

AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET AUTOROUTIER
DUFFERIN MONTMORENCY
(BATTURES DE BEAUPORT)

TOME 1 - RAPPORT

Préparé pour
LE MINISTRE DELEGUE A L'ENVIRONNEMENT

par les commissaires

Michel P. Lamontagne, président

Yves Descôteaux

Lawrence Desrosiers

Jean-Pierre Lamoureux

Novembre 1978

Québec, le 16 novembre 1978

Monsieur Marcel Léger
Ministre délégué à l'environnement
Services de protection de l'environnement
Assemblée nationale du Québec
Edifice A, Chambre 56
Hôtel du gouvernement
Québec, P.Q.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous transmettre le rapport sur l'audience publique relative aux conséquences du projet autoroutier Dufferin-Montmorency sur les battures de Beauport.

Conformément au mandat que vous nous aviez confié, nous avons tenu cette audience les 10, 11 et 12 octobre dernier. Nous avons entendu les individus, les groupes de citoyens, les associations ainsi que les divers corps privés et publics intéressés.

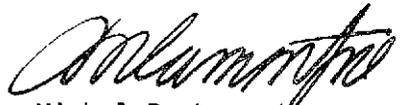
Notre rapport se veut un reflet fidèle des commentaires et suggestions présentés durant ces trois (3) journées d'audience.

Nous vous transmettons également une annexe rapportant intégralement les mémoires soumis.

.../2

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

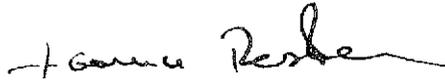
LES COMMISSAIRES,



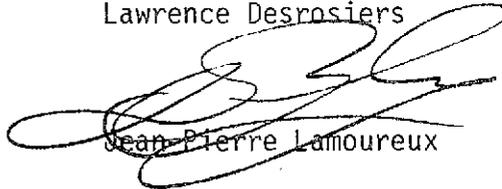
Michel P. Lamontagne, président



Yves Descôteaux



Lawrence Desrosiers



Jean-Pierre Lamoureux

Remerciements

Les Commissaires remercient les individus, les groupes de citoyens ainsi que les associations qui ont participé à cette audience publique. La qualité des interventions a permis un échange de vue particulièrement enrichissant.

Qu'il leur soit permis de souligner la collaboration appréciée des représentants du ministère des Transports du Québec également celle des organismes publics et para-publics qui ont accepté de venir y exprimer leur point de vue: Environnement-Canada, la Société Inter-Port de Québec et la ville de Beauport.

Les Commissaires tiennent enfin à exprimer leur gratitude à ceux qui ont assuré le soutien technique de l'audience et du présent rapport: Gaétan Brodeur, Marie Lambert, Michel Provencher, Line St-Hilaire, Gérald Tremblay et Jean-Noël Vigneault.

Avant-propos

Le projet autoroutier Dufferin-Montmorency (autoroute 440) reliant la colline parlementaire de Québec à l'échangeur de l'autoroute de la Capitale (autoroute 40) à Beauport, fut conçu en 1968 et les différentes étapes de construction s'échelonnent jusqu'à nos jours.

Depuis plusieurs mois, de nombreuses représentations ont été faites auprès des organismes gouvernementaux habilités exprimant certaines craintes quant aux impacts de ce projet sur les richesses naturelles que constituent les battures de Beauport.

Suite à ces représentations, et plus spécifiquement suite à la requête de l'Association des biologistes du Québec, le ministre délégué à l'environnement, Monsieur Marcel Léger, a demandé que soit tenue une audience publique afin que la population puisse s'exprimer sur ce projet.

A cet effet, Messieurs Yves Descôteaux, avocat et économiste, Lawrence Desrosiers, ingénieur et maître en urbanisme, Michel P. Lamontagne, biologiste, et Jean-Pierre Lamoureux, biologiste, furent désignés commissaires. L'audience

publique eut lieu à Beauport, les 10, 11 et 12 octobre 1978.

Cette audience a permis d'entendre les organismes publics et para-publics, les groupes, les associations ainsi que les citoyens, intéressés par ce projet.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
Lettre de transmission	i
Remerciements	iii
Avant propos	v
Table des matières	vii
Chapitre 1: Introduction	1
1.1: Demande d'audience publique	3
1.2: Préparation de l'audience	5
1.3: Structure de l'audience	6
1.4: Le rapport	7
Chapitre 2: Exposé de la situation	9
2.1: Historique du projet	11
2.2: Faits complémentaires	14
2.3: Description générale du projet	17
2.4: Description des phases de réalisation et des coûts par tronçon	18
Chapitre 3: Résumé des mémoires et des exposés verbaux ..	25
3.1: Organismes publics et para-publics	27
3.2: Individus, groupes et associations	39
3.3: Exposés des citoyens	93

	<u>Page</u>
Chapitre 4: Analyse et synthèse des propositions	117
4.1: La complexité du problème	120
4.2: L'urgence de l'action	122
4.3: De la réflexion à l'action	124
Chapitre 5: Conclusion	127
Appendice A:	131
Appendice B:	137

CHAPITRE 1: INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

1.1 Demande d'audience publique

Considérant que l'autoroute Dufferin-Montmorency, actuellement en construction sur les battures de Beauport, constitue une atteinte grave à la qualité de l'environnement et à la protection des oiseaux migrateurs, et que le promoteur de ce projet, le ministère des Transports du Québec, n'a pas consulté suffisamment le public, l'Association des biologistes du Québec faisait parvenir, le 12 juillet 1978, une demande d'audience publique au ministre délégué à l'Environnement, Monsieur Marcel Léger.

Réitérant sa demande le 1er août 1978, le requérant s'appuya sur les éléments suivants:

- a) les travaux de remplissage sur les battures de Beauport sont exécutés sans autorisation préalable;
- b) un rapport préliminaire sur l'environnement, provenant du ministère des Transports du Québec, dénonce une telle construction sur les battures;

- c) dans la région de Québec, les battures de Beauport comptent parmi les meilleures aires de repos et d'alimentation pour des milliers d'oiseaux migrateurs, et il demeure encore possible d'en sauver une bonne partie;
- d) ce projet d'autoroute est étroitement lié au développement du port de Québec sur les battures; or, ce développement industrialoportuaire est remis en cause par le rapport de la firme Dessau Environnement, préparé pour le gouvernement du Québec, lequel mentionne:
- que le port de Québec aurait avantage à se développer sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent plutôt que sur les battures de Beauport;
 - que les battures de Beauport "devraient être considérées comme intouchables du point de vue de l'avifaune aquatique".

Le 9 août 1978, le ministre délégué à l'Environnement décrétait un moratoire concernant le parachèvement de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Il annonçait par la même occasion qu'une audience serait tenue sur ce projet d'autoroute les 10, 11 et 12 octobre.

et nommait à cette fin quatre commissaires. Il s'agirait pour eux d'entendre et de rapporter au ministre les commentaires et les suggestions de la population concernant ce projet.

1.2 Préparation de l'audience

Afin de favoriser et de faciliter au maximum la participation du public à l'audience sur le projet d'autoroute 440, il fut prévu de tenir celle-ci en soirée. A cause du grand nombre de mémoires déposés, l'on dû ajouter une demi-journée d'audition. Quant à l'horaire de présentation des mémoires, il a été fixé après consultation avec les individus et les groupes intéressés.

En outre, plusieurs communiqués de presse et avis dans les journaux annonçant la tenue des audiences et la disponibilité des documents nécessaires à la préparation des interventions, ont permis au public de participer activement à cette consultation. A ce sujet, certaines suggestions furent apportées pour améliorer le processus de consultation populaire (voir appendice A).

Par ailleurs, les membres de l'équipe de soutien technique ont fourni une assistance à

divers groupes ou personnes qui en ont fait la demande, soit en leur apportant certaines explications additionnelles relativement aux documents déposés soit en reproduisant des extraits de documents pour en faciliter la consultation ou soit en répondant à différentes questions d'ordre technique.

1.3 Structure de l'audience

L'audience comportait quatre (4) parties distinctes:

- la présentation du projet par l'initiateur soit le ministère des Transports du Québec;
- l'audition des avis de différents organismes dont les intérêts, activités ou responsabilités, sont concernés par ce projet: la Société Inter-Port de Québec, Environnement Canada, la ville de Beauport;
- la présentation par les individus, les groupes ou les associations, de leurs mémoires préalablement déposés;
- l'audition d'opinions exprimées par divers participants présents à l'audience.

Les mémoires soumis sont reproduits intégralement en annexe. Pour ce qui est des interventions des participants, un résumé en a été fait au chapitre 3.

1.4 Le rapport

Conformément au mandat confié, le rapport des Commissaires comprend d'abord un exposé de la situation, puis un résumé des interventions et enfin une analyse accompagnée d'une synthèse des propositions apportées lors de l'audience. Ces différents sujets sont traités dans les chapitres qui suivent.

CHAPITRE 2: EXPOSE DE LA SITUATION

2. EXPOSE DE LA SITUATION

2.1 Historique du projet

- 1- En 1968, le rapport sur le "Plan de circulation et de transport de la région métropolitaine du Québec", publié par le ministère de la Voirie, recommandait entre autres la construction d'une autoroute qui relierait le centre-ville de Québec à Montmorency du côté est et à Sainte-Foy du côté ouest. Cette autoroute devait avoir comme principaux objectifs de:
 - favoriser la prédominance de la circulation est-ouest;
 - faciliter l'accès à la colline parlementaire;
 - permettre l'accès aux développements anticipés du port de Québec sur les battures de Beauport.
- 2- De 1968 à 1970, le ministère des Transports du Québec élaborera donc les plans et devis de ce projet en collaboration avec divers orga-

nismes: les municipalités de Québec et de la Côte de Beauport, le gouvernement fédéral, le Conseil des Ports nationaux, le Bureau d'assainissement des eaux du Québec métropolitain et certains ministères provinciaux (Affaires culturelles, Industrie et Commerce, Tourisme, Chasse et Pêche). Lors de la préparation des plans et devis, plusieurs études furent considérées:

- étude sur le projet de développement de la colline parlementaire;
- études des schémas d'aménagement du Vieux Québec, des zones limitrophes et de l'Aire 10;
- étude de localisation d'une gare ferroviaire du Canadien national sur les battures;
- études relatives au développement du port de Québec sur les battures de Beauport;
- étude de localisation du Bureau d'assainissement des eaux du Québec métropolitain, dans Giffard;

- études sur la "re-localisation" de la gare centrale du Canadien pacifique et des voies ferrées dans le secteur de Saint-Roch;
 - étude d'un lien direct Québec - Lévis;
 - études relatives à l'implantation du C.E.G.E.P. F.X. Garneau dans Saint-Roch, intégré au projet de gare d'autobus.
- 3- En 1970, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency fut entreprise; en 1975, le tronçon "Richelieu-d'Estimauville", d'une longueur de deux (2) milles, était complété.
- 4- En 1975, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, dans son rapport sur le "schéma d'aménagement du territoire de la Communauté urbaine de Québec", suggérait la création d'un corridor de verdure à l'arrière du "boulevard des Grèves" (partie de l'autoroute 440 située sur les battures de Beauport).

Faisant suite à cette initiative, la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du ministère des Affaires municipales, conjointement avec le ministère des Transports du Québec, réalisait, en 1976, une étude intitulée "Etude de base concernant le corridor de verdure du

boulevard des Grèves", laquelle incluait un projet de piste cyclable. Ce rapport fut par la suite intégré au projet autoroutier.

2.2 Faits complémentaires

Lors de l'audience, le ministère des Transports du Québec a révélé avoir considéré, avant le début de la construction de l'autoroute, deux options différentes en ce qui concerne le tronçon d'Estimauville - échangeur de l'autoroute 40, soit:

- un tracé situé à une plus grande distance de la rive;
- la modification du boulevard Sainte-Anne.

