qualité de l'air (la santé, les émissions de CO2)
- La qualité de vie (bruit, sécurité en lien avec l'achalandage, la qualité de l'eau de baignade)
- Le paysage
- Les retombées économiques
- L'acceptabilité sociale

Chaque thématique est divisée en sous-thème représentatif des préoccupations soulevées lors des rencontres de travail du CVAP.

2.1 La qualité de l'air

Qualité de l'air		
Sous-thème	Remarques du CVAP	Questions du CVAP
Santé		
Général	Les impacts sur la qualité de l'air sont évalués pour la zone de bassin atmosphérique, mais le CVAP se questionne sur l'intensité des impacts dans les quartiers les plus proches du port.	Les impacts sur la santé des résidents situés dans la zone d'étude peuvent-ils être plus importants si la concentration de polluants est plus élevée dans cette zone ?
Général	Le rapport d'Englobe aborde chaque contaminant de manière distincte et les effets sur la santé se limitent presque exclusivement aux effets cancérogènes.	Pour chaque contaminant où il existe un risque sur la santé peut-on connaître l'ensemble des effets potentiels sur la santé et les clientèles les plus à risque ?
Général	Malgré l'analyse des nouvelles données du rapport d'Englobe, le CVAP considère qu'il n'est pas possible de comprendre clairement quels sont les risques supplémentaires sur la santé par rapport aux activités actuelles du port.	Serait-il possible d'obtenir un tableau, synthèse présentant pour l'ensemble des contaminants étudiés, les émissions en lien avec les activités actuelles et les émissions de plus associées aux activités du terminal, la norme à respecter et les impacts potentiels sur la santé ?
Général	Le CVAP considère que l'évaluation des effets cumulatifs est partielle.	Les risques sur la santé sont-ils plus élevés si l'on additionne les effets de l'ensemble des polluants plutôt que s'ils sont considérés individuellement ?
Général	L'APQ mentionne que le projet du terminal de conteneurs et les mesures d'atténuation prévues entraîneront une amélioration de la qualité de l'air, mais aucune démonstration n'est faite.	Le Port est-il capable de démontrer que malgré l'état actuel, l'ajout des bonifications proposées apportera réellement une amélioration de la situation en matière de qualité de l'air alors même que l'étude d'impact montre une dégradation ?
Général	Le CVAP est inquiet des effets cumulatifs des différents projets industriels dans le secteur.	Est-il possible d'évaluer globalement les impacts sur la qualité de l'air des différents projets et grands travaux prévus dans le secteur notamment la construction et les opérations de l'usine de biométhanisation et de l'incinérateur ?
Arsenic	Arsenic. Dépassement de 1 fois la norme sur un an	Quels peuvent être les impacts du dépassement des normes au niveau de l'arsenic sur la santé ?

Nickel	Nickel : dépassement de 5,6 fois la norme sur 24 h	Quels peuvent être les impacts du dépassement des normes au niveau du nickel sur la santé ?
Les particules totales	Selon la présentation du 13 juin 2019, « Qualité de l'air et effets sur la santé », il n'y a aucun risque de dépassement des valeurs guide sauf pour les PMT (particules totales) durant la construction ou le risque est évalué à plus de 27 %.	À quelle substance précisément fait référence ce % de dépassement ? Le pourcentage de dépassement risque-t-il d'être plus important dans la zone d'étude que dans la zone du bassin atmosphérique ?
Les particules fines (PM2.5)		Quelle sera la quantité de particules dans l'air pendant la construction et durant l'exploitation ?
Les particules fines (PM2.5)		Les seuils utilisés dans les modèles pour le maximum de particules émissent sont ils encore valident ?
Les particules fines (PM2.5)		Le scénario proposé causera-t-il un dépassement de la valeur seuil actuelle du CCME pour les PM2.5, seuil qui sera abaissé en 2020, soit l'année d'exploitation du projet ?
Les poussières	Un taux initial de déposition de poussière nulle (0 mg/dm ² -jour) a été utilisé pour la modélisation des émissions de poussières, ce qui ne permet pas d'évaluer l'effet cumulatif du projet ni de connaître quelle est la situation actuelle.	Quel est le taux actuel de déposition de poussière et quels sont les taux maxima prévus durant les travaux et durant l'exploitation ?
Les poussières		L'usine de béton produira-t-elle de la poussière ? Si oui, les impacts de celle-ci sont-ils inclus dans les estimations ?
Les poussières		Le remplissage des caissons de la nouvelle ligne de quai peut-il être à l'origine d'émission de poussière ?
Changements climatiques		
CO2	Les études présentées ne parlent pas des émissions de CO2 des activités portuaires actuelles ni de l'augmentation des quantités de CO2 en lien avec le projet	À combien de tonnes de CO2 par années sont évaluées les activités actuelles du port de Québec ?
CO2		Combien de tonnes de CO2 de plus par années sont estimées en lien avec les activités du terminal de conteneur ?

