

1 INTRODUCTION

1.1 BUT DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

1.1.1 Mise en contexte

L'Administration Portuaire de Québec (APQ) a volontairement soumis une demande à la ministre fédérale de l'Environnement et du Changement climatique afin que son projet Quai multifonctionnel (quai 54) en eau profonde (Beauport 2020) soit assujéti au processus de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCÉE).

Au terme de l'analyse de la demande effectuée, la ministre fédérale de l'Environnement et du Changement climatique a déterminé, le 31 juillet 2015, qu'une ÉIE du projet Quai multifonctionnel en eau profonde au Port de Québec était justifiée en vertu de l'article 5 de la LCÉE (2012).

La présente étude d'impact environnemental (ÉIE) vise à répondre aux exigences du processus fédéral d'évaluation et a pour but de fournir les informations les plus complètes possible sur les effets environnementaux potentiels engendrés par le projet Beauport 2020. L'ÉIE est déposée à l'ACÉE pour évaluation.

1.1.2 Phases et composantes du projet

Comme indiqué dans les lignes directrices relatives à l'ÉIE émises à l'automne 2015 (ACÉE, 2015a), la portée du projet aux fins de l'évaluation environnementale comprend les composantes identifiées du projet associées à toutes les phases du projet (construction et exploitation), ainsi que les travaux, les études, les annexes et les autres caractéristiques nécessaires pour faciliter la compréhension des effets environnementaux du projet.

Cette ÉIE traite des phases de construction et d'exploitation. En ce qui a trait à la phase de désaffectation, considérant que le quai multifonctionnel aura une durée de vie de plus de 75 ans et encore davantage avec un programme d'entretien régulier, le sujet ne sera pas discuté en profondeur dans la présente ÉIE. Le cas échéant, au moment du démantèlement ou de la fermeture, les lois et les règlements applicables seront respectés et une évaluation des effets environnementaux (ÉEE) sera exigée.

L'ÉIE inclura, pour les phases de construction et d'exploitation, les composantes suivantes :

- ▶ la préparation générale du site des travaux;
- ▶ l'aménagement des installations temporaires et des voies d'accès;
- ▶ la construction et la mise en place du nouveau quai en caissons en béton armé d'une longueur approximative de 610 m;
- ▶ la construction d'un arrière-quai (incluant la mise en place d'une matrice cimentaire);
- ▶ la construction de la digue de retenue;
- ▶ le dragage de l'assise des caissons en béton armé, de la zone de navigation et d'entretien et la gestion des sédiments;
- ▶ l'installation des accessoires de quai (équipement de manutention et d'entreposage);
- ▶ la construction du prolongement du talus existant;
- ▶ la construction du brise-lames pour la plage récréative;

- ▶ le rechargement et la consolidation de la plage existante de la Baie de Beauport;
- ▶ le prolongement de l'émissaire d'urgence de la station de traitement des eaux usées de la Ville de Québec;
- ▶ le prolongement de la voie ferrée;
- ▶ la mise en place d'une surface de roulement;
- ▶ l'aménagement des infrastructures linéaires permanentes (réseaux d'aqueduc, fluvial et électrique, eau potable et prévention des incendies);
- ▶ l'aménagement de l'arrière-quai, comprenant les zones de transbordement, d'entreposage et de manutention pour les marchandises de tous genres, notamment le vrac solide et liquide, les marchandises générales conteneurisées et d'autres types de marchandises;
- ▶ les exploitations liées au transbordement, à l'entreposage et à la manutention des marchandises;
- ▶ le transport routier et ferroviaire sur le site du projet.

À la demande de l'ACÉE, dans le cadre de la présente ÉIE, des hypothèses ont été posées concernant les aménagements des infrastructures de transbordement et d'entreposage en phase d'exploitation, et ce, afin d'évaluer les effets potentiels des exploitations portuaires à venir. Il s'agit donc d'un scénario hypothétique prévoyant une division de l'arrière-quai en trois zones : la première dédiée au transbordement, à l'entreposage et à la manutention de vrac liquide, la seconde au vrac solide sous couvert et la dernière pour des marchandises générales (conteneurisées ou non).

1.1.3 Portée et limitations de l'ÉIE

Les lignes directrices dictent la nature, la portée et l'étendue des renseignements requis dans l'ÉIE. Ainsi, les éléments considérés dans la présente ÉIE comprennent, entre autres, la justification du projet, l'importance du projet, les variantes de site, les observations du public, les effets environnementaux du projet, les mesures d'atténuation prévues, les effets de l'environnement sur le projet, les analyses de risques terrestres et maritimes, les effets cumulatifs ainsi qu'un programme de suivi et de surveillance.

Toutefois, est exclu de la portée du présent projet Beauport 2020 et de l'ÉIE le démantèlement d'un hangar situé au secteur de l'Estuaire. Ce hangar (hangar 26) est présentement utilisé pour l'entreposage d'équipements divers, et l'APQ prévoit son démantèlement. Dans le cadre du présent projet, cet espace récupéré sera utilisé pour la phase de construction.

L'aménagement d'un duc-d'Albe, tel qu'il pourrait être inscrit dans certaines études connexes, est également exclu, puisque cette composante du projet a été abandonnée. En effet, lorsque l'APQ a initialement présenté le projet Beauport 2020 lors d'une allocution à la Chambre de commerce et d'industrie de Québec (CCIQ) à l'automne 2012, ce dernier comportait la construction d'un duc-d'Albe. Cette composante a ensuite été retirée du projet.

