

From: <adresse de courriel caviardée>

To: Quebec Port Project / Projet Port Quebec (CEAA/ACEE) cea.quebecportproject-projetportquebec.acee@canada.ca

CC: <adresse de courriel caviardée>

Subject: Mémoire Beauport 20-20 Y.M. Roy

Date: Wed 03/07/2019 2:15 PM

Bonjour M. Tanguay,

Je vous fait parvenir le mémoire final.

Ne pas tenir compte de l'identification du fichier...Le camionnage projet...

Yvan-M. Roy

<données d'indentification caviardées>

Le 03/07/19 07:35, "**Tanguay, Louis-Pierre (CEAA/ACEE)**" <<adresse de courriel caviardée>> a écrit :

Bonjour Monsieur Roy,

Vous pouvez faire les corrections et nous renvoyer votre mémoire. Serait-ce possible de nous l'envoyer dans la journée?

Merci et bonne journée,

Louis-Pierre Tanguay

Agent d'évaluation environnementale, Bureau régional du Québec

Agence canadienne d'évaluation environnementale / Gouvernement du Canada

<adresse de courriel caviardée> / Tel. <données d'identification caviardées>

Environmental assessment advisor, Quebec Regional Office

Canadian Environmental Assessment Agency / Government of Canada

<adresse de courriel caviardée> / Tel. <données d'identification caviardées>

De : <adresse de courriel caviardée> <<adresse de courriel caviardée>>

Envoyé : 2 juillet 2019 16:01

À : Larouche-Boutin, Stéphanie (CEAA/ACEE) <<adresse de courriel caviardée>>

Objet : Re : RE: Fichier retrouvé - Beauport 2020 -

Bonjour Mme Larouche,

Je vous remercie de confirmer la réception de mon mémoire.

J'ai constaté que la numérotation de tous les paragraphes de la seconde part de mon mémoire sont introduits par une numérotation débutant par le chiffre 3 comme dans 3.1, suivi de 3.2, etc. alors qu'ils auraient débiter par 2.1 , 2.2. etc.

Il n'y a pas de troisième partie.

S'il n'est pas trop tard, je vous autorise, ou j'autorise l'agence à faire les corrections nécessaires.

Également, je me rends compte que je n'ai pas joint ma table des matières, de même qu'une seule annexe. Est-ce qu'il est encore temps ?

Mes salutations,

Yvan-M. Roy

<données d'identification caviardées>

Le 02/07/19 11:44, "**Quebec Port Project / Projet Port Quebec (CEAA/ACEE)**"

<ceaa.quebecportproject-projetportquebec.acee@canada.ca> a écrit :

Bonjour,

Nous vous remercions de vos commentaires sur le projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Quleménébec – Secteur Beauport. Vos commentaires sont recueillis en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) (LCEE 2012) et serviront à éclairer l'évaluation environnementale, notamment l'analyse de l'ÉE et la rédaction du rapport d'évaluation environnementale qui sera soumis à la ministre. Les questions et commentaires reçus de la part du public et les autres documents présentés ou préparés pour éclairer l'évaluation environnementale font partie du dossier de projet. Ils seront fournis au public sur demande et peuvent être publiés sur le registre public en ligne (<https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/exploration/80107?culture=fr-CA>). En outre, ils seront acheminés à l'Administration portuaire de Québec.

Votre nom, vos titres et les idées ou les points de vue personnels que vous avez exprimés dans le cadre du processus d'évaluation environnementale sont considérés comme publics. Toutefois, des renseignements comme votre adresse domiciliaire (sauf la province ou l'état), votre adresse courriel et votre numéro de téléphone privé ainsi que votre signature seront retirés des documents avant leur divulgation publique, de même que les renseignements de nature personnelle. Si vous ne voulez pas que votre commentaire soit publié sur le registre public en ligne, veuillez communiquer avec nous à ceaa.quebecportproject-projetportquebec.acee@canada.ca ou au 418-649-6444 ou par télécopieur au 418-649-6443.

Vos coordonnées ont été ajoutées à la liste de distribution pour l'évaluation environnementale de ce projet. Des courriels sont envoyés aux membres de cette liste à des étapes clés de l'évaluation environnementale pour le projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Québec – Secteur Beauport concernant des occasions de participation, de la réception de documents particuliers, et des principales étapes dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Pour en savoir plus sur cette évaluation environnementale, nous vous invitons à consulter le registre public en ligne. Si vous ne voulez pas que votre nom soit ajouté à la liste de distribution pour l'évaluation environnementale de ce projet, veuillez communiquer avec nous aux coordonnées ci-haut mentionnées.