CO2	L'augmentation du camionnage dans la région de Québec en lien avec les activités du terminal aura un effet global à la hausse sur la pollution atmosphérique et sur les épisodes de smog.	Quels sont les impacts potentiels autres que ceux en lien avec la santé de l'augmentation de CO2 en lien avec le terminal de conteneurs ?
Mesures d'atténuation		Quelles garanties peut donner l'APQ que les grues seront électriques ?
Mesures d'atténuation	L'étude d'impact mentionne que seuls des bateaux modernes et performants accosteront au nouveau quai.	Quelle garantie peut donner l'APQ qu'aucun autre type de navire n'accostera au terminal de conteneur ?
Mesures d'atténuation	Des navires répondant à des normes inférieures pourraient être des sources d'émissions de CO2 beaucoup plus importantes et donc émettre plus de CO2 que les quantités prévues dans les scénarios présentés.	L'APQ peut-il présenter des scénarios d'exploitation multiples avec plusieurs types de navires (niveau technologique) qui pourraient accoster à Québec ?
Compensation pour émission de CO2	L'APQ ne semble pas s'être engagé à compenser ses émissions de GES.	Des mesures de compensation pour l'émission de CO2 ont-elles été prévues ? Et si oui, lesquelles ?

2.2 La qualité de vie

Qualité de vie		
Sous-thème	Remarques du CVAP	Questions du CVAP
Bruit		
Bruit en général	Selon les études, les activités actuelles et projetées ne devraient pas générer de dépassement des valeurs guides tant au niveau provincial que municipal.	Les activités portuaires actuelles génèrent-elles des plaintes de bruits ? Si oui, combien annuellement ?
		Quel est le niveau de décibels moyen actuel sur le site lors des activités portuaires ?
Bruit durant la construction		L'aménagement du mur de conteneur végétalisé sera-t-il complété avant le début des travaux de construction du quai ?
Bruit durant l'exploitation		Quel est l'impact sonore du mur de conteneur (en réduction de décibel par rapport au bruit ambiant) ?
Bruit durant l'exploitation		Quelles mesures précises seront prises face au risque de dépassement de +4 dBA de la valeur guide (45 dBA) la nuit à Lévis ?
Achalandage et sécurité		
Circulation routière durant la construction	Selon la présentation du 13 juin 2019, l'achalandage durant la construction serait de 21 entrées et sorties pour les travailleurs de l'usine de béton entre 6 et 7 h et entre 16 et 17 h, 121 pour les travailleurs et 175 entrées et 175 sorties de camions. Puis on parle d'environ 200 camions par jours sur une période de 9 mois. Ces chiffres ne sont pas clairs et on ne connaît pas l'achalandage actuel associé aux activités portuaires.	Peut-on avoir des données claires en nombres de voyages de camions par jour ? Combien y a-t-il de voyages de camions actuellement en lien avec les activités portuaires ? Combien de plus par jour sont prévus durant les travaux ?

Circulation routière durant l'exploitation Le scénario retenu est de 15 % de transport des conteneurs par camion et 85 % par train	Durant la phase d'exploitation, l'achalandage sera de 167 véhicules par jours et de 102 à 204 camions par jour soit 10 à 20 camions par heure. On parle de l'ajout d'un volume de 77 camions par jour. Selon ces données, l'achalandage maximum prévu pour une journée de pleine exploitation des quais est de 371 entrées et sorties.	À quoi réfère exactement l'ajout de 77 camions par jour ?
Circulation routière durant l'exploitation	Les scénarios de déplacement présentent des itinéraires ou les autoroutes et les boulevards sont utilisés spécifiquement pour le trafic lourd.	Quelles mesures seront prises pour s'assurer que les camions utilisent seulement ces voies de circulations ?
Circulation routière durant l'exploitation	Selon les scénarios de déplacement, seulement 20 % de l'achalandage lié au terminal transitera vers la rive sud (pond de Québec)	Ce % est-il réaliste et quel peut-être son impact sur la congestion routière du pond Pierre Laporte ?
Circulation routière durant l'exploitation		Quel peut-être l'impact sur la congestion routière de l'augmentation de l'achalandage routier associé au projet combiné avec l'ensemble des grands travaux prévus dans la région de Québec et autour du port (Hôtel Dieu, Usine de biométhanisation, Tramway, travaux routiers divers, etc.)
Circulation routière durant l'exploitation	Les études de circulation se basent sur des relevés faits le 1er novembre alors qu'à cette époque la piste cyclable est fermée. Le promoteur ne démontre pas que le projet sera sans impacts sur la sécurité des cyclistes et sur l'accès à la baie de Beauport.	L'augmentation de l'achalandage routier aura-t-elle un impact sur l'aménagement et l'utilisation de la piste cyclable ? La sécurité des cyclistes peut-elle en pâtir ?
Circulation routière durant l'exploitation		Quels seront les garanties que les camions utiliseront seulement les autoroutes et les boulevards utilisés dans l'étude de circulation ?