Le ministère des Transports du Québec a de plus apporté les renseignements suivants:

- la capacité théorique du boulevard de la Capitale est d'environ 25,000 véhicules par jour. Présentement, ce boulevard est considéré comme étant surchargé avec une circulation de 21,000 véhicules par jour;

- le réaménagement du carrefour rue d'Estimauville - boulevard Sainte-Anne, et la déviation de la circulation sur le boulevard Sainte-Anne, si elle était retenue, constitueraient une solution à court terme. De fait, selon les estimés, il faudrait de nouveau résoudre ce problème de circulation dans environ dix (10) ans;
- la construction d'une autoroute dans le fleuve ou sur une rive ne peut être considérée comme plus rentable ou plus simple techniquement qu'une même construction sur la terre ferme;
- le tracé de l'autoroute 440 se situe à une distance de cinq cents (500) pieds de la rive afin de minimiser l'impact sur la population et permettre la mise en place d'un corridor de verdure et d'une piste cyclable;
- en l'absence d'une extension du port de Québec sur les battures, et dans le contexte social actuel, le projet autoroutier Dufferin-Montmorency, s'il était à recommencer, serait conçu différemment;
- une étude préliminaire de Monsieur Daniel Waltz, écologiste à l'emploi du ministère des

Transports du Québec, recommandait en mars 1977 que:

- . des mesures de protection de la faune des battures soient prises;
 - . soit réalisée une étude d'impact pluridisciplinaire;
 - . des mesures correctives soient prévues pour les zones affectées afin d'éviter "l'artificialisation" des battures et pour assurer la protection des battures.
- selon le ministère des Transports du Québec, le rapport de Monsieur Waltz n'a pas été pris en considération vu son caractère préliminaire et parce que les travaux étaient déjà commencés;
 - l'étude des bassins créés par l'autoroute nécessite la connaissance des aspects hydro-sédimentologiques et écologiques. Incidemment, les études sur le bassin 3, à l'arrière du tronçon 5 (voir la carte page 23), doivent s'échelonner sur neuf (9) mois;
 - les représentants du ministère des Transports du Québec mentionnent que leur ministère a officiellement demandé, le 27 avril 1978, un

certificat d'autorisation aux Services de protection de l'environnement du Québec, certificat qui ne leur a pas encore été accordé.

2.3 Description générale du projet (voir la carte page 23)

L'autoroute 440 (autoroute Dufferin-Montmorency) prend son origine à la hauteur de la Côte d'Abraham, traverse le quartier Saint-Roch et, passant par les battures de Beauport, atteint l'échangeur de l'autoroute 40. Elle comporte trois (3) voies de circulation dans chacune des directions. Cette autoroute a une longueur de 5.2 milles que l'on peut diviser en cinq (5) tronçons:

Tronçon 1: de la rue Richelieu à d'Estimauville:
2 milles;

Tronçon 2: de la rue d'Estimauville à l'ouest de
la rivière Beauport: 0.5 mille;

Tronçon 3: de l'ouest de la rivière Beauport à
l'ouest du prolongement de la rue Bois-
vert: 0.77 mille;

Tronçon 4: de l'ouest du prolongement de la rue Boisvert à l'est de l'avenue Ruel: 1.3 mille;

Tronçon 5: de l'est de l'avenue Ruel à l'autoroute 40: 0.63 mille;

Les bassins d'eau qui, selon le projet prévu, seront emprisonnés entre cette autoroute et la rive sont les suivants:

Bassin B-1: arrière des tronçons 2 et 3

Bassin B-2: arrière du tronçon 4

Bassin B-3: arrière du tronçon 5

Bassin B-4: entre l'échangeur de l'autoroute 40 et le pont de l'île d'Orléans.

2.4 Description des phases de réalisation et des coûts par tronçon (Voir la carte page 23)

La construction de l'autoroute ayant débuté en 1970, certains tronçons sont complètement terminés, tandis que d'autres sont soit en voie de réalisation, soit sur le point d'être érigés.

Les coûts qui apparaissent pour chacun des tronçons ne comprennent pas les dépenses d'expropriation évaluées à environ trente-cinq (35) millions de dollars.

L'avancement des travaux et les sommes engagées ou prévues s'établissent comme suit:

Tronçon 1:

- De la rue Richelieu à la rue d'Estimauville;
- Longueur: 2.0 milles;
- Quatre (4) échangeurs (rue Saint-Vallier, boulevard des Capucins, boulevard Henri-Bourassa et rue d'Estimauville);
- Coûts: \$ 58,000,000.00;
- Travaux terminés.

Tronçon 2:

- De la rue d'Estimauville à l'ouest de la rivière Beauport;
- Longueur: 0.5 mille;

- Aucun échangeur;
- Coûts: \$ 4,970,000.00;
- Travaux en cours.

Tronçon 3:

- De l'ouest de la rivière Beauport à l'ouest du prolongement de la rue Boisvert;
- Longueur: 0.77 mille;
- Un (1) échangeur (rue Saint-David);
- Coûts: \$ 8,000,000.00;
- Travaux non commencés.

Tronçon 4:

- De l'ouest du prolongement de la rue Boisvert à l'est de l'avenue Ruel;
- Longueur: 1.3 mille;
- Un (1) échangeur (boulevard des Chutes);

- Coûts: \$ 11,030,000. (comprenant la section du tronçon 5 déjà réalisée);
- Travaux en cours.

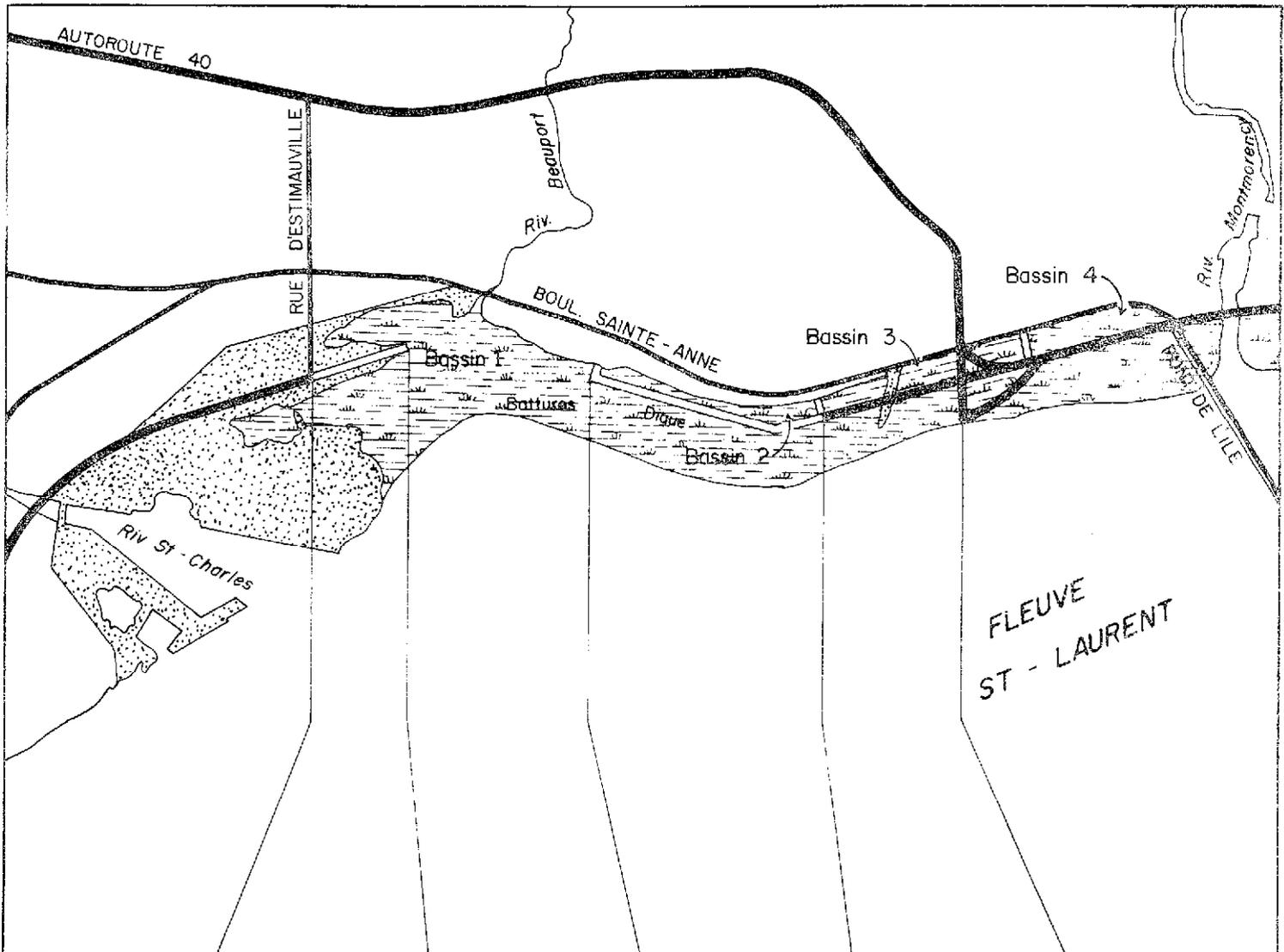
Tronçon 5:

- De l'est de l'avenue Ruel à l'échangeur de l'autoroute 40;
- Longueur: 0.63 mille;
- Un (1) échangeur (route 138A à Montmorency);
- Coûts: \$ 5,600,000.00 (échangeur seulement).

Le coût total comprenant l'autoroute (\$ 87,600,000.) et l'expropriation (\$ 35,000,000.) s'élèverait donc approximativement à \$ 122,600,000.

PROJET D'AUTOROUTE DUFFERIN - MONTMORENCY (A.440)

TRAVAUX EN COURS ET RÉALISÉS



TRONÇON 1	TRONÇON 2	TRONÇON 3	TRONÇON 4	TRONÇON 5
2 milles	0.5 mille	0.77 mille	1.3 mille	0.63 mille
\$ 58,000,000.	\$ 4,970,000.	\$ 8,000,000.	\$ 11,030,000. *	\$ 5,600,000.
Réalisé	En voie de réalisation	Non réalisé	En voie de réalisation	L'échangeur seul reste à réaliser

* \$ 11,030,000. comprend la partie du tronçon 5 déjà réalisée

CHAPITRE 3: RESUME DES MEMOIRES ET
DES EXPOSES VERBAUX

3. RESUME DES MEMOIRES ET DES EXPOSES VERBAUX

3.1 Organismes publics et para-publics

- Exposé de la Société Inter-Port de Québec

La Société Inter-Port de Québec, société industrielle, est une sorte de commissariat industriel élargi (non une société portuaire), dont l'actionnaire majoritaire est le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec (M.I.C.) (60%), et dont l'actionnaire minoritaire est le ministère fédéral de l'Expansion économique régionale (M.E.E.R.) (40%).

La Société se caractérise par son rayonnement sur les deux rives du fleuve, par la participation à titre d'actionnaire du M.I.C. et du M.E.E.R. et par la possession de vastes pouvoirs d'action allant jusqu'à l'exercice d'industrie et de commerce (participation à l'équité).

Son rôle consiste à élaborer des plans et des programmes en vue de l'établissement de zones industrielles susceptibles de bénéficier des avantages de l'infrastructure portuaire.

A l'instar de nombreux ports qui, dans le monde, se définissent selon une vocation industrielle particulière, la Société Inter-Port de Québec tente d'identifier les facteurs importants de localisation pour l'installation de certains types d'industries de fabrication.

Parmi les facteurs de localisation actuellement évidents, il faut noter l'entreposage de produits par les firmes Unitank Limitée et Bunge du Canada Limitée. En effet, l'activité de ces entrepositaires a conduit à l'implantation de la compagnie Ledden Industries qui raffine les huiles végétales entreposées par Unitank Limitée.

Certes, comme la prime de localisation en bordure de l'eau est énorme, les investisseurs ne vont s'y installer qu'en cas de ferme nécessité. Or, ceux-ci sont prêts à payer la prime exigée. Et plus: Monsieur Richard se dit d'avis que les investisseurs doivent aussi participer aux divers coûts d'aménagement du territoire.