Veillez accepter nos salutations,
L'Agence canadienne d'évaluation environnementale

De : <adresse de courriel caviardée>>

Envoyé : 28 juin 2019 23:46

À : Larouche-Boutin, Stéfanie (CEAA/ACEE) <<adresse de courriel caviardée>>

Cc : <adresse de courriel caviardée>

Objet : Fichier retrouvé - Beauport 2020 -

Bonjour.

J'ai finalement pu retracer dans mes téléchargements le fichier où se trouve mon mémoire à déposer avant la fin du jour ce 28 juin.

Veillez ne pas tenir compte des pages que je vous ai transmises antérieurement.

Yvan-M. Roy.

P.s.: Pouvez-vous me confirmer la réception de mon mémoire., svp

**Mémoire présenté à l'Agence canadienne d'évaluation gouvernementale
sur la mise à jour du Projet et de l'étude d'impact Beauport 2020, par le
Port de Québec, au mois d'avril 2019**

par

Yvan-M. Roy, citoyen

Québec, le 27 juin 2019

TABLE DES MATIÈRES	PAGE
Page de présentation	1
1. L’impact visuel sur la vue la plus belle et la plus étendue qui soit au monde (Baron de La Hontan)	3
1.1 La conclusion de notre mémoire déposé le 2 février 2017	3
1.2 La réponse du Port de Québec concernant l’impact sur le paysage	4
1.3 Les New Panamax au centre du grand paysage de Québec	5
1.4 Valorisation et dévalorisation du paysage	6
1.5 Le nombre d’accostages	6
1.6 Le Canadien National, grand gagnant	6
2. Bruit et poussières le long de la voie ferrée entre le Port de Québec et le Pont de Québec, particulièrement dans le secteur de Pointe-Sainte-Foy et du Cap-Rouge.	7
2.1 Le corridor ferroviaire entre le terminal de Beauport et le Pont de Québec.	7
2.2 En direction de Cap-Rouge	7
2.3 Dangers posés par les deux courbes au sommet du promontoire de Cap-Rouge.	7
2.4 L’arrêt brutal d’un convoi il y a quelques années	9
2.5 Mesures d’atténuation en aéronautique et en urbanisme	10
CONCLUSION	10
ANNEXE 1	11

Introduction

Le présent mémoire a comme premier objet de commenter les mesures prises par le Port de Québec pour atténuer l'impact visuel d'un projet de terminal pour conteneurs présenté en avril 2019 postérieurement à notre dépôt de deux mémoires lors de la première phase des consultations sur Beauport 2020, le 2 février 2017.

L'objet second est de demander à l'Agence Canadienne d'Évaluation gouvernementale (ACE) de convoquer le Canadien National pour indiquer les conséquences en matière de bruit et de poussières sur tout le circuit entre le Port de Québec et le Pont de Québec, et particulièrement dans le secteur de Pointe-Sainte-Foy et du Cap-Rouge.

1. L'impact visuel sur la vue la plus belle et la plus étendue qui soit au monde (Baron de La Hontan)

1.1 La conclusion de notre mémoire déposé le 2 février 2017

« Le récit de Champlain pour l'année 1608 signale les immobilisations humaines, soit temporaires, soit permanentes, qui existaient autour du bassin de Québec et qui se trouvent illustrées sur la carte de 1613. Ils indiquent également les efforts du fondateur pour prendre possession de l'emplacement qui domine la région. Les récits de Champlain pour les autres années indiquent la grande préoccupation de ce dernier pour asseoir la défense du pays sur une position qui domine le paysage en aval de Québec.

Le processus de dénaturaion du panorama de Québec a débuté au début du 20^e siècle. Les écrits de fin de siècle indiquent une inquiétude grandissante à cet égard. L'hôtel qui s'est placé il y a plus de cent ans en position pour dominer le paysage de Québec a une valeur marchande qui triple la valeur des établissements hôteliers du Québec et du Canada. Au cours des siècles, une série de témoignages permet de qualifier ce qu'était le paysage de Québec avant les débordements de l'urbanisation et de l'industrialisation. Nous résumons

sommairement ces témoignages en reprenant les principaux qualificatifs exprimés: **Accidenté, Captivant, Charme, Culturel, Extraordinaire, Gracieux, Grandiose, Harmonie, Imprenable, Inoubliable, Magnifique, Merveilleux, Précieux, Pittoresque, Rare, Remarquable, Splendide, Superbe.**

Champlain, Frontenac, La Hontan, Bainbridge et compagnie seraient vraisemblablement étonnés et sidérés de se trouver aujourd'hui sur les hauteurs de Québec pour voir ce qui est arrivé à "*La vue la plus belle et la plus étendue qui soit au monde*".