De plus, l'étude exclut l'aménagement définitif du quai avant la phase d'exploitation, ainsi que l'aménagement final de la plage lorsque le rechargement aura été complété. Respectivement, l'aménagement du quai et de la plage seront gérés par le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC) de l'APQ.

1.2 PROMOTEUR

Le promoteur du projet d'aménagement du quai multifonctionnel en eau profonde au Port de Québec est l'APQ. L'APQ est responsable de la conception, de la construction, de la location du terrain pour

l'exploitation portuaire postconstruction faite par l'utilisateur et de la désaffectation du terminal, le cas échéant.

Promoteur : Administration Portuaire de Québec (APQ)
150, rue Dalhousie
Case postale 80, succ. Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4M8
Téléphone : 418 648-3640
Télécopieur : 418 648-4160
Courriel : beauport2020@portquebec.ca

Responsable : M. Mario Girard
Président-directeur général
Administration Portuaire de Québec (APQ)
Téléphone : 418 648-3640

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'APQ est un organisme autonome financièrement géré de façon indépendante. En vertu de cette même loi et de ses lettres patentes, l'APQ est également à gouvernance partagée, les trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) étant habilités à nommer ou à désigner un administrateur de l'APQ. Sa mission consiste à favoriser et à développer le commerce maritime, à servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada, et à assurer la rentabilité de ses activités dans le respect de la communauté et de l'environnement.

Afin de bien comprendre la relation entre le gouvernement fédéral et l'APQ, il faut savoir que les terrains, de même que certains bâtiments et autres actifs, appartiennent légalement au gouvernement fédéral, et que le rôle de l'APQ est de les gérer en respectant sa mission.

L'APQ compte actuellement une douzaine d'opérateurs sur ses terrains et son plan d'eau. D'autres entreprises peuvent occasionnellement manutentionner de petits volumes, mais n'ont pas de liens d'affaires aussi développés que les 12 opérateurs en question.

Les activités de l'APQ sont réalisées sur un peu plus de 220 hectares (ha) de terrain, dont près de 20 % sont consacrés aux activités récréatives (pistes cyclables, parcs et marina). Cette portion de territoire est totalement accessible par les citoyens. Le territoire portuaire (terrestre) est divisé en trois secteurs distincts sur la rive nord, soit les secteurs Anse au Foulon, de l'Estuaire et de Beauport. Les limites administratives du plan d'eau ont une superficie totale de 35 km². Elles couvrent le fleuve Saint-Laurent sur les deux rives, jusqu'à la ligne des hautes eaux. La rive nord héberge le territoire aménagé alors que la rive sud comprend un lot de grève non aménagé dont, entre autres, le secteur de l'Anse aux Sauvages.

Plus précisément, ces limites s'étendent de :

- ▶ l'embouchure de la rivière du Cap-Rouge, dans une direction sud, jusqu'à l'intersection avec la ligne des hautes eaux sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent;
- ▶ l'embouchure de la rivière Montmorency, en droite ligne avec l'église de la paroisse de Sainte-Pétronille, sur l'île d'Orléans (à partir du côté est, une ligne tirée sur le chenal nord de l'île d'Orléans), et une ligne tirée sur le chenal sud de l'île d'Orléans, à partir de la pointe Saint-Jean jusqu'à la pointe Saint-Michel, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

La figure 1.1 montre les propriétés et le plan d'eau gérés par l'APQ. Ces limites administratives comprennent également les parties de tous les tributaires qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent, entre ces lignes, jusqu'où monte la marée.

1.2.1 Structures d'entreprise et gouvernance de projet

Le Président-directeur général (PDG) dirige le Port de Québec sous la direction d'un conseil d'administration (CA). Ce dernier est formé de cinq membres nommés par le ministre fédéral des Transports, ainsi qu'un membre représentant le gouvernement provincial et un membre représentant le gouvernement municipal. L'organigramme de l'APQ est présenté à la figure 1.2.

Le PDG dirige également les activités du Port de Québec par l'entremise de sept directions distinctes, soit :

1. la Direction du développement organisationnel et des ressources humaines (DDORH);
2. la Direction des affaires publiques et communications (DAPC);
3. la Direction des affaires juridiques, immobilières et de la conformité (DAJIC);
4. la Direction de la responsabilité citoyenne (DRC);
5. la Direction financière (DF);
6. la Direction des affaires et du développement portuaires (DADP);
7. la Direction des opérations maritimes (DOM).