Ce développement peut se réaliser en conservant pour la population, un certain nombre de fenêtres sur le fleuve, en privilégiant un aménagement paysager, et en respectant un certain nombre de normes qui permettent aux battures de

devenir un site esthétique, sain, rentable et créateur d'emplois. Monsieur Richard suggère finalement que les battures de Beauport soient desservies par un réseau routier adéquat.

En réponse aux questions des Commissaires et du public, Monsieur Richard apporte les précisions suivantes:

1. Le rôle de la Société Inter-Port de Québec est d'identifier un certain nombre d'industries qui peuvent s'implanter à un endroit donné;
2. La Société verra à ce que les industries respectent les critères de protection de l'environnement élaborés par d'autres organismes;
3. Le tourisme ne serait pas nécessairement réfractaire à un site industrialo-portuaire à Québec, site qui pourrait être esthétique, sain et rentable;
4. Le développement industriel n'est pas nécessairement laid et inacceptable pour un visiteur;
5. Selon les prévisions de la Société Inter-Port de Québec où siègent les représentants du

M.E.E.R., du M.I.C. et de l'O.P.D.Q., l'expansion du port de Québec nécessite pour la première étape de son développement, des besoins en superficie, de l'ordre de trois cent cinquante (350) à quatre cents (400) acres, ceci comprenant les activités portuaires, industrielles et commerciales. L'espace moyen retenu par l'industrie est de cinquante (50) acres;

6. La Société possède des études comparatives concernant trois (3) sites différents pour le port de Québec, dont deux en eaux profondes; il s'agit des battures de Beauport, des battures de Lauzon et d'un troisième site desservi par un corridor: Saint-Romuald.

- Mémoire d'Environnement Canada (région
du Québec)

Ce mémoire exprime l'opinion officielle d'Environnement Canada. Considérant que "... la portée environnementale déborde de beaucoup la simple question des oiseaux", cet organisme gouvernemental estime que les battures de Beauport devraient recevoir la protection la plus intégrale possible. A cet effet, il énumère un certain nombre de points:

1. "Les zones intertidales en eau douce constituent un biotope particulièrement rare dans l'ensemble des écosystèmes de notre planète";
2. Par l'action mécanique de ses herbiers, elle favorise la sédimentation des particules en suspension transportées par le fleuve Saint-Laurent: on estime que les solides en suspension retenus estivalement par les battures de Cap-Tourmente équivalent à 25% de tous les solides transportés par le fleuve Saint-Laurent. Un phénomène comparable est susceptible de se dérouler à Beauport. Combinée aux conditions biophysiques des zones intertidales (émersion, réchauffement et décomposition microbienne des sédiments), cette retenue de sédiments fait des battures de Beauport un milieu épurateur

des eaux du fleuve Saint-Laurent comparable à une usine d'épuration de plusieurs millions de dollars;

3. De cette décomposition découle une productivité primaire très élevée. Son rendement est au moins dix (10) fois supérieur à celui du milieu forestier;
4. Cette production est en partie consommée sur place par des organismes sédentaires ou de passage (poissons, oiseaux migrateurs) et en partie exportée afin d'enrichir d'autres milieux et aider au maintien de leur vie;
5. Enfin, la proximité du complexe urbain de Québec donne aux battures de Beauport un attrait additionnel.

Ainsi, l'intérêt que l'on porte aux battures de Beauport déborde le cadre de son avifaune et dépasse les limites géographiques de la ville de Beauport: la bernache, par exemple, membre important de la colonie migratoire des battures de Beauport, est fort appréciée par les indiens de la Baie James.

Par ailleurs, la protection intégrale des battures de Beauport doit être maintenue malgré les effets nocifs qu'ont provoqués les empiétements

actualisés. Ainsi, même si la population avienne des battures de Beauport a diminué de 80% depuis la perte de nombreux habitats, ces battures demeurent tout de même le site le plus utilisé par la faune avienne et le plus diversifié de la région métropolitaine de Québec.

L'homme est aussi un utilisateur des battures: chasse, observation d'oiseaux, tourisme. L'intérêt grandissant que porte la population à un milieu naturel, tel qu'en fait foi les visites au Mont Sainte-Anne et au Cap-Tourmente, rend plausible une utilisation accrue des battures de Beauport si ces dernières étaient mises en valeur dans cette optique.

En conséquence, il est donc recommandé:

1. *"De trouver un emplacement plus compatible pour la route ou pour tout autre développement jugé nécessaire le long du littoral dans la région métropolitaine de Québec";*
2. *De déplacer la construction des installations portuaires vers la rive sud;*
3. *De donner aux battures de Beauport le statut de parc.*

Pour éviter à l'avenir de telles situations, et afin d'harmoniser les élans du développement avec les exigences de la protection du milieu, il est hautement recommandé que soit préparé un plan de développement et de protection du littoral du fleuve Saint-Laurent, en ayant pris soin auparavant de faire cesser tous les travaux de développement en bordure du fleuve.

- Mémoire de la ville de Beauport

Ce mémoire représente la position du maire et des douze (12) conseillers du conseil municipal de la ville de Beauport relativement à l'avenir des battures de Beauport situées sur le territoire de cette municipalité.

Deux projets intimement liés font actuellement l'objet de travaux sur les battures de Beauport: la construction de l'autoroute 440 et l'extension du port de Québec. Les objections des écologistes et des biologistes face aux deux projets sont symptomatiques. Ces opposants constituent une minorité scientifique recherchant fondamentalement une transformation utopique de l'activité économique à partir de leurs données écologiques et biologiques.

Ces raisons écologiques sont insuffisantes pour empêcher le développement industrialo-portuaire auquel les battures de Beauport sont vouées. Les oiseaux migrateurs notamment trouveront d'autres sites. Les ornithologues, les chasseurs et les pêcheurs feront de même.

Des correctifs environnementaux et récréatifs seront construits dans ce complexe industrialo-portuaire et autoroutier (corridor

de verdure, piste cyclable, etc.). L'industrie secondaire qui s'y installera devra en outre respecter les normes environnementales du gouvernement.

L'autoroute 440 doit donc être achevée le plus rapidement possible. Cette autoroute fait partie d'une planification établie depuis longtemps. Les études, analyses et enquêtes réalisées de 1966 à 1968 ont conduit à l'élaboration d'un plan d'ensemble du complexe autoroutier de la région métropolitaine de Québec dans lequel l'autoroute 440 fut définie comme "l'épine dorsale du réseau urbain". Quarante-vingt-dix millions de dollars (\$90,000,000.00) ont déjà été investis dans ce projet; il ne reste que sept million huit cent mille dollars (\$7,800,000.00) à injecter pour le finaliser.

Quant au port de Québec, l'étude de la firme d'ingénieurs-conseil Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme et Lapointe Inc. (A.B.B.D.L., 1973) recommande son extension de manière à en faire un port moderne favorisant le développement industriel et commercial. Ce port en eau profonde est le dernier à pouvoir accueillir des navires à gros tonnage. Il représente un site idéal pour l'accostage de minéraliers, de céréaliers et de porte-conteneurs. Il dispose d'un bon marché de consommation finale,

peut être de bonnes infrastructures de transport et se situe relativement près des grands marchés.

L'extension du port de Québec s'intègre aussi dans le plan directeur de la ville de Beauport. L'installation d'industries et de commerces qui en résultera, en plus d'assister une région touchée par le chômage, constituera une source importante de revenus pour la ville de Beauport.

La ville de Beauport recommande donc:

1. *QUE des audiences publiques ne soient tenues que lorsque l'intérêt des citoyens est réellement menacé "sur une base assez large";*
2. *QU'une décision soit prise immédiatement quant au développement des battures de Beauport sans étude supplémentaire, les études déjà existantes étant suffisantes;*
3. *QUE les "travaux de construction de l'autoroute 440 soient poursuivis" compte tenu des travaux réalisés, des argents investis et de l'impact sur l'extension du port de Québec "et la région environnante";*
4. *QUE le développement industriel et commercial des battures de Beauport soit prioritaire vu*

"l'impact des effets économiques dans un secteur passablement affecté par le chômage";

5. *QUE l'aménagement des battures respecte les normes gouvernementales actuelles quant à la pollution.*

3.2 Individus, groupes et associations

Mémoire 1: L'Association des biologistes du Québec

L'Association des biologistes du Québec (A.B.Q.) compte quelque cinq cents (500) membres oeuvrant partout au Québec dans le domaine de la biologie. L'un des objectifs sociaux de l'Association des biologistes du Québec est de "redonner à l'environnement son importance dans le processus de planification et de prise de décision".

L'Association des biologistes du Québec expose que le jeu quotidien des marées sur une surface en pente douce provoque un étagement des populations animales et végétales faisant de la batture un milieu productif et diversifié. Le contexte biophysique des battures de Beauport en fait un site unique parmi les autres sites du même type. Les populations aviennes y sont particulièrement bien représentées et diversifiées.

De plus, les battures sont situées à proximité d'un développement urbain et au centre du tableau social, récréatif et culturel de la région de Québec. Elles constituent par conséquent un "noyau de verdure" d'une très grande importance.

La destruction de ces battures entraînera notamment une baisse des effectifs de plusieurs populations aviennes (il existe peu de sites de remplacement et ils sont déjà sur-utilisés), de même qu'une perte très importante pour le système naturel d'épuration que constituent les herbiers intertidaux du fleuve Saint-Laurent. L'Association des biologistes du Québec souligne, au surplus, les risques inhérents à toute atteinte du milieu.

L'Association des biologistes du Québec insiste fortement soit sur le défaut d'application de certaines lois environnementales et des règlements y afférents, soit sur les irrégularités survenues dans l'application d'autres lois et règlements au cas des battures de Beauport. Ainsi, les lois fédérales (Loi sur les pêcheries; Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs) ne furent pas respectées. Au Québec, la Loi de la qualité de l'environnement, et plus particulièrement le Règlement général relatif à l'administration de la Loi de la qualité de l'environnement, de même que le Règlement relatif aux carrières et sablières ont été peu ou pas appliqués. Deux autorisations pour l'exploitation de sablières en milieux hydriques furent notamment accordées par les Services de protection de l'environnement du Québec sans qu'aucune étude

écologique complète ne soit exigée (delta de la rivière Beauport et estuaire de la rivière Saint-Charles - flux du fleuve Saint-Laurent).

L'Association des biologistes du Québec dénonce la réalisation et l'acceptation "pièce par pièce" de projets, ainsi que le silence entourant ces prises de décision.

L'Association des biologistes du Québec recommande en conséquence:

1. *QUE les travaux soient arrêtés;*
2. *QUE l'autoroute soit raccordée au boulevard Sainte-Anne au niveau des échangeurs d'Estimauville et du boulevard de la Capitale;*
3. *QUE les aires remblayées (extrémités est et ouest) servent de zone d'accueil et d'accès;*
4. *QUE des digues soient découpées en vue d'aménagements fauniques;*
5. *QUE la partie non atteinte soit protégée intégralement;*
6. *QU'une commission des zones côtières du Québec soit créée jusqu'à ce qu'une loi des zones côtières soit adoptée.*

Mémoire 2: Ligue des citoyens des Chutes Inc.

Cet organisme représente actuellement deux cent vingt-cinq (225) citoyens répartis dans la ville de Beauport. Son principal objectif est d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Beauport à tous les niveaux (municipal, scolaire, etc.).

Ce mémoire signale que la ville de Beauport possède tous les avantages requis (site, population, patrimoine, types d'activités diverses, etc.) pour devenir une ville de haute qualité à tous les points de vue. L'aménagement des battures doit donc s'inscrire dans ce contexte de création d'un ensemble urbain de qualité supérieure. Cet objectif peut être atteint en respectant "... cette polyvalence naturelle des battures ..." à savoir leur vocation économique, sociale, récréative et touristique. Actuellement, l'on privilégie exclusivement leur vocation économique.