Mémoire intégral :

<https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/117356F.pdf>

<https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80107/117355F.pdf>

1.2 La réponse du Port de Québec concernant l'impact sur le paysage

À la lecture du programme « *Beauport 2020 – Mise à jour du projet et de l'étude d'impact* » nous avons observé qu'il n'y a rien pour protéger le panorama traditionnel de Québec. La Figure 1.12 indique seulement les collectivités à proximité du projet, soit la pointe de Lévis, 1,5 km, l'autoroute Dufferin (Limoilou) 1,8 Km, l'autoroute Dufferin (Beauport) et l'île d'Orléans 4,1km.

Seul un long mur viendra masquer, aux personnes situées à proximité la plage de Beauport et de l'autoroute Dufferin, les conteneurs empilés en longues rangées de 5 unités sur +/- 300 m. Le promoteur s'est bien gardé de décrire les monstrueuses grues utilisées pour le déchargement des bateaux



Si les promoteurs avaient considéré le Vieux-Québec comme une collectivité, ils auraient, à l'intérieur de 4 km (Cf. île d'Orléans), inclus tous les principaux points d'observation du paysage de Québec, notamment :

- La terrasse Dufferin, alt. 70 m.
- La Citadelle, alt. 100 m.
- Le Château Frontenac alt. 120 m.
- L'hôtel Le Concorde alt. 160 m.
- L'**Observatoire** de la Capitale alt. 221 m. sur 360 degrés

Les vastes parois vitrées de l'**Observatoire** offrent des vues plongeantes sur le Vieux-Québec, le fleuve Saint-Laurent, l'île d'Orléans, les contreforts des Appalaches, les cimes des Laurentides, sans oublier le Port de Québec.

L'industrie touristique est une mine d'or pour Québec. En 2018, la ville a accueilli 5 477 000 touristes, une augmentation de 20% sur 2017. Les revenus annuels se chiffrent dans les milliards.

1.3 Les New Panamax au centre du grand paysage de Québec

Nos barges des Grands Lacs ont 700' (212 m.) en longueur, et 70' (21.2 m.) en largeur. En comparaison, les New Panamax sont des cargos pouvant transporter de 10 000 à 15 000 conteneurs. Ces navires mesurent 1 200' (366m.) par 160' (49 m). En comparaison, le Queen Mary 2 mesure 1145'(345 m.) On ne voit accoster le Queen Mary 2 aux quais du Vieux-Port qu'une ou deux fois par été.

1.4 Valorisation et dévalorisation du paysage

Les lignes élégantes du Queen Mary 2 ont pour effet de valoriser le paysage. Des centaines de personnes sur les deux rives se déplacent pour voir les arrivées et les départs dans ce grand paysage de Québec. Ce ne sera sûrement pas le cas pour l'accostage d'un New Panama chargé sur les ponts de milliers de conteneurs multicolores au moment de jeter les amarres devant les grues gigantesques qui attendent pour le déchargement de son cargo.

1.5 Le nombre d'accostages

Les promoteurs annoncent le déchargement annuel de 500 000 conteneurs. Considérant que le New Panamax transporte 10 000 conteneurs, il y aura donc l'accostage de 50 navires sur une base annuelle et le temps de déchargement par 3 ou 4 grues géantes devra obligatoirement se faire sous 7 jours.

Le projet précise que les trains du Canadien national se partageront 85 % du total annuel de conteneurs, soit 425 000 unités.

1.6 Le Canadien National, grand gagnant

D'après une étude publiée en 2008 pour Transport Canada, il en aurait coûté à l'époque 1050 \$ pour transporter par rail un conteneur de 20 pieds entre Montréal et Toronto (506 Km.) . Toutefois, l'industrie du camionnage offrait un coût inférieur de 250 \$ pour une telle distance. Ce n'est qu'après 1 200 Km. que le rail reprendrait l'avantage sur le camionnage.