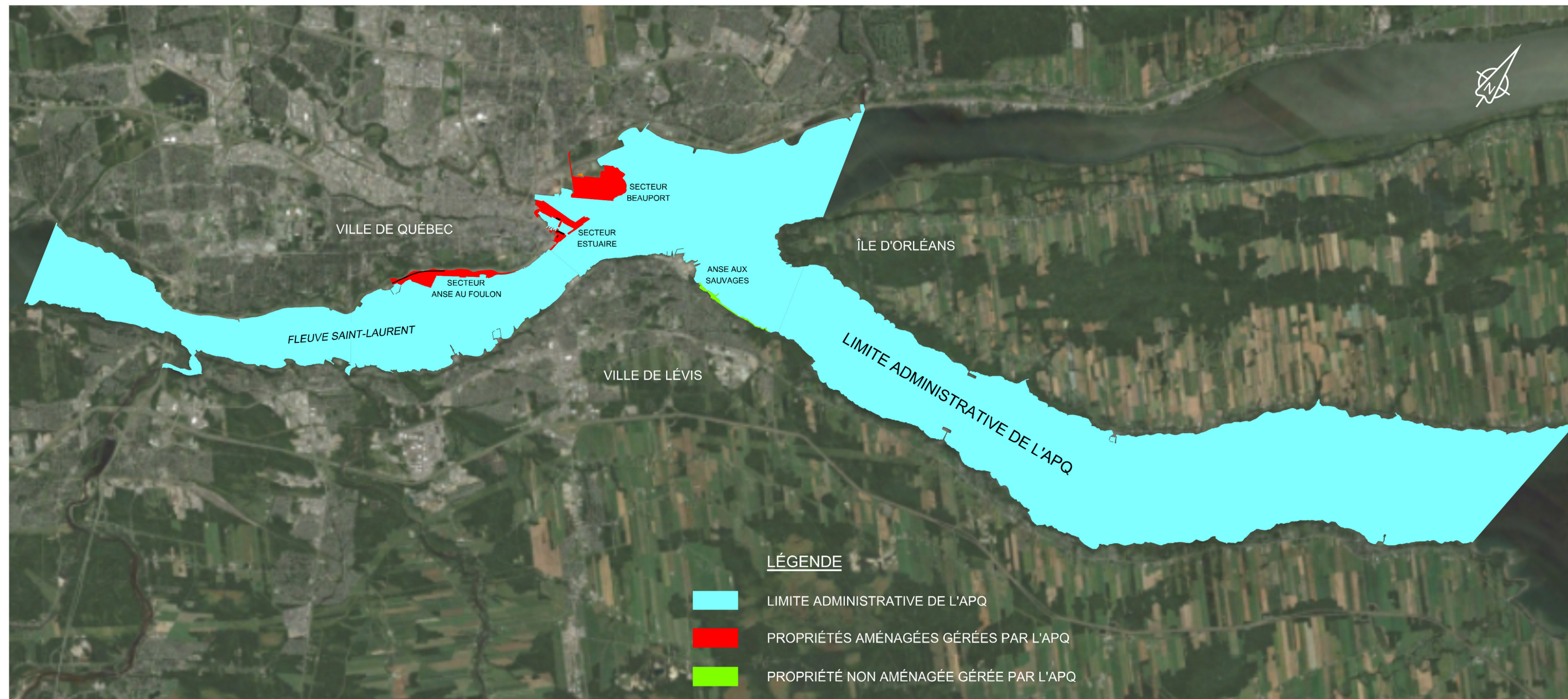
Les activités environnementales sont sous la responsabilité de la DOM.

1.2.2 Expérience de gestion de projets d'envergure

L'APQ a une vaste expérience en gestion de projet et possède, à l'interne, l'expertise nécessaire pour coordonner avec des firmes spécialisées toutes les composantes du projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde (Beauport 2020), que ce soit en ce qui a trait aux volets environnemental, de l'ingénierie, des aspects légaux, de la relation avec les collectivités locales et des communautés autochtones ou des communications publiques. Rappelons à cet effet que l'APQ a réalisé des travaux d'envergure et de différentes natures au cours des dernières années, dans le respect des coûts et des échéanciers, en plus de participer à plusieurs projets d'envergure réalisés en collaboration avec ses partenaires opérateurs de terminaux et des entreprises de classe mondiale. Par exemple, l'APQ a réalisé, en 2000-2001, l'aménagement du terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, en investissant près de 20 M\$ de fonds fédéraux. Situé à proximité d'un site de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), cet investissement a fait l'objet de consultations publiques avec des commissaires et d'un appui de la population envers le projet. Depuis l'investissement, l'APQ a multiplié par six le nombre de passagers accueillis annuellement à Québec, en plus de retourner au gouvernement fédéral en taxes et en retombées économiques plus que l'apport de 20 M\$.