Circulation routière durant l'exploitation		Quel sera l'impact combiné sur l'accès à la baie de Beauport du camionnage associé aux opérations de l'usine de biométhanisation et des opérations actuelles et futures du port ?
Circulation routière durant l'exploitation		Quelles seront les mesures mises en place par l'APQ en matière de sécurité routière ?
Circulation ferroviaire (5 trains de plus par semaine)	Les estimations parlent de 500 000 conteneurs par années dont 85 % seront transportés par train, ce qui donne 425 000 conteneurs par années ou 1164 conteneurs transitant par train par jours. Selon la documentation, il y aura 5 trains de plus par semaine. Ceci donne 260 trains par an, soit 1634 conteneurs par train.	Un train peut-il transporter 1634 conteneurs ?
Circulation ferroviaire	Le CVAP considère que le Canadien National (CN) devrait fournir des réponses claires relativement aux impacts de l'augmentation du trafic ferroviaire et aux mesures de sécurité et d'atténuations qui seront prises pour limiter les impacts de cette augmentation.	L'augmentation du transport ferroviaire aura-t-elle un impact sur la sécurité routière du secteur ?
Circulation ferroviaire		L'augmentation du transport ferroviaire peut-elle avoir un impact à l'extérieur de la zone d'étude ?
Circulation maritime (Augmentation de 52 à 156 navires par an)	On ne connaît pas l'impact de l'augmentation du transport maritime sur les autres activités maritimes sur le fleuve (Croisière, navigation de plaisance...)	Quel est le nombre maximum de bateaux que pourra accueillir le port pour chacune des saisons ?
Circulation maritime		Est-il possible de connaître l'achalandage actuel sur le fleuve, selon les saisons et le type de navigation ?
Circulation maritime	L'étude d'impact mentionne que seuls des bateaux modernes et performants accosteront au nouveau quai.	Quelle assurance, ou garantie peut être donnée qu'aucun autre type de navire n'accostera au terminal de conteneurs ?

Qualité de l'eau		
Qualité de l'eau de baignade.	Bien que le maintien de la baignade dans la baie de Beauport soit anticipé par le promoteur, l'étude d'impact signale une augmentation des MES dans l'eau durant la construction et une altération de la qualité de l'eau de surface durant l'exploitation.	Quelles mesures seront prises pour assurer la qualité de l'eau dans la baie de Beauport durant les travaux ?
Qualité de l'eau de baignade.	Les documents du promoteur ne démontrent pas que l'usage de l'eau à des fins récréatives ne sera pas perturbé par l'exploitation du terminal.	Quelles mesures seront prises pour assurer la qualité de l'eau dans la baie de Beauport durant l'exploitation du terminal ?
Qualité de l'eau de baignade.	Aucune mesure d'atténuation et aucun suivi n'est prévu pour cet impact qui peut pourtant avoir des conséquences sur la fréquentation et les coûts d'entretien de la plage.	Pourquoi n'y a-t-il aucun suivi sur la qualité de l'eau et sur les sédiments après la phase de construction alors que les impacts sont classés comme moyen ?
Qualité de l'eau de baignade.	Le CVAP craint que le remplissage des caissons de la ligne de quai avec des sédiments dragés ne provoque une contamination de l'eau à long terme.	Quelles analyses seront réalisées sur les sédiments dragués pour s'assurer qu'ils ne sont pas contaminés avant d'être utilisés pour la ligne de quai ?
Plage	Du point de vue hydrodynamique, un des impacts prévus est l'augmentation du taux de recul de la plage de 1 à 1,5 mètre par an.	Est-il possible de prévoir des mesures d'atténuation pour réduire le taux de recul de la plage de la baie de Beauport ?
Eaux de ruissellement Phase exploitation	Selon les données fournies, l'une des mesures d'atténuation mise de l'avant pour réduire l'émission de poussière est l'asphaltage de toutes les surfaces de circulation et d'entreposage. L'imperméabilisation totale du site va provoquer une augmentation importante des eaux de ruissellement et une augmentation des sédiments résultant du lessivage des surfaces imperméables.	Quelles mesures seront mises en place pour recueillir et traiter les eaux de ruissellement des surfaces imperméables avant de les diriger vers le réseau pluvial et le fleuve ?