Pour dégager la cour de triage sur une base annuelle, il faudrait, considérant des convois de 100 wagons (63 pi.- 6 300 pi.), à raison de 4 unités par wagon, un total de 1062 convois, 20,4 convois/semaines, 3 à 4 convois/jours. Une fois les wagons chargés, il faudra en rapporter pour prendre de nouvelles cargaisons, ce qui doublera le nombre de convois par année, soit 2 124 convois annuels, et de 6 à 8 convois quotidiens.

Pour la démonstration, nous considérons que chaque unité déchargée à Québec aurait engendré en 2008 un revenu minimum de 1050 \$, et que le revenu brut alors du Canadien National pour ses opérations intermodales à Québec, aurait été de 445 000 000 \$, revenu annuel actualisé à 529 235,000 \$ CDN / 2019.

2. Bruit et poussières le long de la voie ferrée entre le Port de Québec et le Pont de Québec, particulièrement dans le secteur de Pointe-Sainte-Foy et du Cap-Rouge.

Concernant les poussières et le bruit, dans son projet amendé d'avril 2019, le Port de Québec a traité des questions concernant la poussière et les bruits strictement en ce qui concerne les environs immédiats du site d'exploitation du terminal de transbordement. Cependant, il y a tout le corridor ferroviaire à travers la ville de Québec qui aurait dû faire l'objet de l'examen de la part de l'Agence Canadienne d'Évaluation gouvernementale.

2.1 Le corridor ferroviaire entre le terminal de Beauport et le Pont de Québec.

Le corridor du chemin de fer entre le terminal du Port de Québec à Beauport et le Pont de Québec a 12 milles (18 km). Il y a plusieurs courbes en cour de route, mais celles particulièrement prononcées sont au nombre de 5, dont 3 dans le quartier Limoilou et 2 sur le promontoire de Cap-Rouge. Ce sont celles situées sur le promontoire de Cap-Rouge qui présentent des risques qu'on ne retrouve pas dans celles du secteur de Limoilou où l'ingénieur dans sa locomotive a un champ de vision libre à des centaines de pieds à l'avant de la voie.

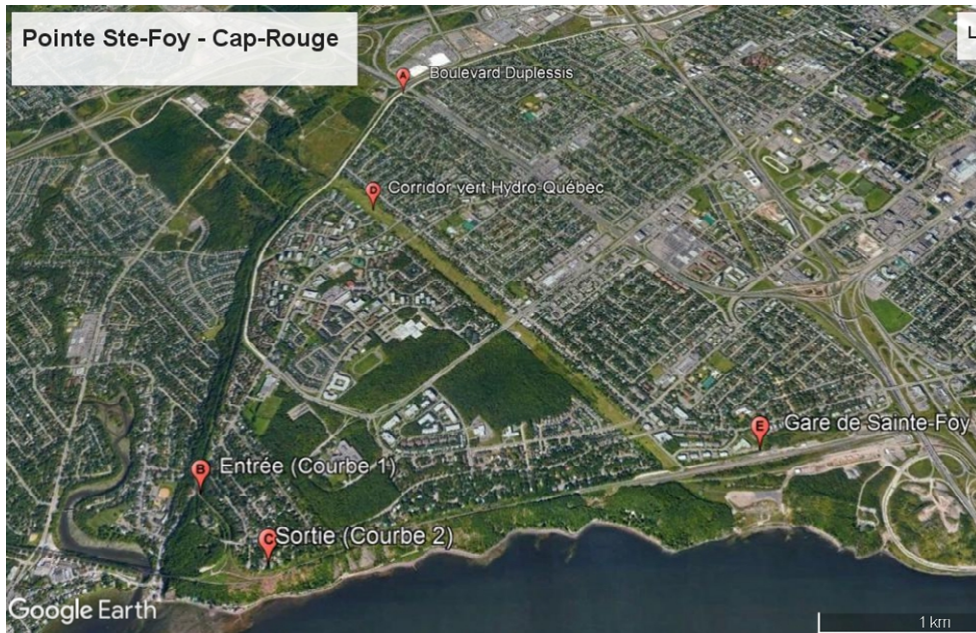
2.2 En direction de Cap-Rouge

Lorsqu'un convoi se dirige vers Cap-Rouge, le convoi circule sur un terrain plat jusqu'à ce qu'il ait passé le boulevard Robert Bourassa. Puis alors commence une lente ascension de 3,5 milles pour se rendre jusqu'au viaduc qui traverse par-dessus la Côte de Cap-Rouge. Alors recommence le terrain à plat niveau.