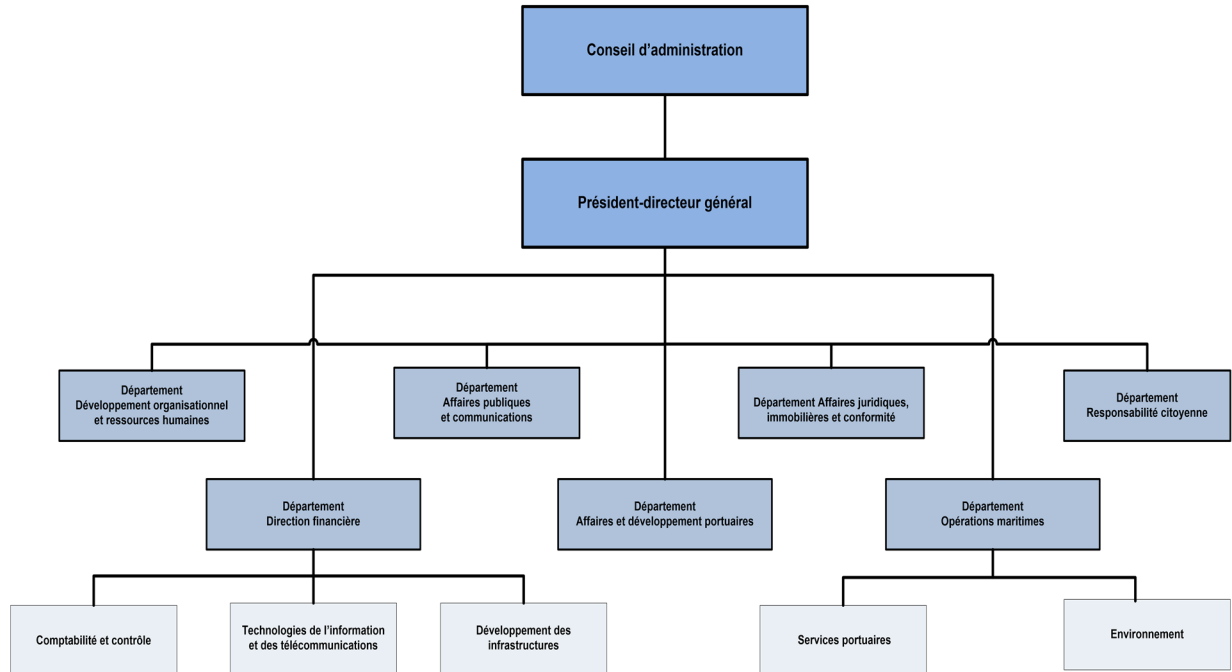
Entre 2006 et 2008, l'APQ a réalisé 45 M\$ d'immobilisations à titre de responsable du legs fédéral pour le 400^e anniversaire de la Ville de Québec. Les sommes investies ont servi à l'aménagement de trois parcs sur des propriétés administrées par l'APQ situées le long du fleuve Saint-Laurent, soit la Pointe-à-Carcy, le Bassin Brown et la Baie de Beauport. Encore une fois, ce projet a fait l'objet de consultations publiques et a été réalisé selon les budgets et les échéanciers prévus. Près de dix ans se sont écoulés depuis, et les trois sites sont toujours fréquentés par la population de la Ville de Québec.

Entre 2007 et 2009, l'APQ a investi près de 30 M\$ dans le réaménagement du terminal de vrac du secteur de Beauport, conjointement avec son partenaire opérateur. Cet investissement a permis de repositionner le Port de Québec au chapitre du vrac et d'offrir une meilleure productivité aux expéditeurs.



Source : APQ, 2016

Figure 1.1 Limites administratives du plan d'eau, territoires portuaires aménagés et non aménagés gérés par l'APQ sur la rive nord et sur la rive sud



Source : APQ, 2016

Figure 1.2 Structure organisationnelle de l'APQ

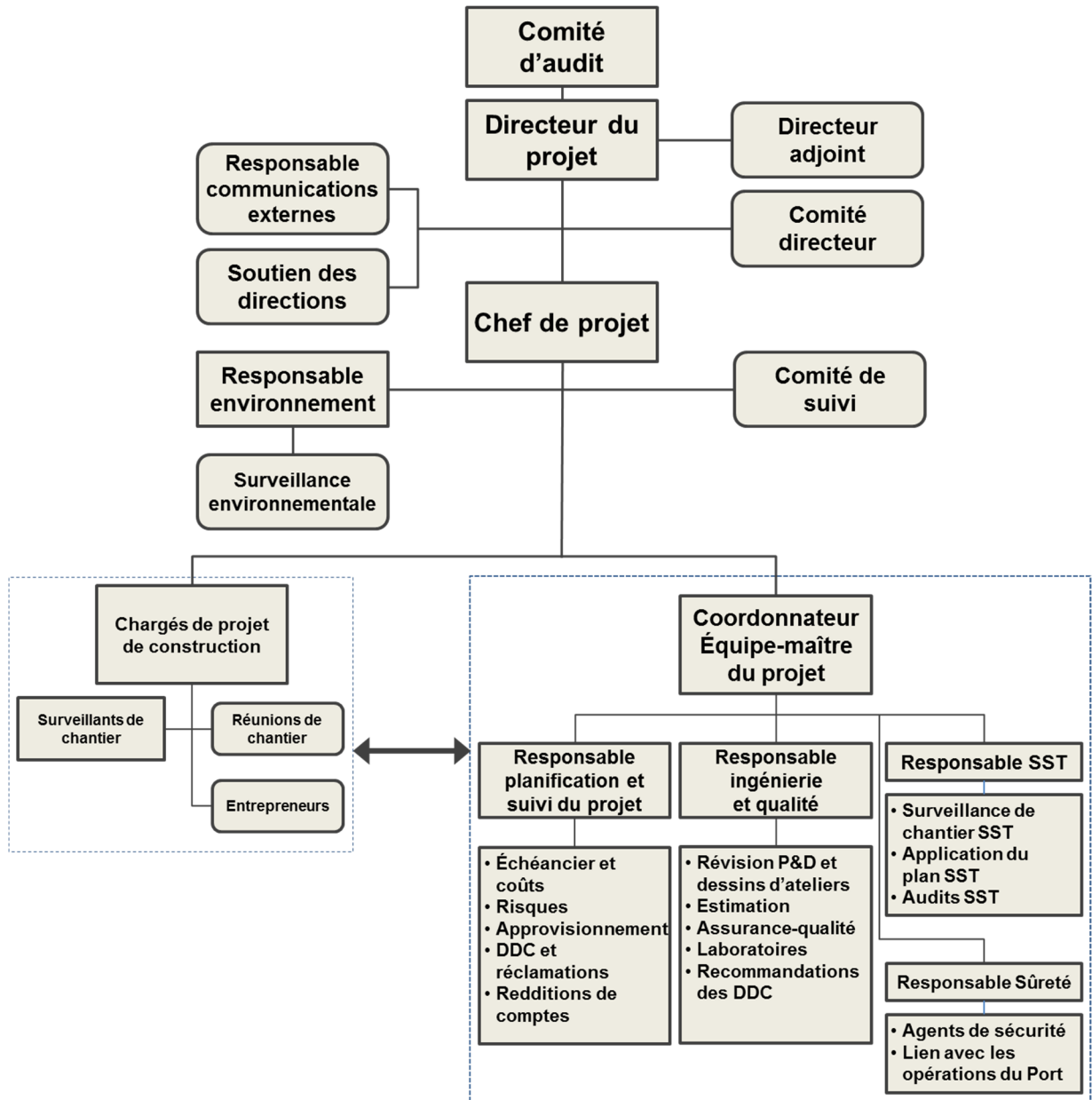
Au cours des 20 dernières années, l'APQ a réalisé des investissements en collaboration avec des acteurs de classe mondiale, tels Glencore et Rio Tinto Alcan. Cette participation financière s'est traduite par l'aménagement de terminaux sous couverts dédiés à certains trafics en lien avec les activités de ces deux géants mondiaux de l'industrie des mines et des métaux. Sans avoir été le maître d'œuvre des travaux, l'APQ a néanmoins participé à ces développements majeurs.