La Ligue des citoyens des Chutes présente quelques éléments de réflexion:

1. La route est-elle justifiée? N'y a-t-il pas d'autres solutions? Pourquoi tant de sorties et d'entrées?

2. L'homme a besoin d'un milieu naturel pour vivre pleinement. Il faut donc éviter de tout transformer ce milieu naturel en milieu artificiel, en y installant des routes, des industries, des commerces, etc. Il faudra peut-être un jour assumer des coûts humains et financiers très élevés pour retrouver ailleurs un tel milieu naturel. Il est donc important de protéger immédiatement les battures.

Cet organisme mentionne un certain nombre de recommandations, à savoir:

1. *QUE l'aménagement des battures de Beauport se réalise en fonction de l'utilisation polyvalente de ses ressources et des possibilités qu'elles offrent. A cette fin, une égale attention doit être accordée à chacune des vocations;*
2. *QUE l'on conserve sur les battures le maximum de zones naturelles et que l'accès direct au fleuve soit assuré à tout citoyen, en tout temps;*
3. *QU'à l'est de la rivière Beauport soit défendu tout développement portuaire, toute construction d'industries, de commerces, d'entrepôts et d'habitations;*

4. QUE les organismes impliqués dans l'aménagement des battures créent un programme permanent de consultation auprès de la population. Une consultation publique est indispensable pour tout développement ultérieur des battures. Les présentes audiences sont une étape importante;
5. QUE soient révisés les mécanismes d'information et de coordination relatifs à la planification, à la réalisation et au contrôle de chacune des opérations touchant l'aménagement des battures de Beauport.

Le projet de l'autoroute 440, tel que présenté par le ministère des Transports du Québec, ne permet pas la réalisation de ces cinq recommandations. Des modifications majeures à ce projet s'imposent, tant au niveau de la collaboration entre les organismes impliqués qu'au niveau du processus de planification.

Mémoire 3: Chambre de commerce et d'industrie
du Grand Beauport

La Chambre de commerce et d'industrie du Grand Beauport regroupe deux cent cinquante (250) membres qui sont les hommes d'affaires, des commerçants et des industriels. Elle vise tout autant à promouvoir le mieux-être de l'ensemble de ses citoyens qu'à promouvoir les infrastructures de la communauté locale.

Ce mémoire mentionne que la réalisation de l'autoroute 440 implique un rattachement de la Côte de Beaupré au reste du réseau routier du Québec métropolitain et qu'il en découlera un apport économique et social pour Beauport. De plus, l'organisme souligne qu'il faut tenir compte de la détérioration actuelle et éventuelle du milieu, du choix de la collectivité à son mieux-être et de l'identification réelle des valeurs qui doivent être préservées.

La Chambre de commerce et d'industrie constate le besoin de communication routière rapide entre le centre-ville et la Côte de Beaupré, et l'état des travaux devant répondre à ce besoin. Elle souligne également l'intérêt économique pour la collectivité de Beauport que représente la récupération des surfaces comprises entre l'autoroute 440 et la rive actuelle.

Cet organisme fait observer de plus que l'argumentation des Services de protection de l'environnement du Québec ne peut justifier l'arrêt des travaux.

La Chambre de commerce et d'industrie du Grand Beauport propose la planification de la mise en valeur du secteur de façon à tenir compte d'une découpe judicieuse des battures. Plus spécifiquement, on propose d'effectuer à l'ouest de la rivière Beauport, le remplissage des battures afin de favoriser l'implantation d'une zone de transbordement et d'industries lourdes. À l'est de la rivière Beauport, l'organisme suggère pour le tronçon rivière Beauport - ciments du Saint-Laurent, un parc récréatif avec un plan d'eau; pour le tronçon ciments du Saint-Laurent - centre du quartier Montmorency, l'implantation d'industries légères et/ou de commerces; enfin, pour le tronçon centre du quartier Montmorency - pont de l'Ile d'Orléans, l'aménagement d'un lieu récréatif et écologique.

Mémoire 4: Groupe de citoyens de la Côte de Beauport

Ce groupe de citoyens a été créé suite à l'annonce par le ministre Léger de la tenue d'une audience publique sur l'avenir des battures de Beauport. Ces citoyens proviennent du comté de Montmorency (Ile d'Orléans incluse).

Ces citoyens s'interrogent sur l'avenir des battures de Beauport, principalement à cause de l'autoroute 440 et des projets industriels reliés à une éventuelle extension du port de Québec vers l'est. Ce groupe est contre tout projet d'implantation industrialo-portuaire ou de remplissage sur les battures de Beauport. De plus, il exige que les trois niveaux de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) s'accordent au niveau du développement des battures de Beauport, pour assurer la conservation de la qualité actuelle du milieu (touristique, historique, culturel, écologique, agricole et récréatif). Les mécanismes de consultation de la population devront être développés afin que celle-ci puisse adéquatement participer à la planification de tels projets.

Selon ce groupe de citoyens, les effets d'entraînement de cette autoroute seraient très néfastes pour l'Ile d'Orléans et pour la Côte de

Beaupré à cause d'une éventuelle poussée urbanistique. Pour ces raisons, ce groupe est opposé à tout remplissage, à tout empiètement, à toute détérioration de son environnement et de son milieu de vie, de même qu'à toute augmentation de la pollution et à toute dévalorisation des propriétés de ces citoyens.

Mémoire 5: Mouvement d'action populaire de
Limoilou

Le Mouvement d'action populaire de Limoilou (M.A.P.L.) est un organisme visant à assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens du quartier de Limoilou.

Dans un premier temps, ce mémoire décrit l'impact direct de la réalisation de l'autoroute 440 sur l'environnement: effets néfastes sur la faune ailée et élimination du potentiel auto-épuratoire des eaux du fleuve Saint-Laurent à cet endroit. En outre, cet organisme mentionne que la nature doit être sauvegardée car elle constitue un héritage collectif.

Dans un second temps, cet organisme souligne les effets d'entraînement de l'autoroute 440, effets qu'il qualifie comme étant "les sacs à bagages d'une autoroute". Cette autoroute favoriserait l'extension du port de Québec et l'implantation d'industries de toutes sortes. En conséquence, il y a lieu de prévoir une augmentation de la pollution de l'air, une diminution, voire une perte d'accès au fleuve, etc. Après avoir lutté depuis plusieurs années pour une amélioration de la qualité de l'air du quartier de Limoilou, cet organisme craint de voir tous ses espoirs s'estomper.

Puisque la nécessité d'une telle autoroute n'est pas démontrée, le Mouvement d'action populaire de Limoilou exige que l'autoroute 440 ne soit pas terminée. C'est dans le but de protéger "... l'espace vital d'humains" que les travaux en cours doivent être arrêtés.

Mémoire 6: Club des ornithologues du Québec

Fondé en 1955 et regroupant six cent cinquante (650) membres répartis à travers tout le Québec, dont la moitié dans la région de Québec, cet organisme a pour but de faire connaître et de protéger les oiseaux. A ces fins, le Club organise des excursions sur les sites d'observation intéressants, présente des conférences et s'implique dans des dossiers comme celui de l'autoroute 440.

Les battures de Beauport sont un site privilégié pour l'observation d'oiseaux. Chiffres à l'appui, le Club des ornithologues démontre la diversité et l'abondance de la faune ailée qui y existe.

Par exemple, en automne, on peut y retrouver cent treize (113) espèces d'oiseaux. Un nombre impressionnant de cent quarante-trois (143) espèces peuvent être aperçues durant une année. Les battures peuvent servir comme site d'alimentation, de nidification, de rassemblement et de repos. Compte tenu de la diversité et de l'abondance des oiseaux sur les battures de Beauport, il est essentiel qu'elles soient protégées. A titre d'exemple, ce mémoire affirme que "... les battures de Beauport sont un site prioritaire d'alimentation et de rassem-

blement pour les bécasseaux de toute la région de Québec". Comme sur les autres limicoles, "... le parachèvement de l'autoroute aurait des conséquences désastreuses en ce qui concerne les populations d'oiseaux qui passent au Québec au moment des migrations".

Ce mémoire cite plusieurs exemples de projets d'autoroute inachevés: à Montréal, il y a eu l'autoroute est-ouest; à Toronto, l'autoroute Spadina fut arrêtée et, à San Francisco, l'autoroute Embarcadero fut abandonnée même après cinq (5) ans de travaux. Le Club des ornithologues du Québec insiste sur le fait qu'il faut éviter l'erreur commise il y a cinquante ans par les autorités du port de Montréal qui ont fait détruire alors le site naturel de Longue-Pointe, dernier endroit où les citoyens de Montréal pouvaient avoir accès au fleuve pour de multiples activités récréatives.

Le Club s'oppose farouchement à "l'artificialisation" des battures de Beauport tel que le préconise actuellement le ministère des Transports du Québec. Le cas des berges de la rivière Saint-Charles, "... un canal entre des murs de béton ..." est cité comme exemple à éviter.

Considérant que les québécois ont à leurs portes un site d'une richesse exceptionnelle et

que "... la population québécoise est de plus en plus consciente du pouvoir récréatif de la nature", le Club des ornithologues du Québec recommande que soit abandonné la construction du dernier tronçon de l'autoroute des Grèves, sur les battures de Beauport.

L'option de réaliser le dernier tronçon sur pilotis est aussi à rejeter puisque, selon l'organisme, le potentiel du site des battures sera alors perdu à tout jamais pour la récréation.

Afin de récupérer les infrastructures déjà en place, le Club des ornithologues du Québec propose l'implantation d'un parc naturel qui mettrait en valeur les composantes actuelles de ce site exceptionnel. En plus de l'observation d'oiseaux, de nombreuses autres activités pourraient s'y dérouler, selon les périodes de l'année (chasse, pêche, promenade, etc.). Les grandes lignes de ce plan d'aménagement sont exposées dans leur mémoire.

L'organisme demande au ministre délégué à l'Environnement de prendre connaissance de ces arguments qui démontrent que les battures de Beauport doivent être aménagées en parc naturel sans autoroute et sans installation portuaire. Le Club des ornithologues

du Québec s'attend à ce que Monsieur Léger fasse
"... voir aux citoyens de Québec que ces audien-
ces ne sont pas tout simplement une façade",

Mémoire 7: Comité de protection de l'environnement de Boischatel Inc.

Il s'agit d'un organisme dont l'objectif est de conserver et de protéger l'environnement à l'intérieur des limites municipales de Boischatel. Compte tenu du fait que la ville de Beauport soit localisée immédiatement en amont de Boischatel, ce Comité de protection de l'environnement prend "... officiellement position pour la protection de ce site historique que constitue le bord du fleuve".

Le Comité de protection de l'environnement de Boischatel constate avec regret que l'autoroute 440 a détérioré les abords du fleuve Saint-Laurent.

Ce mémoire signale le manque évident d'information et de consultation entre les citoyens concernés et les promoteurs de tels projets. Les citoyens sont consultés trop tard. Pourtant, ce sont ces mêmes citoyens "... qui le plus souvent subissent les premiers les conséquences néfastes de telles réalisations sur leur qualité de vie".

Ce Comité recommande que le gouvernement du Québec favorise l'implication des citoyens dans le processus décisionnel pour tous les travaux

d'aménagement modifiant la qualité de leur milieu de vie.

Enfin, ce même organisme exige la suspension des travaux de l'autoroute 440 jusqu'à ce que "... le vouloir social se soit exprimé à partir des besoins et des attentes des communautés concernées par ce projet".

Mémoire 8: Monsieur Louis Bélanger, pour un groupe de citoyens de Beauport

Il s'agit d'un mémoire préparé à titre personnel, et appuyé par un groupe de citoyens de Beauport. Monsieur Bélanger réside en bordure des battures de Beauport depuis neuf (9) ans et les utilise régulièrement.