2.3 Dangers posés par les deux courbes au sommet du promontoire de Cap-Rouge.

C'est au moment de s'engager sur le viaduc que l'ingénieur de 2 ou 3 locomotives applique les freins sur les roues de tous les wagons. Comme les wagons ont 8 roues, et que chaque roue a 2 étriers métalliques, cela fait donc 1600 sources générant des autant de grincements stridents entendus toute le

long de la voie sur plus d'un mille. Le frottement du fer des étriers contre le fer des roues produit de la poussière. L'agence doit en tenir compte dans la décision d'appeler le Canadien National.



Le convoi s'engage alors dans une courbe aveugle parce que les rails sont posés au sol d'un corridor qui serpente d'abord vers la droite, puis vers la gauche au creux d'une tranchée de +/- 20 pieds. Cette situation réduit considérablement le champ de vision de l'ingénieur. C'est pour cette raison que ce dernier doit limiter la vitesse du train sous 20 milles à l'heure pour pouvoir stopper le train en cas de surprise.



L'application des freins de manière continue est rendue nécessaire pour éviter qu'un ou plusieurs wagons ne viennent faire choc ou pression sur les wagons qui les précèdent, provoquant ainsi un déraillement. Tant que le dernier wagon n'a pas quitté la seconde courbe, l'ingénieur maintient la pression des freins. La même technique s'applique en provenance du Pont de Québec. Il y a des ingénieurs qui mettent la pression double, et le bruit devient intolérable aux oreilles normales.

Le bruit des grincements est ainsi perçu le long de la voie sur une distance de 2,35 milles. Un train de marchandise produit **un impact environnemental et humain sur 100 mètres de chaque côté de la voie**. (*L'industrie du transport des marchandises à Montréal. Considérations pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme/ Comtois, Slack et Sanders*).

2.4 L'arrêt brutal d'un convoi il y a quelques années

Il y a plusieurs années, du côté ouest du viaduc en haut de la Côte de Cap-Rouge, nous avons vu un train s'arrêter brusquement parce qu'il y avait des adolescents qui s'amusaient à jouer au jeu de celui qui est un "Chicken". Heureusement qu'il n'y a pas eu de déraillement. Régulièrement, des dizaines de wagons font partie de convois qui passent dans les deux courbes pour aller porter des produits chimiques au terminal de Beauport. Le renversement d'un

wagon transportant de tels produits pourrait avoir des conséquences mortelles pour les personnes de tout un quartier situé une quarantaine de pieds plus bas que la voie ferrée.

2.5 Mesures d'atténuation en aéronautique et en urbanisme.

Par respect pour les habitants des grandes villes et des villes moyennes, comme Québec, les organismes gouvernementaux interdisent les arrivées et départs des avions la nuit afin de permettre aux populations d'avoir des nuits paisibles. On peut constater à travers le Canada et les États-Unis le long des autoroutes de longs murs pour protéger la tranquillité des quartiers limitrophes. Il est temps que l'industrie ferroviaire s'impose une telle restriction par mesure de civisme et d'urbanisme.