1.2.3 Mécanisme utilisé pour s'assurer que les politiques d'entreprise seront mises en œuvre et respectées dans le cadre du projet

La structure de gestion de projet de l'APQ est basée sur les meilleures pratiques définies par le Project Management Institute (PMI) et permet de coordonner efficacement l'ensemble des phases du présent projet Beauport 2020. Cette structure, présentée à la figure 1.3, illustre les principales directions et services permettant de gérer efficacement la réalisation du projet.

Cette structure de gestion est chapeautée par un **comité d'audit** qui relève du CA. Elle est responsable de surveiller la performance financière du projet et de s'assurer que les modalités de contrôle du projet sont satisfaisantes en fonction des risques de gestion de ce dernier.

Le **directeur du projet** a comme principal rôle d'assurer l'atteinte des objectifs du projet et des bénéfices qui en découlent. Il est le lien entre les diverses parties prenantes internes et externes du projet, le CA, le comité d'audit, les organismes subventionnaires et réglementaires ainsi que le chef de projet. Le directeur de projet est assisté dans son rôle par le directeur adjoint, à qui il délègue certaines responsabilités. Ce dernier veille, entre autres, à ce que le projet soit géré rigoureusement selon les règles de l'art.



Source : APQ, 2016

Figure 1.3 Structure de projet pour le projet Beauport 2020

Le **comité directeur** du projet contribue à assurer le suivi et l’encadrement du projet en regard des grandes orientations, incluant notamment la portée, les coûts et l’échéancier approuvés. Il soutient le directeur de projet et facilite la prise en charge des risques de gestion stratégiques et des enjeux.

Le **chef de projet** a pour rôle d’assurer la gestion globale des travaux entre les différentes équipes du projet. Il assure la cohésion des activités dans le but de respecter les objectifs, les coûts, les échéanciers et la portée du projet (reddition de comptes). De plus, il assure une implantation harmonieuse du projet en suivant (et en adaptant) le plan de gestion du projet (PGP).

Le **responsable des communications** voit à la conservation d'un niveau de connaissances et de compréhension du projet au sein du personnel de l'APQ. À l'externe, il assure le développement et la gestion de relations harmonieuses entre les parties prenantes et les membres des médias.

Le rôle du **soutien des directions** de l'APQ est de fournir une assistance appropriée à l'équipe de projet pour les questions touchant notamment les relations avec les citoyens, les exploitations portuaires et la sécurité, le suivi financier du projet, les services juridiques et de conformité, les ententes immobilières, les ressources humaines (RH), les technologies de l'information (TI) et les affaires touchant le développement portuaire.

Le **comité de suivi** (chargés de projet et responsables clés) vise à assurer la coordination des travaux ainsi qu'un suivi judicieux de la progression du projet quant à la réalisation des biens livrables selon l'échéancier prescrit. Le comité de suivi soutient le chef de projet dans la gestion du PGP, notamment par un suivi rigoureux des risques de gestion et de construction du projet.

Le **responsable environnement** a pour rôle d'assurer la gestion globale de tous les aspects liés à l'environnement dans le projet. Il assure la pertinence, l'efficacité et la cohésion de ces activités dans le respect des exigences réglementaires, des exigences de l'ACÉE et de la politique environnementale de l'APQ. Il supervise l'équipe de surveillance environnementale qui l'assiste dans ses fonctions, et rend des comptes aux autorités gouvernementales lorsque requis, ainsi qu'au directeur de projet.

Les **chargés de projet** sont responsables d'orchestrer et de participer à la réalisation des activités identifiées au sein du lot de travail attribué (surveillant de chantier et entrepreneurs) et d'assurer le suivi de la construction des ouvrages et du niveau de qualité attendu selon les spécifications contenues dans les plans et devis (P et D). Les chargés de projet sont aussi responsables de l'acceptation technique du projet et de la mise en service.

Le **coordonnateur de l'équipe maître** du projet a comme rôle de soutenir l'équipe de projet, et il est également responsable du processus de reddition de comptes du projet.