Eaux de ruissellement Phase construction	Le promoteur prévoit l'aménagement de fossés pour recueillir les eaux de ruissellement durant la construction.	Où seront dirigées les eaux de ruissellement recueillies par les fossés et quel traitement subiront-elles avant d'être rejetées au fleuve ?
---	--	---

2.3 Le paysage

Paysage		
Sous-thème	Commentaires du CVAP	Questions du CVAP
Équipements	Positionnement et hauteur des équipements	Quelle est la hauteur maximale d'entreposage des piles de conteneurs ?
Équipements	6 grues sont présentes sur le site, 4 grues seront ajoutées pour le terminal de conteneurs.	Quelle est la hauteur des grues ? Est-il possible d'utiliser des grues moins hautes ?
Équipements		Quelles garanties peut donner l'APQ que les grues seront électriques ?
Équipements		Existe-t-il des modèles de grues dont l'impact visuel sur le paysage est réduit ?
Mur-écran de conteneur	Le CVAP émet des réserves sur le choix d'un mur de conteneurs pour limiter les impacts visuels et sonores du projet.	Qu'est-ce qui justifie le choix d'un mur de conteneurs plutôt que le prolongement et le rehaussement de l'écran végétalisé ?
Mur-écran de conteneur		De combien de mètres la hauteur des piles de conteneurs et des grues est-elle plus élevée que la hauteur du mur-écran de conteneurs qui est projetée ?
Mur-écran de conteneur		Quelle est la durée de vie projetée du mur-écran de conteneur (rouille) ?
Mur-écran de conteneur		Le mur peut-il être jumelé à un écran d'arbres ?
Point de vue de la terrasse Dufferin	L'impact visuel du port à partir de la terrasse Dufferin vers le nord sera fortement amplifié.	Le CVAP peut-il travailler avec la Commission de la Capitale nationale pour réduire les impacts visuels du projet ? (exemple : concours d'intégration architecturale)
Point de vue du Boulevard des Chutes	Impact visuel majeur sur la vue vers le Vieux-Québec	Le CVAP peut-il travailler avec la CMQ pour réduire les impacts visuels qui seront majeurs à partir de la piste cyclable du littoral et qui impacteront les futurs aménagements du corridor du littoral ?

Point de vue de la baie de Beauport		Pourquoi les images avant et après sont-elles pareilles ?
	Il n'y a pas de simulation visuelle à partir de Beauport	Peut-on avoir des simulations visuelles à partir des quartiers résidentiels de Beauport ?
Végétalisation	Il n'y a aucun espace végétalisé sur le site.	Est-il possible d'intégrer des arbres dans les aménagements sur le site et au pourtour du site ?
Végétalisation	La végétation en milieu urbain et principalement la strate arborescente constitue un bon moyen de réduire la pollution atmosphérique et les îlots de chaleur. Le CVAP est très étonné du peu de végétation prévue sur le mur de conteneurs.	Peut-on ajouter un écran végétal au mur de conteneurs ?

2.4 Les retombées économiques

Retombées économiques		
Sous-thèmes	Commentaires du CVAP	Questions du CVAP
Général	Le CVAP trouve déplorable que le mandat de l'agence n'inclue pas l'analyse de la justification économique du projet ni de ses retombées économiques.	Combien d'emplois y a-t-il au port actuellement et combien d'emplois seront créés ?
		Y a-t-il eu une étude sur la disponibilité de la main d'œuvre ?
		Quels sont les revenus directs et indirects pour la Ville de Québec ?
		Y a-t-il une évaluation de dépenses indirectes pour la Ville de Québec ? (ex. usure des voies appartenant à la ville, réaménagements de routes, chemins, pistes cyclables, etc.)
		Quelles sont les contributions de l'agrandissement du port de Québec dans le PIB de la grande région de Québec ?