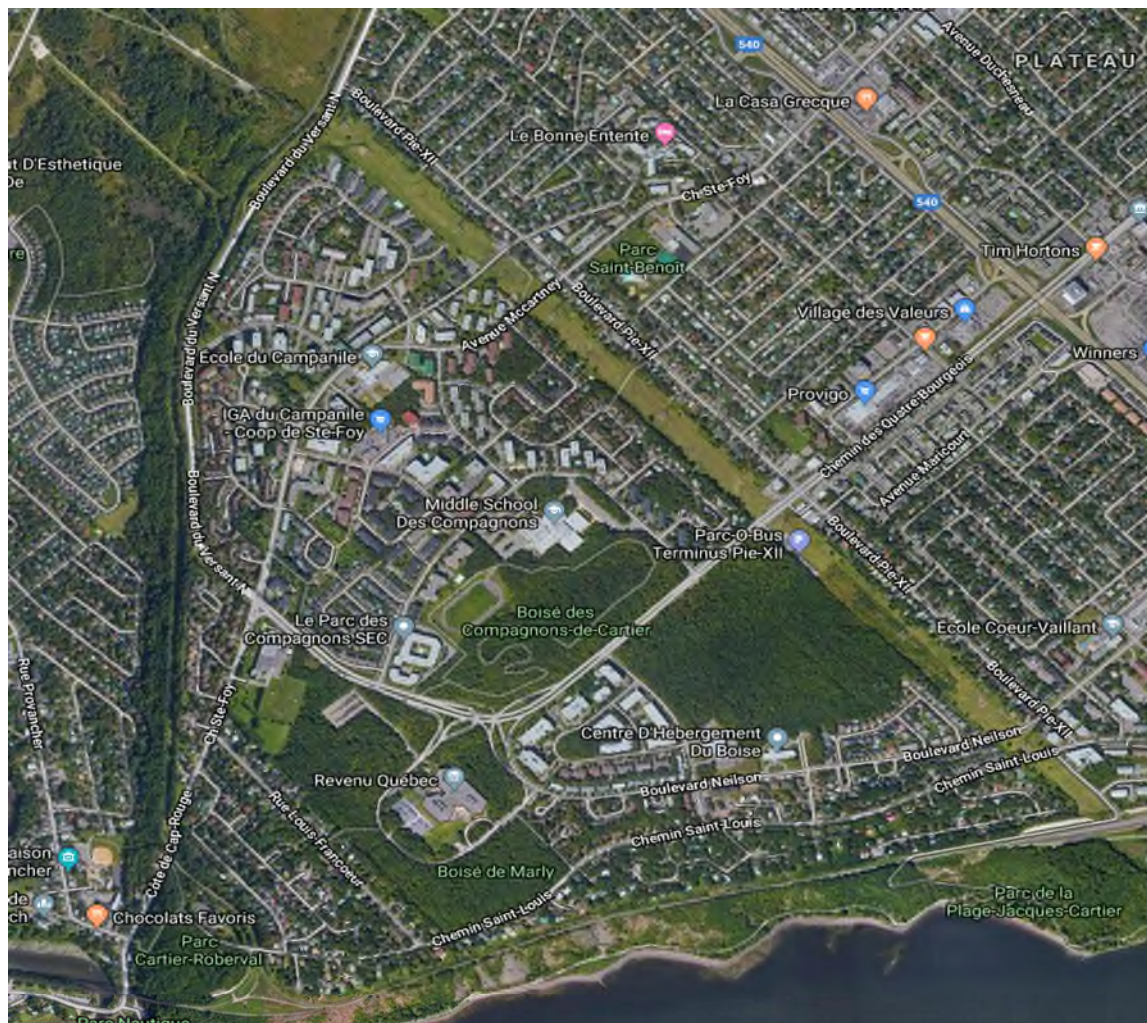
CONCLUSION

Dans le cas où l'Agence déciderait de rejeter notre demande protéger adéquatement le panorama de Québec ainsi que l'industrie touristique par le rejet du nouveau projet Beauport 2020, faisant ainsi prévaloir les besoins de l'industrie lourde au dépens de l'industrie touristique, il y a lieu que soit imposé au Canadien National de trouver une solution pour régler le problème de bruit, de poussière et de sécurité publique à la Pointe-Sainte Foy et au promontoire de Cap-Rouge.

Nous sommes d'avis que les revenus de 500 000 000 \$ que le Canadien National viendra tirer des opérations intermodales à Québec permettra à l'entreprise de financer la construction **d'un tunnel dans l'axe des tours de transport d'électricité d'Hydro-Québec au début de Pointe Sainte-Foy**, ce qui devrait permettre économies dans les temps de livraison des conteneurs.

Yvan M. Roy

ANNEXE 1



Maisons incluses dans le cent mètres de part et d'autre de la voie ferrée.

La voie ferrée du Canadien National encercle l'ouest et au sud la Pointe de Sainte Foy qui se termine au Parc Cartier-Roberval. La ligne de transport d'Hydro-Québec se trouve dans le corridor vert. Nous présentons ci-dessous un relevé sommaire du nombre de maisons et de blocs appartements qui se trouvent à 100 m. de chaque côté de la voie ferrée. **Nous avons relevé la présence de plus de 350 propriétés.**

- 1) au pied de la montée de la voie a flanc de cap : <données d'identification caviardées>

Côte de Cap-Rouge;

- 2) Du <données d'identification caviardées>, longeant le boul. du Versant Nord, le chemin Sainte-Foy, la rue Petitclerc, et le sud du Chemin Saint-Louis de la rue du Manoir Atkinson jusqu'au <données d'identification caviardées>
de Chêne;