Le **responsable de la planification et du suivi du projet** assure la réalisation de l'ensemble des activités requises à la gestion performante du projet et des lots qui le composent.

Le **responsable ingénierie et qualité** assure l'établissement d'un contrepoint aux travaux des entrepreneurs travaillant à la réalisation des lots du projet, et est responsable, entre autres, des activités d'assurance et de contrôle qualité.

Le **responsable santé et sécurité au travail** (SST) a pour rôle d'établir et d'assurer le respect des exigences, des lois et des règlements en vigueur, ainsi que de la politique de santé et de sécurité du travail de l'APQ et de ses procédures tout au long du projet.

Le **responsable sûreté** assure un environnement de travail sécuritaire au personnel travaillant sur le chantier, de même qu'aux opérateurs du Port travaillant à proximité de ce dernier. Il s'assure du respect des exigences applicables et intervient de façon à corriger tout écart ou tout risque observé. Il favorise une saine cohabitation entre le projet et les exploitations courantes du Port.

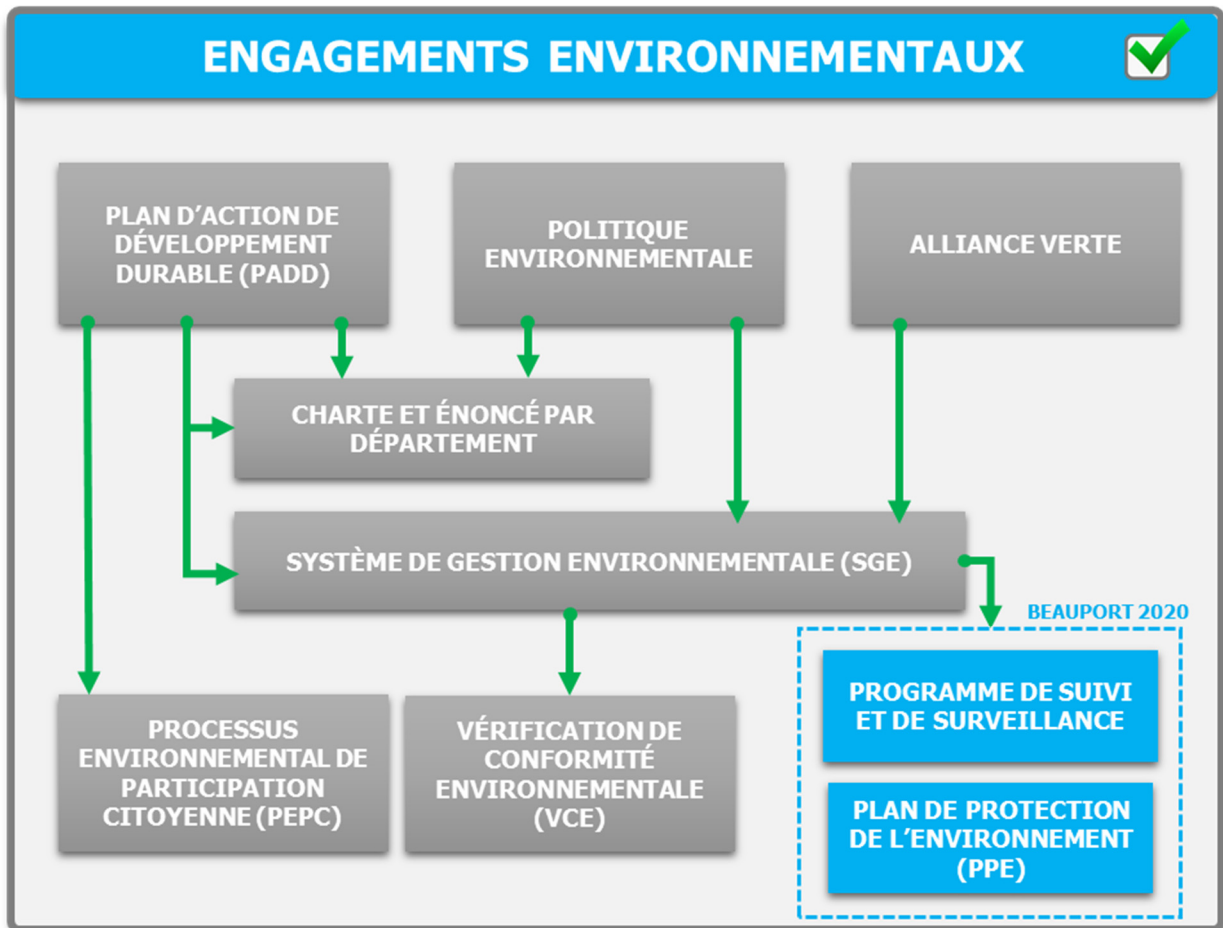
L'APQ a également mis en place une structure de délégation d'autorité qui est revue et approuvée chaque année par le CA, permettant ainsi une approche responsable et fondée sur la gestion et l'appréciation des différents risques, touchant les domaines des finances, de la gestion de personnel et de l'évolution du marché. La délégation d'autorité est un outil de contrôle interne qui accomplit un rôle essentiel pour l'équipe de gestion, et elle est fonction du niveau de responsabilités associé à chaque poste de gestion. Elle permet aux dirigeants de l'APQ de gérer les exploitations courantes liées à leur

champ d'activité et, ainsi, d'optimiser leur apport à l'intérieur de l'organisation, le tout selon les règles de bonne gouvernance et d'éthique émises par le CA. La délégation d'autorité permet de veiller à l'application de contrôle de la gestion financière et opérationnelle. D'ailleurs, le cadre de gestion assure la prise en compte de cette délégation dans chacun des processus décisionnels du projet.