2.5 L'acceptabilité sociale

Acceptabilité sociale		
Sous-thèmes	Commentaires du CVAP	Questions du CVAP
Études d'impacts	Le CVAP demande que le Port de Québec de considérer les normes provinciales et municipales comme des exigences et non comme des guides de référence, car les impacts du projet dépassent largement les limites des terres domaniales.	
Suivis	L'expérience du CVAP démontre que le principal indicateur retenu par le APQ est le nombre de plaintes. Or cet indicateur est non proactif et surtout très peu fiable, car peu de citoyens déposent officiellement des plaintes.	Quels indicateurs seront pris en compte dans les mesures de suivis en continu qui seront mis en place pour le milieu humain et social ?
Localisation	Le CVAP considère l'ampleur des impacts anticipés comme majeure pour la santé et la qualité de vie des citoyens de la ville de Québec. De plus, l'absence d'espaces terrestres disponible pour accueillir le projet à cet endroit nécessite des travaux à la fois coûteux et impactant pour le milieu.	D'autres sites terrestres plus éloignés des secteurs habités ont-ils été analysés pour localiser le projet ?
Expension future	Considérant qu'il y a encore de l'espace terrestre (la baie de Beauport) et des possibilités d'empiètement physique dans le fleuve, le CVAP craint d'autres projets d'agrandissement des activités portuaires dans ce secteur.	Quelles sont les perspectives de développement du port à long terme ?
Bonnes pratiques		L'APQ a-t-il pris en compte dans la conception du projet des meilleures pratiques existantes dans le monde pour ce type de projet ?
Bonnes pratiques		L'APQ a-t-il envisagé l'octroi d'une accréditation ou d'une certification de qualité en lien avec ses opérations ?
Bonnes pratiques		Comment l'APQ peut-il garantir le maintien d'une certaine autonomie de gestion et de décision face à l'emprise des lobbies internationaux sur son financement ?

3. Conclusion

Les commentaires et questions exprimés dans ce mémoire témoignent des préoccupations du CVAP en regard du nouveau projet Beauport 2020 tel que présenté par l'APQ mais aussi des craintes majeures soulevées par un contexte d'analyse plus vaste et plus global notamment sur la qualité de l'air et l'émission de GES dans la grande région de Québec.

Il est d'avis que l'étude d'impact et les documents récents présentant les modifications au projet ne permettent pas de statuer sur le projet dans une vision globale à court, moyen et long terme, car ils ne présentent pas une analyse des effets environnementaux complets et surtout cumulatifs sur les aspects sanitaires et sécuritaires.

Le CVAP réitère qu'il n'acceptera aucune augmentation d'émission de contaminants dans l'air en lien avec les activités du terminal de conteneur. Un portrait actualisé de la situation pour toutes les émissions atmosphériques jumelées à un estimer des augmentations projetées est donc indispensable pour poursuivre la consultation.

Les membres du CVAP constatent qu'il demeure des défis et des contraintes qui affectent l'efficacité des échanges d'information entourant certaines problématiques liées aux activités du Port de Québec, principalement concernant la qualité de l'air actuelle. Cet enjeu est fondamental.

De plus, en ce qui concerne les limitations du processus d'évaluation environnementale du projet Laurentia, les membres du CVAP trouvent déplorable que le mandat de l'Agence et de ses experts n'inclue pas l'analyse de la justification économique du projet ni de ses retombées économiques. Une telle analyse aurait permis aux diverses parties prenantes d'analyser le projet dans son ensemble et d'ainsi optimiser leur apport aux mécanismes de participation publique mis en place par l'Agence. Cette façon de faire donne l'impression que son intérêt pour les préoccupations de la population n'est que partiel puisque, dans les faits, l'analyse de la justification économique du projet et des retombées économiques à l'échelle régionale ne sera réalisée qu'une fois les occasions de participation citoyenne terminées.

La ville de Québec constitue l'entrée des Grands Lacs. Sa position est stratégique pour le transport maritime vers les grandes zones industrielles et urbaines. Par contre, l'espace fluvial est relativement restreint et la promiscuité entre les activités touristiques et les activités industrielles peut nuire à son attractivité.

Le CVAP n'est pas opposé au développement des activités portuaires, mais encourage plutôt un développement économique qui ne compromettra pas la santé et la qualité de vie des citoyens et l'attractivité de la ville de Québec.