Ce mémoire soutient que l'autoroute 440 n'est pas justifiée puisqu'elle a été planifiée en fonction de l'extension du port de Québec qui est maintenant remise en question. En outre, une étude récente du ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec recommande d'autres sites que les battures pour l'extension du port de Québec afin de protéger l'environnement. Puisque le complexe industrialo-portuaire pourrait s'implanter ailleurs que sur les battures de Beauport, ces dernières devraient être aménagées de façon à fournir un espace vert, à permettre à la population d'avoir accès au fleuve, à favoriser les activités récréatives et touristiques ainsi qu'à protéger un site remarquable pour sa faune et sa flore, notamment en ce qui concerne les oiseaux aquatiques.

L'implantation de l'autoroute 440 sur les battures de Beauport est tout à fait incompatible avec la vocation proposée ci-haut pour ces battures.

Les principales recommandations de ce mémoire sont:

1. QUE le tronçon compris entre la sortie du boulevard des Chutes et la sortie d'Estimauville soit abandonné;
2. QU'il y ait amélioration du boulevard Saint-Anne à l'intersection de la rue d'Estimauville à l'aide des argents économisés par l'abandon du projet autoroutier Dufferin-Montmorency. La décongestion de la circulation pourrait être favorisée par l'implantation d'un horaire flexible pour toute la fonction publique de Québec;
3. QUE les infrastructures déjà en place soient récupérées pour fins récréatives et qu'il y ait une mise en valeur de toutes les battures.
4. QUE toutes les informations existantes pour un projet soient mises à la disposition du public si l'on veut obtenir une consultation réussie.

Mémoire 9: Trois clubs de sciences naturelles
de Lévis

Ces trois organismes que sont les clubs Aigle Doré, Epervier et Jeunes écologistes regroupent environ soixante-dix (70) jeunes de la rive sud de Québec. Le principal but de ces clubs est d'initier et d'intéresser les jeunes aux loisirs scientifiques. Les excursions sur le terrain, la participation à des conférences et à des expositions permettent à ces jeunes d'être plus sensibilisés à la conservation de la nature.

Ces trois clubs soulignent la diversité et l'abondance des oiseaux sur les battures. En plus d'être "... le seul site de nidification de la sterne commune dans la région de Québec", les battures de Beauport constituent un site exceptionnel pour l'observation de plusieurs espèces d'oiseaux. Puisque les battures de Beauport sont faciles d'accès grâce au transport en commun, elles représentent un site de prédilection pour les Trois clubs de sciences naturelles de Lévis. Compte tenu de la richesse écologique de ces battures, cet organisme demande que cet endroit devienne "... un sanctuaire d'oiseaux... accessible à tous dans la région immédiate de Québec".

Afin d'assurer la conservation des bat-
tures de Beauport, les Trois clubs de Lévis sont
opposés à l'achèvement de l'autoroute 440, tel
que proposé par le ministère des Transports du
Québec.

Mémoire 10: Fédération québécoise de la faune

La Fédération québécoise de la faune est un organisme à but non lucratif qui existe depuis trente-trois (33) ans et qui regroupe quelque cinquante mille (50,000) membres à travers le Québec. Cet organisme est voué à la protection et à la conservation de la faune ainsi qu'à l'éducation faunique de ses membres.

La Fédération québécoise de la faune manifeste son opposition à la réalisation du projet de l'autoroute 440.

Selon cet organisme, des projets de ce genre ont des répercussions locales et régionales sur l'environnement biophysique. Ils constituent par ailleurs des facteurs limitants, de plus en plus sévères, à la réalisation de la vocation récréative du fleuve, particulièrement près des grands centres urbains.

La zone intertidale des battures de Beauport constitue, pour la Fédération québécoise de la faune, une table d'alimentation très importante et même vitale pour la faune ichthyenne. La perte de cet habitat ne peut être compensée par d'autres habitats car ceux-ci supportent déjà une masse biologique optimale.

De plus, la position géographique du fleuve Saint-Laurent dans l'est de l'Amérique du Nord est d'une importance critique pour la survivance, à l'échelle du continent, de plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs aquatiques. Les battures du fleuve Saint-Laurent sont une aire de repos et d'alimentation obligatoire lors de ces migrations. C'est notamment sur les battures que l'oie blanche se prépare à la nidification (développement des organes reproducteurs, parade, accouplement). Ces battures deviennent donc partie intégrante de l'habitat et de la reproduction. Toute perte d'habitat aura un effet équivalent sur la capacité de reproduction de l'espèce.

La Fédération québécoise de la faune fait état de l'importance des battures pour la chasse à la sauvagine ainsi que pour l'observation des oiseaux migrateurs. Ces activités de plein air sont par ailleurs nécessaires à la santé physique et mentale des citoyens.

Enfin, la Fédération québécoise de la faune souligne l'intérêt d'un écosystème marécageux du type de celui des battures de Beauport qui joue un rôle semblable à celui d'une usine d'épuration.

La Fédération québécoise de la faune soutient que le Canada s'est engagé, avec la Loi sur la convention des oiseaux migrateurs, à protéger l'avifaune et qu'il doit, par extension, protéger les habitats de ces oiseaux.

Cet organisme désire que l'on apporte une solution de recharge ou que des mesures de mitigation soient mises en oeuvre afin de garantir tout au moins le maintien des échanges "eau - sédiment" tout au long de la zone affectée.

Mémoire II: Robitaille Marine Inc.

Robitaille Marine Inc. est une entreprise établie à l'embouchure de la rivière Beauport depuis 1964. Cette entreprise manufacture et vend des bateaux de plaisance et des embarcations de taille réduite. Elle emploie une trentaine de personnes.

L'entreprise Robitaille Marine Inc. demande que l'on maintienne l'accès au fleuve via la rivière Beauport pour les raisons suivantes:

- 1- De Cap-Rouge à Beaupré, la rivière Beauport demeure un des rares endroits sinon le seul où les gens peuvent avoir accès au fleuve;
- 2- Plusieurs centaines de clients ont accès aux installations de Robitaille Marine Inc. par la rivière Beauport;
- 3- L'embouchure de la rivière Beauport pourrait être aménagée en marina à peu de frais;
- 4- La perte de cet accès au fleuve signifie la perte des emplois (30) que cette entreprise génère.

Robitaille Marine Inc. considère que son site actuel est plus propice à ses opérations à

cause de la proximité de sa clientèle, de l'accessibilité par voie d'eau et de l'abri naturel qu'il offre.

Cette compagnie privée suggère de rehausser les pilotis vis-à-vis la rivière Beauport afin que le tablier de la route soit suffisamment élevé pour laisser en tout temps un passage libre aux embarcations.

Robitaille Marine Inc. conclut par ailleurs qu'aucun des commerces du boulevard Sainte-Anne ne bénéficierait de cette autoroute.

Mémoire 12: Comité régional des usagers des transports en commun de Québec

Ce Comité régional des usagers des transports en commun de Québec est une association sans but lucratif ayant pour objectif de faire en sorte que l'on accorde la priorité aux transports en commun. Y collaborent des individus, des représentants de groupes de citoyens, des comités de citoyens, des associations étudiantes, des groupes de consommateurs, etc.

Selon ce Comité, le transport en commun est, à Québec, dans un état lamentable parce que les gouvernements ont préféré, depuis les dix dernières années, investir dans la construction d'autoroute au lieu de favoriser le transport en commun.

Un transport en commun efficace est une nécessité pour tous les résidents de la région de Québec; c'est une priorité qui exige une plus grande participation financière des gouvernements municipal et provincial.

Il est plus rentable pour la société québécoise, économiquement, socialement, environnementalement et énergiquement, de favoriser le transport en commun. Le fait qu'il n'y ait pas

de transport en commun efficace oblige la population à se déplacer en automobile. Cette population doit ainsi exiger la construction d'infrastructures routières considérables.

Pour ces raisons, le C.R.U.T.E.C.Q. s'oppose à la construction de l'autoroute 440 et demande que l'on affecte les sommes prévues pour ce projet au transport en commun.

Mémoire 13: Les Amis de la terre

Fondé en janvier 1978, les Amis de la terre de Québec réunissent des individus et des groupes sensibilisés aux problèmes écologiques actuels en rapport avec l'environnement et l'énergie. Les Amis de la terre préconisent l'avènement d'une société écologique.

Après la présentation des principales caractéristiques d'une société écologique (équilibre, diversité, décentralisation, équité), les Amis de la terre analysent l'impact du projet autoroutier sur les battures de Beauport:

- 1- Ce projet va à l'encontre d'une société écologique ayant pour but la préservation de la vie. Cette société écologique ou éco-société nécessite l'intégration et l'harmonisation des activités humaines au milieu naturel (diversité);
- 2- La construction d'autoroutes subventionne directement le transport individuel et va à l'encontre d'une politique de conservation de l'énergie;
- 3- Les richesses écologiques des battures de Beauport ont été démontrées à maintes reprises

par des études exhaustives. Aussi, la nécessité de leur respect intégral n'est plus à démontrer;

- 4- Ce projet aura des effets inconciliables (croissance économique et démographique) avec le respect des valeurs écologiques et patrimoniales de l'Ile d'Orléans.

Les Amis de la terre proposent, dans le cas des battures de Beauport, un certain nombre d'actions indispensables selon la logique d'une société écologique. Elles se résument comme suit:

- *"L'arrêt pur et simple de tous les projets d'aménagement pour des fins de transport automobile, de construction et d'agrandissement de port, ainsi que de développement industriel;*
- *La démolition des tronçons d'autoroute déjà construits de même que des remplissages déjà complétés, pour la restauration de l'apparence naturelle des battures;*
- *La considération d'aménagements pour mettre en valeur la vocation naturelle (écologique et récréative) des battures de Beauport."*

Les Amis de la terre citent des exemples d'autoroutes arrêtées en cours de travaux (Spadina à Toronto, Eldorado à San Francisco). Ils demandent le transfert des investissements prévus pour la construction de la 440 vers le développement d'une structure moderne et efficace de transport en commun.

Ce groupe souligne enfin les conditions d'une véritable participation des groupes populaires, à savoir principalement des délais suffisants pour préparer les consultations, une information complète et une vulgarisation des questions techniques. Un ministère de l'Écologie est aussi suggéré par le groupe.

Mémoire 14: Les Roues libres

"Les Roues libres" constitue une association qui a pour objectif de favoriser l'intégration de la bicyclette comme moyen de transport urbain et de promouvoir son usage pour le loisir.

Cette association se dit réjouie des nouvelles politiques du ministère des Transports du Québec à l'effet de considérer la bicyclette comme moyen de transport utilitaire. Ces politiques, selon l'organisme, viennent "faciliter l'intégration de la bicyclette comme véhicule écologique peu polluant et en harmonie avec le milieu naturel".

Malgré le fait que l'autoroute 440 soit passablement avancée et qu'une piste cyclable y ait été prévue, "Les Roues libres" s'opposent à ce projet car ce dernier ne peut constituer un milieu naturel permettant l'utilisation paisible de la bicyclette.

Cette association favorise plutôt l'utilisation "sauvage" de la bicyclette ce qui ne nécessite pas de grands projets trop coûteux par rapport à leur utilité affective.

Après avoir indiqué que la voie rapide proposée constitue un gaspillage du fait que la

ville de Québec est l'une des villes les mieux
nanties en voies routières, l'organisme donne
ses recommandations:

- *"Non à la cycloroute, complice d'un méga-
projet;*
- *Non à la bicyclette comme argument écolo-
gique pour minimiser la désintégration du
milieu naturel des battures de Beauport;*
- *Non à la place toujours grandissante que
l'on concède trop aisément à l'automobile
au détriment de l'environnement et de la
bicyclette."*

Enfin, "Les Roues libres" exigent que
les pistes cyclables soient planifiées en con-
sultation avec les usagers de ces pistes.

Mémoire 15: Le Comité provisoire pour l'environnement des Trois-Saults

Le Comité provisoire pour l'environnement des Trois-Saults est une association "bona fide" qui regroupe environ quarante (40) personnes.

Dans sa requête, le Comité énumère les conséquences de l'exploitation de carrières aux Trois-Saults: destruction du paysage, poussière, bruit, circulation continuelle de camions, bris des chemins, déboisement et décapage inutile du sol, envahissement des lieux par des amateurs de sports bruyants, risque d'atteinte à un marécage qui alimente les puits du voisinage, dévaluation des propriétés. Ces carrières seraient en partie exploitées pour la construction de l'autoroute 440.