Comme défini dans sa politique, l'APQ s'est donné comme objectif de poursuivre l'amélioration constante de sa performance environnementale sur l'ensemble de son territoire.

1.2.4 Engagement environnemental

Fort de ses mécanismes existants de gestion environnementale et sociale, l'APQ réalisera un plan de protection de l'environnement (PPE) spécifique au projet Beauport 2020 qui couvrira l'ensemble des phases du projet, soit la construction, l'exploitation et la désaffectation, le cas échéant. À ce PPE s'ajouteront un programme de surveillance environnementale et un programme de suivi environnemental détaillé. Le PPE sera élaboré en respect des lois et des règlements, de la politique environnementale de l'APQ et des exigences émises par l'ACÉE. Les sections suivantes décrivent chacun des outils qui, dans le cadre du présent projet, permettront une gestion environnementale efficace. Ces outils incluent, entre autres, le Plan d'action de développement durable (PADD), les indicateurs de performance de l'Alliance verte, la politique environnementale, les chartes et les énoncés, le Système de gestion environnementale (SGE) ainsi que le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC) (figure 1.4).



Source : APQ, 2016

Figure 1.4 Présentation des outils de gestion environnementale

1.2.4.1 Plan d'action de développement durable

Le premier Plan d'action de développement durable (PADD) de l'APQ a été mis en place en 2014 et comportait trois orientations, divisées en 16 actions, lesquelles ont permis à l'APQ d'asseoir les fondations d'une démarche de développement durable progressive, mais surtout participative. Ces orientations étaient les suivantes :

- ▶ être reconnue par la communauté comme un gestionnaire exemplaire de son territoire;
- ▶ poursuivre l'amélioration constante de sa performance environnementale pour l'ensemble du Port de Québec;
- ▶ développer et entretenir une relation ville-port respectueuse de la collectivité.

Parmi ces actions, la révision de la procédure d'évaluation environnementale des projets ainsi que la mise en place d'un SGE étaient prioritaires. Bien qu'ambitieuses pour un premier PADD, toutes les actions ont été réalisées et leur mise en œuvre se poursuit toujours en 2016. Aussi, l'APQ déposera dans les prochains mois un nouveau PADD quinquennal, qui couvrira la période 2016-2021.

1.2.4.2 Alliance verte

L'APQ est membre fondateur de l'Alliance verte (2007), un programme de certification rigoureux et transparent pour l'industrie maritime nord-américaine, qui cible les enjeux environnementaux prioritaires grâce à ses 12 indicateurs de rendement distincts. Tous les deux ans, l'APQ est auditée et ses performances sont publiées. En 2015, l'APQ a obtenu la note parfaite de 5 sur 5 pour les quatre critères sur lesquels elle était évaluée, soit les indicateurs de performance pour les gaz à effet de serre (GES), la prévention des fuites et des déversements, les conflits d'usage et le leadership environnemental.

1.2.4.3 Politique environnementale et système de gestion environnementale

En plus d'être membre fondateur de l'Alliance verte, l'APQ s'est donné comme objectif de poursuivre l'amélioration constante de sa performance environnementale sur l'ensemble de son territoire. Pour ce faire, l'APQ s'est dotée d'une politique environnementale et s'est engagée formellement sur les aspects suivants :

- ▶ **conformité environnementale** – à agir en conformité avec la législation en vigueur et les autres exigences auxquelles elle est soumise et à recourir à des auditeurs externes de conformité environnementale pour l'ensemble de son territoire;
- ▶ **gestion environnementale** – à tenir en fonction du système de gestion environnementale (SGE), à réaliser une analyse des risques environnementaux des activités sur le territoire du Port, à privilégier l'amélioration continue par l'intégration de technologies, d'équipements et l'adoption de bonnes pratiques, à suivre sa procédure d'évaluation environnementale afin d'identifier et de gérer le risque pour l'environnement associé aux différents projets, en mettant en place les mesures d'atténuation appropriées permettant de minimiser les effets environnementaux;
- ▶ **protection de l'environnement** – à mettre régulièrement à jour son plan des mesures d'urgence pour répondre aux événements imprévus de façon à minimiser les impacts dans la communauté, à veiller à ce que les utilisateurs du Port mènent leurs activités dans un souci de prévention de la pollution et de respect des communautés, et à signaler, corriger et faire le suivi des incidents environnementaux pour éviter leur récurrence;
- ▶ **gouvernance** – à allouer des ressources et à acquérir de l'expertise, à encourager l'application des principes de développement durable ainsi qu'à promouvoir une culture portuaire de gestion responsable et d'amélioration continue de l'environnement;
- ▶ **communications** – à diffuser cette politique environnementale aux employés, aux clients et au public, et à faire une reddition de comptes de sa performance à l'aide d'indicateurs de performance.

Pour l'APQ, la gestion responsable de l'environnement est à la fois une obligation éthique et une valeur d'entreprise. L'APQ reconnaît que l'avenir à long terme du Port et des collectivités où elle exerce ses activités dépend de la performance de ses installations et de ses exploitations. Ainsi, la mission de l'APQ de « favoriser et de développer le commerce maritime, de servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada et d'assurer sa rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement » s'inscrit dans le cadre de cette vision.