Le Comité considère que cette autoroute est construite aux dépens des résidents. Il demande qu'avant l'attribution de nouveaux contrats de remblayage, le gouvernement négocie avec les exploitants de carrières un plan d'action visant à minimiser les impacts négatifs pendant l'exploitation de ces carrières ainsi qu'un plan de réaménagement de ces sites. Ces plans correcteurs doivent être élaborés en consultation avec les personnes intéressées.

Mémoire 16: Madame Réjeanne Pelletier

Madame Pelletier est propriétaire riveraine à Beauport. Elle présente son mémoire en son nom personnel.

Madame Pelletier demande que l'on déconstruise l'autoroute 440 entre la rue d'Estimauville et l'échangeur de l'autoroute 40. A son avis, cette autoroute 440 est injustifiée depuis que le boulevard Sainte-Anne a été élargi. Ce boulevard suffirait très bien au besoin de la circulation.

La construction de l'autoroute 440 aurait comme conséquence de diminuer la qualité de vie des résidents au sud du boulevard Sainte-Anne (quelque deux cents (200) personnes). Ces gens, en plus de perdre leur accès au fleuve ainsi que la vue qu'ils en ont, devraient subir le bruit, l'éclairage et la poussière de la circulation du boulevard Sainte-Anne et de l'autoroute 440.

Mémoire 17: Messieurs Athanase Chalifour, Joseph Filion et Paul-Henri Chabot, pêcheurs de Beauport

Ces pêcheurs de Villeneuve et de Montmorency disent avoir perdu la possibilité d'exercer leur métier; en effet, ils n'ont plus de point d'accès pour leur bateau depuis le début des travaux de construction de l'autoroute 440.

Selon ces derniers, cette activité constituait l'essentiel de leurs moyens de subsistance. Elle était aussi un point d'intérêt pour le tourisme.

Ces pêcheurs considèrent *le projet de l'autoroute 440 comme étant non justifié puisqu'il n'y aurait pas, selon eux, de problème de circulation sur le boulevard Sainte-Anne.*

Mémoire 18: La Société linnéenne de Québec Inc.

La Société linnéenne de Québec Inc. est une société à but non lucratif qui vise à promouvoir les sciences naturelles, l'environnement et le patrimoine.

La Société linnéenne de Québec Inc. considère que la démonstration de l'importance faunique des battures de Beauport n'est plus à faire. Ces mêmes battures ont aussi une importance touristique et récréative, puisqu'elles demeurent le seul accès au fleuve pour des milliers de personnes.

Cette société présente un scénario de développement plausible dans le contexte du parachèvement de l'autoroute: construction d'un complexe nord du fleuve à l'Ile d'Orléans, suivie d'une autre pour relier le bras sud du fleuve et desservir Lévis-Lauzon. Enfin, fermeture de l'extrémité est de l'Ile d'Orléans par une digue joignant la terre ferme du côté nord.

Les battures de Beauport apparaissent d'une importance capitale sur le plan stratégique et géographique pour protéger l'axe "Vieux Québec - Chutes Montmorency - Ile d'Orléans". Les battures de Beauport, à cause de leur richesse et de leur situation, ne peuvent alors s'accommoder de demi-mesures. Il serait

impensable de vouloir parachever cette autoroute sur pilotis (monstruosité sur le plan esthétique, très coûteuse, aussi nuisible quant à l'accessibilité au fleuve et toute aussi menaçante pour la sauvegarde du cachet de l'Île d'Orléans).

La Société linnéenne de Québec Inc. recommande d'arrêter à la rue d'Estimauville la partie autoroutière venant de la colline parlementaire et d'enlever les parties de digues érigées sur les herbiers des battures.

Enfin, cette société souhaite que les gens de Québec aient droit eux aussi, comme les Montréalais, à leur projet du style "Un fleuve, un parc".

Mémoire 19: Conseil québécois de l'environnement Inc.

Le Conseil québécois de l'environnement Inc. souligne en premier lieu que les interventions qui sont en voie d'être effectuées sur les battures de Beauport se réalisent sans considération de "la qualité de l'environnement, de la sauvegarde de l'équilibre écologique, du bien-être de la population locale et régionale".

Cet organisme met aussi en évidence l'approche restreinte au niveau de la planification qui ne s'est pas réalisée selon les principes de l'aménagement intégré et de l'approche globale. En conséquence, le C.Q.E. dénonce le manque de sérieux avec lequel a été traité ce projet d'intervention dans un milieu particulièrement complexe (ignorance du contexte de crise énergétique, aucune considération des répercussions sociales du projet non plus que des impacts biophysiques).

Le C.Q.E. réproouve l'attitude de faiblesse des Services de protection de l'environnement du Québec ainsi que le légalisme étroit du ministère des Transports du Québec.

Enfin, le C.Q.E. considère les battures de Beauport comme ayant un grand intérêt écologique et,

à cet effet, réitère la nécessité de protéger la vie sauvage et de préserver l'équilibre "Homme-Nature".

Considérant "les nouveaux courants de pensée qui privilégient l'approche globale de l'environnement, l'intégration dans le processus décisionnel de facteurs intangibles et la prise en considération du long terme", le conseil d'administration du C.Q.E. recommande ce qui suit:

1. *L'arrêt de tous les travaux dans le secteur côtier du fleuve Saint-Laurent à Beauport, estimant nécessaire d'accommoder les étapes suivantes:*
 - *élaboration des plans d'ensemble intégrés,*
 - *détermination des objectifs poursuivis,*
 - *réalisation des études d'impact,*
 - *soumission à la population des différentes solutions de rechange;*
2. *L'adoption de mesures visant à maintenir ouverts les bassins 1 et 3, afin de conserver la communication avec l'eau libre;*
3. *L'application de la démarche de planification déjà explicitée à toute nouvelle intervention dans le secteur des battures;*

4. *La mise sur pied au Québec d'une autorité centrale qui soit responsable de la planification spatiale.*

Mémoire 20: Monsieur Michel Leclerc

Monsieur Leclerc constate que la population a un énorme besoin d'information simple sur les enjeux majeurs de l'aménagement des battures. L'information actuellement disponible parvient déformée, sans vraiment de cohérence et noyée dans la masse des documents exposés pour consultation. Monsieur Leclerc suggère que l'information soit disponible aux citoyens et qu'elle soit livrée soit sous forme d'animation directe soit par voie des média d'information. Cette information doit être honnête, objective et accessible.

Les audiences publiques sont venues un peu tardivement. Ces consultations ont quand même le mérite de cristalliser une prise de conscience des enjeux réels des projets à venir.

Monsieur Leclerc constate que l'autoroute 440 a été autorisée pièce par pièce. Il fait remarquer que c'est "l'ensemble du projet qui aurait dû faire l'objet d'une analyse d'impact avec une emphase particulière sur la dimension de l'aménagement du territoire de la Côte.

Avant de faire des choix, il est essentiel de connaître le potentiel réel (historique, écologique, géographique, récréatif, touristique) du ter-

ritoire de la Côte, car ce potentiel déterminera sa vocation principale et les priorités d'aménagement.

Puisqu'il semble évident que l'autoroute 440 doit répondre principalement à la demande de transport créée par la future zone industrielle-portuaire, il est donc essentiel, selon monsieur Leclerc, de prendre une décision sur cette dernière avant de décider du sort de l'autoroute. En outre, le développement du port de Québec devrait se limiter aux "espaces déjà conquis sur le fleuve".

En conclusion, Monsieur Leclerc recommande que *soit prolongé d'une année le moratoire actuel sur la réalisation de l'autoroute. Pendant ce moratoire, on devra étudier l'arrêt définitif des travaux, l'utilisation possible des infrastructures actuelles en fonction d'un accès au fleuve, la recherche de solutions pour sauver au mieux certains bassins.*

Dans l'éventualité où serait prise une décision de compléter les travaux, ce avec quoi Monsieur Leclerc est en désaccord, il recommande que *soient identifiées toutes les solutions possibles de mitigation et que soient développés des projets visant à redonner accès au fleuve.*

Mémoire 21: Société de valorisation du patrimoine
de Beauport

La Société de valorisation du patrimoine de Beauport est un regroupement de citoyens "bona fide" actuellement en voie d'incorporation.

Les battures de Beauport sont situées dans l'une des plus vieilles villes du Québec, dans une ville dont la richesse patrimoniale est énorme. Beauport se caractérise par sa vocation de milieu de transition entre la ville de Québec d'une part, le milieu agricole de l'Île d'Orléans et la Côte de Beaupré, d'autre part.

Il ressort d'une étude du ministère des Affaires culturelles que Beauport compte pas moins de mille deux cent quinze (1215) bâtiments distincts ayant une valeur patrimoniale certaine. De ce nombre, deux cents (200) apparaissent comme ayant une valeur patrimoniale qualifiée d'exceptionnelle.

Le ministère des Affaires culturelles décidait en janvier 1978 d'entamer les procédures de classement de quarante-trois (43) bâtiments s'échelonnant le long de l'avenue Royale. Parallèlement à ces mesures, on entreprenait des études pour agrandir le périmètre de l'arrondissement historique de

Beauport. Une avenue Royale revalorisée aurait un impact significatif sur l'attrait touristique qu'offre la ville de Québec et la région.

Il semble évident à la Société de valorisation du patrimoine de Beauport qu'il est impossible d'exploiter les richesses patrimoniales de Beauport si l'on permet un développement industriel associé à l'autoroute 440.

Ce complexe industrialo-portuaire aurait un impact visuel négatif important et entraînerait une pollution atmosphérique qui viendrait s'ajouter à celle existante.

Le projet de l'autoroute 440 constitue un nouvel empiétement sur le fleuve. Ce projet menace l'intégrité d'un écosystème unique au Québec. Ce projet est aussi un abus du pouvoir public puisqu'il porte atteinte à une qualité visuelle et à un cachet particulier. Le type d'éclairage utilisé apporte aussi de nombreux désagréments.

La Société de valorisation du patrimoine de Beauport, lors de la présentation de son mémoire à l'audience publique sur les battures de Beauport, a demandé *l'abandon de ce projet autoroutier et l'arrêt immédiat des travaux.*

3.3 Exposés des citoyens

Exposé 1: Mme Lucille Touchette Giguère

Résidente de l'Ile d'Orléans et ex-résidente de Montmorency, Madame Touchette Giguère souligne:

- Un manque de logique dans l'élaboration du plan des battures de Beauport;
- La nouveauté du processus d'audience donnant lieu à des interventions diversifiées.

De plus, Madame Touchette Giguère pose un certain nombre d'interrogations:

- Pourquoi ne pas accueillir sur le site actuel du port de Québec de nouvelles industries en remplacement de celles qui ont quitté?
- Pourquoi construit-on des aménagements dans le fleuve privant ainsi de cette richesse les citoyens de la région?
- Les ingénieurs du ministère des Transports du Québec ont-ils bien évalué les problèmes d'érosion d'une autoroute subissant le jeu des marées, cons-

cients de problèmes semblables pour l'autoroute Boucherville-Longueuil?

- A-t-on bien analysé les conséquences de l'autoroute sur les emplois perdus versus les emplois gagnés?

Madame Touchette Giguère termine en donnant un avis personnel sur l'éthique professionnelle.

Exposé 2: Monsieur Edouard Raymond

Monsieur Raymond, dans son allocution, souligne quatre (4) points:

- L'inefficacité du transport en commun sur le boulevard Sainte-Anne;
- L'ambiguïté d'un article sur les battures de Beauport paru dans la revue Québec-Sciences:

"Il n'est pas question de choisir de sauver une oie au détriment du progrès de l'homme, mais plutôt de favoriser l'épanouissement de l'homme et du même coup sa dignité et pour cela, il recommande fortement de ne pas détruire la quasi totalité des battures, ce qui fermerait à jamais l'accès au fleuve";

- Que l'on élabore un réseau de pistes cyclables qui soit à la fois intégré à l'infrastructure routière et sécuritaire pour les cyclistes;
- Que l'on mette le génie au service de l'écologie.

Exposé 3: Monsieur Michel Cloutier

- Considérant la marina projetée par le maire de Beauport comme une idée formidable;
- Considérant cependant que cette marina semble trop petite et que, ceinturée par des digues, elle ne permettrait l'accès qu'aux dériveurs et n'offrirait que peu de possibilités d'extension;
- Considérant que la voile dans la région de Québec est un sport en pleine progression et que le fleuve constitue à cette fin une ressource exceptionnelle;

Monsieur Cloutier propose:

"Que l'on construise une marina du côté sud de l'autoroute".

- permettant aux voiliers d'avoir un accès au fleuve;
- permettant aux voiliers "quillards" de louer des espaces;
- permettant que cette marina soit rentable à long terme et qu'une extension de celle-ci soit possible.

Monsieur Cloutier termine en concluant qu'au lieu d'investir des millions dans une marina sans débouché, ne serait-il pas plus profitable à long terme d'investir dans une marina susceptible d'être développée.

Exposé 4: Monsieur Georges Girard

Monsieur Girard, résident de Giffard depuis 1922, se dit satisfait que l'on permette aux citoyens de venir s'exprimer sur le projet autoroutier 440.

Signifiant que son intervention porte sur l'aspect humain de ce problème, Monsieur Girard mentionne que jadis, il se faisait de la chasse à la bécassine et de la pêche à l'éperlan sur la Canardière et que lui-même à l'époque avait pu constater que cette chasse et cette pêche constituaient un apport économique pour les citoyens de la région.

Monsieur Girard constate de plus que les carrières exploitées en ce moment dans la région de Beauport constituent une autre nuisance importante pour les citoyens.

Considérant qu'il existe déjà beaucoup d'empiétements dans le fleuve Saint-Laurent;

Considérant que l'accès au fleuve face à la rivière Beauport est très important pour la population locale;

Considérant que cette rivière devrait être canalisée pour fins de nettoyage;

Monsieur Girard demande en conséquence
aux professionnels responsables de ce projet de faire
une pause et de mieux considérer les besoins de
la population, et tout cela comme le dit Monsieur
Girard "en gardant un peu de poésie dans notre vie".

Exposé 5: Madame Claire Brochu

Faisant allusion à l'esprit du projet de loi 69 concernant la création du Bureau d'audiences publiques et la publication des rapports d'audiences, Madame Brochu suggère que le rapport préparé à la suite de l'audience publique relative au projet autoroutier sur les battures de Beauport soit rendu public. De cette façon, la population serait informée d'une part sur les opinions et les avis exprimés lors de cette audience et, d'autre part, sur la forme et le contenu des recommandations présentées au Ministre par les Commissaires.

Madame Brochu termine son allocution en posant la question suivante aux Commissaires: "Est-ce que vous, messieurs les Commissaires, allez recommander au Ministre de rendre public votre rapport sur toutes les audiences qui ont eu lieu depuis trois (3) jours?"

Exposé 6: Monsieur Claude Roberge

Monsieur Roberge, ingénieur au ministère des Transports du Québec, mentionne que ces trois (3) jours d'audiences lui permettent de constater qu'une image globale et valable de la situation est nécessaire, et que le problème ne consiste pas à savoir si les ingénieurs doivent travailler pour les biologistes ou vice versa. L'ensemble des professionnels doivent travailler ensemble pour rendre les projets plus positifs.

A cette fin, il suggère que les Services de protection de l'environnement du Québec "s'impliquent beaucoup plus dans les projets" et que le ministère des Transports du Québec "fasse connaître beaucoup plus ses projets aux Services de protection de l'environnement".

Monsieur Roberge relate:

- qu'en 1968, il n'y avait pas de loi sur l'environnement;
- qu'en 1970, au ministère des Transports du Québec, on commençait à former des équipes multidisciplinaires;

- qu'en 1972, la Loi de la qualité de l'environnement a été édictée;
- et qu'en 1975 est venue s'ajouter pour le ministère des Transports du Québec l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation des Services de protection de l'environnement du Québec.

Monsieur Roberge termine en se disant d'accord pour que soit fait une pause aux fins d'entreprendre un travail d'équipe. Cette intervention provient, comme le dit Monsieur Roberge, "d'un vieil ingénieur rajeunit de trois (3) jours".

Exposé 7: Monsieur Harry Grantham

Monsieur Grantham présente ses commentaires en tant que citoyen natif de Beauport et résident du boulevard des Chutes.

Monsieur Grantham considère:

- qu'au-delà des éléments techniques, la population désire que l'on revienne "au sens fondamental de la signification d'un milieu de vie";
- qu'appliquer les plans tels que proposés, c'est:
 - . changer les caractéristiques de fond de ce milieu de vie;
 - . prôner à court terme une détérioration du milieu para-portuaire et para-industriel;
 - . créer un climat déprimant.
- que ceux qui croient qu'aimer son milieu de vie c'est de "l'oiséologie", manquent d'une dimension vitale;

- que la faible dénivellation du vieux Beauport et l'empiétement de 1500 pieds au-delà de l'autoroute prévu pour le développement industriel feront en sorte que les citoyens de ce quartier seront privés de la vue du fleuve;
- que ceux qui disent que ce projet est connu de la population depuis longtemps, disent des choses fausses;
- que le premier schéma ne comportait pas de zone industrielle, laquelle est venue s'ajouter beaucoup plus tard et qu'il a signalé lui-même cette anomalie devant la Commission municipale;
- que les Commissaires devront "recommander comme inadmissible", le projet d'industrialisation de l'autre côté de l'autoroute;
- qu'il est encore temps d'arrêter le projet d'autoroute à l'ouest de la rivière Beauport;
- et que le gouvernement, ayant déjà commis certaines erreurs, devra admettre qu'il en a fait une autre dans le cas de ce projet.

Enfin, Monsieur Grantham souhaite que le rapport des Commissaires aille dans le sens des désirs de la population pour ces choses fondamentales, et qu'il ne soit pas uniquement qu'un moratoire. Il faudra donner une réponse définitive à l'effet:

- que l'on n'a pas besoin du complexe industriel;
- que l'on n'a pas besoin de continuer l'autoroute à l'ouest de la rivière Beauport.

Exposé 8: Madame Pauline Villeneuve

Madame Villeneuve situe son intervention d'un point de vue humanitaire et sentimental. Elle réside en bordure du fleuve entre le boulevard des Chutes et la rue Boisvert.

Madame Villeneuve relate le fait que l'autoroute aura une dénivellation de vingt (20) pieds tandis que le remplissage en aura une de quinze (15) pieds. Elle s'inquiète de voir construire, devant sa maison et les autres maisons avoisinantes, une montagne obstruant une vue exceptionnelle sur le fleuve.

Selon Madame Villeneuve, cette construction entraînera une dévaluation importante des propriétés.

Elle aurait souhaité, par contre, que le quart (1/4) des argents prévus pour ce projet serve plutôt à l'amélioration des battures, car celles-ci ne sont pas "de tout repos et pas très jolies".

En ce qui concerne le ski de fond, Madame Villeneuve considère que l'on profite déjà des battures à volonté quand même sans pistes.

Exposé 9: Monsieur André Poitras

Monsieur Poitras, ingénieur et résident de Giffard, répond à certaines questions qui ont été formulées au cours des audiences. De plus, il considère que ces audiences ont permis le regroupement d'un milieu créatif, le meilleur que l'on puisse souhaiter.

Monsieur Poitras donne un exemple d'un milieu artificiel, à savoir la construction d'une montagne sur les battures. Comme exemple d'un milieu naturel, Monsieur Poitras présente celui d'une piste cyclable en pleine nature, au Mont Sainte-Anne.

Monsieur Poitras suggère comme moyen de sensibiliser la population à la nature, une visite à Cap Tourmente qui est un site naturel exceptionnel.

En réponse à une question concernant la possibilité d'intégrer et de centraliser les informations nécessaires à une bonne planification du développement du territoire, Monsieur Poitras cite, à titre d'exemple, le Secrétariat d'Etat aux plans, en Algérie, même si les conditions de ce pays sont différentes des nôtres.

Il faudrait selon monsieur Poitras, aménager des accès pour que la population puisse visiter les battures. Actuellement, les battures n'attirent que peu de gens parce que la rive appartient à des propriétaires privés.

Monsieur Poitras parle des aménagements le long de la rivière Beauport. Au nord de cette rivière, on a procédé à un aménagement intéressant. Mais près de l'avenue Royale, c'est différent: la rivière est polluée, de fortes odeurs s'en dégagent et il y a des empiétements.

Selon Monsieur Poitras, détenteur d'une maîtrise en administration, les arguments économiques évoqués pour justifier l'extension du port ou de l'autoroute ne semblent pas satisfaisants, les études paraissent incomplètes.

Exposé 10: Monsieur Benoît Houde

Monsieur Houde estime que la Baie de Maizeret constitue un site exceptionnel à cause de la diversité et de la richesse de la population des oiseaux de rivage, tels les bécasseaux. Celui-ci appuie sa déclaration sur dix ans d'observation.

Ce site attire beaucoup d'observateurs. Dans l'éventualité où l'on envisagerait de détruire cette baie, *on devrait réaliser des études sur les conséquences de cette perte écologique.*

Exposé 11: Monsieur André Sirois

Monsieur Sirois, président du Comité des citoyens du Vieux Québec, se présente à l'audience par sympathie pour les gens de Beauport.

Il rappelle que les dégâts de l'autoroute Dufferin-Montmorency sont tels que les politiciens n'ont pas osé sortir et admettre leurs responsabilités et qu'ils ont refusé d'inaugurer ce projet.

Monsieur Sirois s'inquiète des effets d'entraînement des autoroutes, surtout au niveau des besoins car on ne peut évaluer à quel moment le phénomène s'arrêtera.

Selon lui, la vraie question n'est pas de savoir si l'on va faire quelques milles d'autoroute de plus, mais "qu'est-ce qu'on veut comme milieu de vie et doit-on le sacrifier par la construction de l'autoroute?"

Monsieur Sirois considère qu'il existe plusieurs moyens autres qu'une autoroute pour solutionner le problème du transport: il mentionne le fait que l'on pourrait ressusciter les petits trains de Charlevoix et de Sainte-Anne.

Monsieur Sirois conclut que pendant des années, les politiciens ont promis des autoroutes; il est grand temps aujourd'hui que ces politiciens promettent de ne plus construire d'autoroutes et qu'ils tiennent leurs promesses.

CHAPITRE 4: ANALYSE ET SYNTHÈSE
DES PROPOSITIONS

4. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

La présentation des exposés écrits et oraux effectués au chapitre précédent a permis de mettre en évidence d'une part, l'argumentation respective des différents intervenants et, d'autre part, les principales recommandations de ces derniers.

La lecture de ces résumés indique que certaines positions sont en faveur de la poursuite des travaux, tandis que d'autres réclament l'enlèvement de toutes les infrastructures déjà en place.

De plus, il existe plusieurs interventions qui, s'inscrivant entre ces deux tendances, sont opposées au parachèvement de l'autoroute 440 et qui proposent un certain nombre de solutions pour protéger les valeurs mises en péril par le projet.

Le présent chapitre vise précisément à analyser et à synthétiser l'ensemble des propositions écrites et verbales recueillies au cours de l'audience afin de circonscrire les lignes directrices qui s'en dégagent.

Par ailleurs, les questions relatives au processus de consultation et celles portant sur l'implication des Services de protection de l'envi-

ronnement du Québec font l'objet de commentaires qui sont reproduits aux appendices A et B.

4.1 La complexité du problème

Sans référer aux auteurs proprement dit, les nombreuses propositions concernant l'avenir des battures peuvent être énumérées de la façon suivante:

a) Propositions générales:

- mise en valeur globale des battures;
- aménagement intégré;
- utilisation polyvalente des ressources;
- protection intégrale du site.

b) Propositions spécifiques:

- arrêt des travaux;
- raccordement de l'autoroute 440 au boulevard Sainte-Anne, au niveau de l'échangeur de l'autoroute 40 et de la rue d'Estimauville;
- structures d'accueil et d'accès sur les aires remblayées;
- aménagements fauniques;
- enlèvement des digues déjà érigées;

- récupération des infrastructures en place aux fins de récréation;
- respect intégral des richesses écologiques des battures;
- création d'un parc sur les battures;
- aménagements pour la pêche commerciale et sportive ainsi que pour la chasse contrôlée;
- poursuite intégrale des travaux;
- construction de l'autoroute sur la terre ferme;
- implantation d'industries lourdes à l'ouest de la rivière Beauport;
- construction d'industries légères et de commerces à l'est de la rivière Beauport;
- réalisation du complexe industrialo-portuaire tel que prévu par le Port de Québec.

ETANT DONNE la très grande diversité des recommandations reçues lors de l'audience publique;

ETANT DONNE l'incompatibilité d'un certain nombre de propositions au niveau de l'utilisation des battures de Beauport;

ETANT DONNE le caractère global de certaines propositions s'inscrivant dans le cadre d'une planification générale, et étant donné la difficulté de percevoir tous les éléments s'y rapportant;

ETANT DONNE le caractère imprécis de certains aménagements proposés relatif à la mise en valeur des battures;

ETANT DONNE que certaines recommandations couvrent seulement une partie du territoire en cause;

ETANT DONNE la faible inter-relation entre les positions pluridimensionnelles suggérées, de même qu'entre les diverses mesures ponctuelles proposées concernant le développement et l'aménagement des battures;

EN CONSEQUENCE, il appert de ces propositions que la recherche et le choix de solutions visant à résoudre le problème présentement posé par le projet autoroutier Dufferin-Montmorency (autoroute 440) constituent un processus complexe mettant en cause un grand nombre de composantes à priori opposées et dont l'harmonisation s'avère difficile.

4.2 L'urgence de l'action

Tel que mentionné au chapitre 1, le projet autoroutier Dufferin-Montmorency (autoroute 440)

avait pour objectifs de favoriser la prédominance de la circulation est-ouest, de faciliter l'accès à la Colline parlementaire et de permettre l'accès aux développements anticipés du port de Québec sur les battures de Beauport. Or,

ETANT DONNE l'incertitude reliée au projet d'extension du port de Québec et manifestée lors de l'audience, les éléments d'incertitude étant constitués par:

- les possibilités réelles de localiser l'extension de l'aménagement portuaire sur la rive sud;
- le caractère hypothétique de la demande quant à l'utilisation du site portuaire de Québec et de son extension;
- les contraintes environnementales reliées au projet d'extension du port;

ETANT DONNE la capacité réelle d'absorber le flux de circulation sur le boulevard Sainte-Anne pour une période d'environ dix (10) ans;

ETANT DONNE les possibilités de décongestionner la circulation en provenance de la Colline parlementaire, notamment par:

- le raccordement des parties déjà construites de l'autoroute 440 au boulevard Sainte-Anne;
- l'instauration d'horaires flexibles;
- l'amélioration du système actuel de transport en commun.

ETANT DONNE l'efficacité relative de l'autoroute de la Capitale (autoroute 40) par rapport à la circulation est-ouest;

EN CONSEQUENCE, il ressort de ces opinions qu'il n'y a pas urgence à poursuivre et à terminer les travaux autoroutiers à la date prévue.

4.3 De la réflexion à l'action

ETANT ADMIS D'EMBLEE la complexité d'une démarche visant à planifier d'une façon rationnelle et intégrée le développement des battures de Beauport, complexité découlant de l'état actuel des travaux sur ces battures (autoroute, digues, empiétements, etc...);

ETANT ADMIS D'EMBLEE qu'il n'y a pas urgence à terminer le projet autoroutier vu la facilité de la circulation est-ouest, la capacité du boulevard Sainte-Anne quant au transit routier et vu le caractère aléatoire du développement portuaire;

ETANT ADMIS D'EMBLEE que la majorité des intervenants juge nécessaire la suspension des travaux afin que soient analysés de façon plus complète et plus approfondie les impacts de ce projet sur l'environnement, et que soient élaborées sérieusement des solutions tenant compte des multiples vocations identifiées sur ce site;

Il résulte donc de ces nombreux témoignages que la conviction générale exprimée est:

- que soit arrêté l'ensemble des travaux reliés au projet autoroutier sur les battures de Beauport;
- que soient mis en oeuvre des mécanismes permettant d'analyser l'ensemble des solutions soumises, d'élaborer des hypothèses d'action et de proposer un plan d'aménagement intégrant les dimensions écologiques, économiques et socio-culturelles.

CHAPITRE 5: CONCLUSION

5. CONCLUSION

L'audience publique sur les battures de Beauport avait un double objectif: informer d'une façon générale la population au sujet du projet d'autoroute Dufferin-Montmorency (autoroute 440) et permettre aux organismes publics, para-publics, aux groupes, aux associations et aux citoyens de venir exprimer leurs opinions à ce sujet.

Outre les aspects techniques et écologiques qui ont été discutés lors de l'audience, les aspects sociaux et économiques furent traités à plusieurs occasions. En ce sens, l'audience a véritablement permis de cerner un nombre considérable de composantes qui apportent un éclairage consistant et fort utile pour les décisions subséquentes.

Le rôle des Commissaires, rappelons-le, consistait à recueillir les informations et à recevoir les opinions de la population afin de transmettre en toute objectivité, au Ministre délégué à l'Environnement, les propositions et les recommandations obtenues. Dans cette perspective, il n'appartenait pas aux Commissaires d'apporter leurs propres recommandations. Ainsi, les conclusions apparaissant au chapitre précédent ne sont que le reflet des réflexions émises lors de l'audience.

Néanmoins, les Commissaires estiment primordial de souligner deux ordres de préoccupation connexes au projet débattu lors de l'audience et intimement liés: l'interprétation de certaines hypothèses de solution (construction de l'autoroute sur la terre ferme, aménagement récréatif, mesures d'accessibilité au fleuve, etc...), et l'identification des mécanismes de consultation relatifs à un projet de ce genre.

Il est évident qu'une consultation populaire qui aurait eu lieu au cours des différentes phases de l'élaboration du projet autoroutier, aurait permis de clarifier davantage les hypothèses de solution dont il a été fait mention précédemment.

Il fut mentionné à maintes reprises lors de l'audience que toute modification importante au projet autoroutier actuel devrait faire l'objet d'une consultation publique.

APPENDICE A: COMMENTAIRES DES INTERVENANTS
CONCERNANT LA CONSULTATION
DES CITOYENS

Commentaires des intervenants concernant la consultation des citoyens

Les recommandations faites au cours de l'audience concernant la consultation méritent un traitement particulier. En effet, l'audience publique sur les battures de Beauport constitue une des premières expériences de consultation générale dans le cadre de l'évaluation des conséquences d'un projet.

Certains groupes, tout en reconnaissant le bien-fondé de l'audience (elle a permis de cristalliser une prise de conscience des problèmes) ont néanmoins jugé bon d'intégrer dans leurs communications des commentaires portant précisément sur l'information et la consultation. Ces remarques adressées aux Commissaires ont le mérite de permettre une évaluation de ces questions et l'avantage de jeter les bases d'une réflexion pour les futures audiences publiques. C'est pour cette raison qu'elles sont traitées dans cet appendice.

L'information

Plusieurs groupes ont souligné l'insuffisance d'informations dans la présente expérience de consultation populaire. L'information, selon certains, est parvenue déformée et polarisée démagogiquement, sans véritable cohérence quant aux enjeux et noyée dans l'épaisseur et la confusion des rapports disponibles pour consultation aux Services de protection de l'environnement du Québec. Pour d'autres, la documentation fournie manquait de synthèse, demeurait difficilement accessible et n'était pas assez vulgarisée.

Plusieurs intervenants n'ont pas manqué de décrire les caractéristiques de l'information dans un contexte de consultation publique. On peut relever entre autres que l'information doit être objective, honnête, accessible, simple, complète et être livrée au moyen de diverses techniques d'animation dans le milieu. On souligne au surplus que les mécanismes d'information doivent être révisés en profondeur.

La consultation

Un certain nombre d'intervenants ont mentionné que la consultation, pour être réellement efficace, doit se faire avant et non après la réalisation des travaux. D'autres ont souligné que des délais raisonnables et suffisants doivent être prévus pour préparer la consultation et que le rythme des audiences publiques doit s'harmoniser avec les possibilités des citoyens d'y participer.

Enfin, des recommandations précises ont été formulées à l'égard de la consultation. Certaines touchent directement le présent processus de consultation, d'autres sont de portée plus générale:

Quant aux battures de Beauport

- Qu'un programme permanent d'information de la population par les organismes (publics et privés) impliqués dans l'aménagement des battures de Beauport soit mis au point. L'idée d'un kiosque d'information situé près des lieux est suggérée;
- Qu'une consultation publique et formelle de la population concernée par l'aménagement

des battures de Beauport soit tenue, d'ici la fin des travaux, pour chaque phase nouvelle importante.

Quant à l'avenir

- Que la consultation soit une composante essentielle dans le processus de planification;
- Que les mécanismes de consultation populaire soient développés afin que la population québécoise puisse participer plus activement à son développement économique.

APPENDICE B: L'IMPLICATION DES SERVICES
DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
DU QUEBEC AU DOSSIER DE L'AUTO-
ROUTE 440

Plusieurs interrogations portant sur les actions et les responsabilités des Services de protection de l'environnement du Québec ont été soulevées lors de l'audience publique relative au projet autoroutier prévu sur les battures de Beauport.

Il n'appartient pas aux Commissaires de discuter de ces actions ou de ces responsabilités; néanmoins il leur semble important d'énumérer certains faits et événements.

1. La loi de la qualité de l'environnement

- En décembre 1972, la Loi de la qualité de l'environnement était adoptée et mise en vigueur;
- En 1975, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec propose d'intercaler un corridor de verdure entre l'autoroute 440 et le boulevard Sainte-Anne; cette proposition est acceptée par le Ministre des Affaires municipales responsable alors de l'application de la Loi de la qualité de l'environnement;

- Le 13 août 1975, la réglementation relative à l'administration de la Loi de la qualité de l'environnement est édictée spécifiant entre autres que tout projet routier de 4 voies et plus doit être soumis pour autorisation au Directeur des Services de protection de l'environnement du Québec.

2. Actions et responsabilités des Services de protection de l'environnement du Québec

- En août 1977, les Services de protection de l'environnement du Québec avisent le ministère des Transports du Québec de présenter leur programmation des projets routiers d'envergure. Cette demande est renouvelée en décembre 1977;
- En février 1978, une demande d'autorisation d'exploitation d'une sablière en milieu hydrique est faite aux Services de protection de l'environnement du Québec par la firme Beaudet & Marquis en regard du projet autoroutier;
- En avril 1978, les Services de protection de l'environnement rappellent au ministère des Transports du Québec l'obligation d'une autorisation pour le projet autoroutier;

- A la fin d'avril 1978, le ministère des Transports du Québec demande officiellement un certificat d'autorisation pour l'autoroute 440, joignant à leur demande une étude préliminaire d'impact datant de mars 1977;
- En mai 1978, l'accord de principe des Services de protection de l'environnement est transmis au ministère des Transports du Québec concernant le remplissage du bassin 2, mais conditionnellement à l'autorisation du projet global;
- En juillet 1978, un certificat d'exploitation d'une sablière en milieu hydrique est donné par les Services de protection de l'environnement du Québec à la firme Beaudet et Marquis sans pour autant autoriser le dépôt des matériaux sur les battures;
- En août 1978, un moratoire sur le tronçon 2 de l'autoroute est annoncé par le Ministre délégué à l'Environnement, de même que la tenue d'une audience publique à ce sujet les 10, 11 et 12 octobre 1978.