Cette politique chapeaute le SGE, inspiré de la norme ISO 14001:2015, qui comprend, entre autres, l'identification des exigences réglementaires et d'autres exigences, la mise en place d'une veille légale ainsi que l'identification des aspects environnementaux des activités se déroulant sur le territoire du Port de Québec. Les responsabilités des intervenants ont été précisées, et des objectifs, des cibles et des programmes ont été élaborés. L'APQ s'est également dotée de processus, de registres, de formulaires et d'instructions de travail afin d'assurer une gestion efficace des problématiques environnementales identifiées. Les communications (internes et externes), la gestion des non-conformités environnementales, les processus d'audit et les inspections, la formation des employés et des entrepreneurs, ainsi que le processus de suivi et de surveillance ont également été détaillés de façon exhaustive lors de l'élaboration du SGE, et continueront d'être peaufinés. Finalement, le SGE fera l'objet d'une évaluation afin d'assurer le bon fonctionnement du système.

De plus, en matière d'environnement, un processus triennal de vérification de conformité environnementale (VCE) a été mis en place en conformité avec la législation et les autres exigences auxquelles l'APQ souscrit. Le processus du VCE permet une vérification des activités de l'APQ ainsi que celles de ses utilisateurs. Le rapport de VCE constitue un outil de gestion qui permet aux dirigeants d'apporter les correctifs nécessaires. En plus de faire réaliser la VCE de ses propres activités tous les trois ans, l'APQ supervise également celles des utilisateurs du Port, et effectue le suivi des non-conformités soulevées, de même que la mise en œuvre des plans d'action pour y remédier.

La mise en œuvre du SGE se poursuit, et l'APQ est en processus d'implantation de son système au sein de ses diverses directions. L'implication et le perfectionnement du SGE se poursuivront en 2017.

1.2.4.4 Processus environnemental de participation citoyenne

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés et des responsabilités qui en incombent, une autorité fédérale doit déterminer la probabilité que des effets environnementaux négatifs importants soient causés par un « projet » réalisé sur le territoire domanial. Cette obligation s'applique à l'APQ.

Parmi les 16 actions associées aux trois grands objectifs du PADD, la révision de la procédure d'évaluation environnementale et de consultation des projets mise de l'avant par l'APQ est particulièrement d'intérêt dans le cas présent. Cette révision a mené au développement et à l'implantation d'un processus novateur et ambitieux, le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC). Celui-ci est basé sur une approche de gestion de risques qui varie en fonction des projets et des effets potentiels qu'ils sont susceptibles d'entraîner sur l'environnement, la communauté et l'économie, soit les trois volets du développement durable. Le PEPC s'appuie également sur les trois assises suivantes :

- ▶ l'obligation d'informer et d'assurer une participation du public pour les projets;
- ▶ l'obligation de faire appel à une firme indépendante pour produire les évaluations des effets environnementaux (ÉEE);
- ▶ l'obligation, pour le promoteur, de prendre en compte les commentaires émis par les citoyens et les autres parties prenantes.

Afin d'assurer une indépendance et une meilleure analyse, l'APQ requiert, par ce processus, que les évaluations des effets environnementaux (ÉEE) soient réalisées par une tierce partie indépendante et compétente. L'obligation d'impliquer une tierce partie est une démarche volontaire de la part de l'APQ.

Ce processus requiert également la participation des citoyens et des organismes pour tous les projets. Sur le site Internet de l'APQ, une section dédiée explique les démarches, affiche les projets ainsi que les ÉEE, et permet ainsi une rétroaction des parties prenantes. Le type de participation citoyenne varie selon le type de projet. Il existe trois niveaux :

- ▶ le niveau 1 correspond à des projets de complexité faible, ayant peu d'incidence environnementale ou sociale. Celui-ci sollicite la participation du public par le site Internet de l'APQ;
- ▶ le niveau 2 correspond à des projets de complexité moyenne, ayant une incidence environnementale ou sociale moyenne. La différence par rapport au niveau précédent réside dans la pluralité des options de participation citoyenne, qui va au-delà de la participation en ligne. En effet, le promoteur doit organiser une ou des séances d'information et d'échanges avec la communauté, selon les exigences de l'APQ;
- ▶ le niveau 3 correspond à des projets de nature complexe, ayant une incidence environnementale ou sociale importante. À ce niveau, la participation prend la forme de séances d'information et d'audiences publiques menées par un comité d'examen externe, formé de commissaires indépendants à l'APQ.

Dans le cadre de ce processus, une importance particulière est accordée à la participation du public, qui devient une pierre angulaire des pratiques en matière de planification et de gestion des projets importants sur le territoire du Port. Cette initiative volontaire vise à garantir une prise de décision éclairée, à favoriser la compréhension du public et à offrir à la communauté des occasions de donner des suggestions afin de bonifier les projets. Tout aussi important, il renforce également l'engagement de l'APQ d'être à l'écoute des citoyens et de considérer les commentaires reçus pour les projets.

Tel que mentionné à la section 1.1.2, les infrastructures, les aménagements de transbordement et d'entreposage ainsi que les marchandises qui seront transbordées ne sont pas connus à ce moment, car aucun partenariat n'a été conclu à ce jour pour l'aménagement portuaire. Les projets d'aménagement des infrastructures de transbordement et d'entreposage ainsi que l'aménagement de la plage seront donc soumis au PEPC, lorsque ceux-ci seront définis.

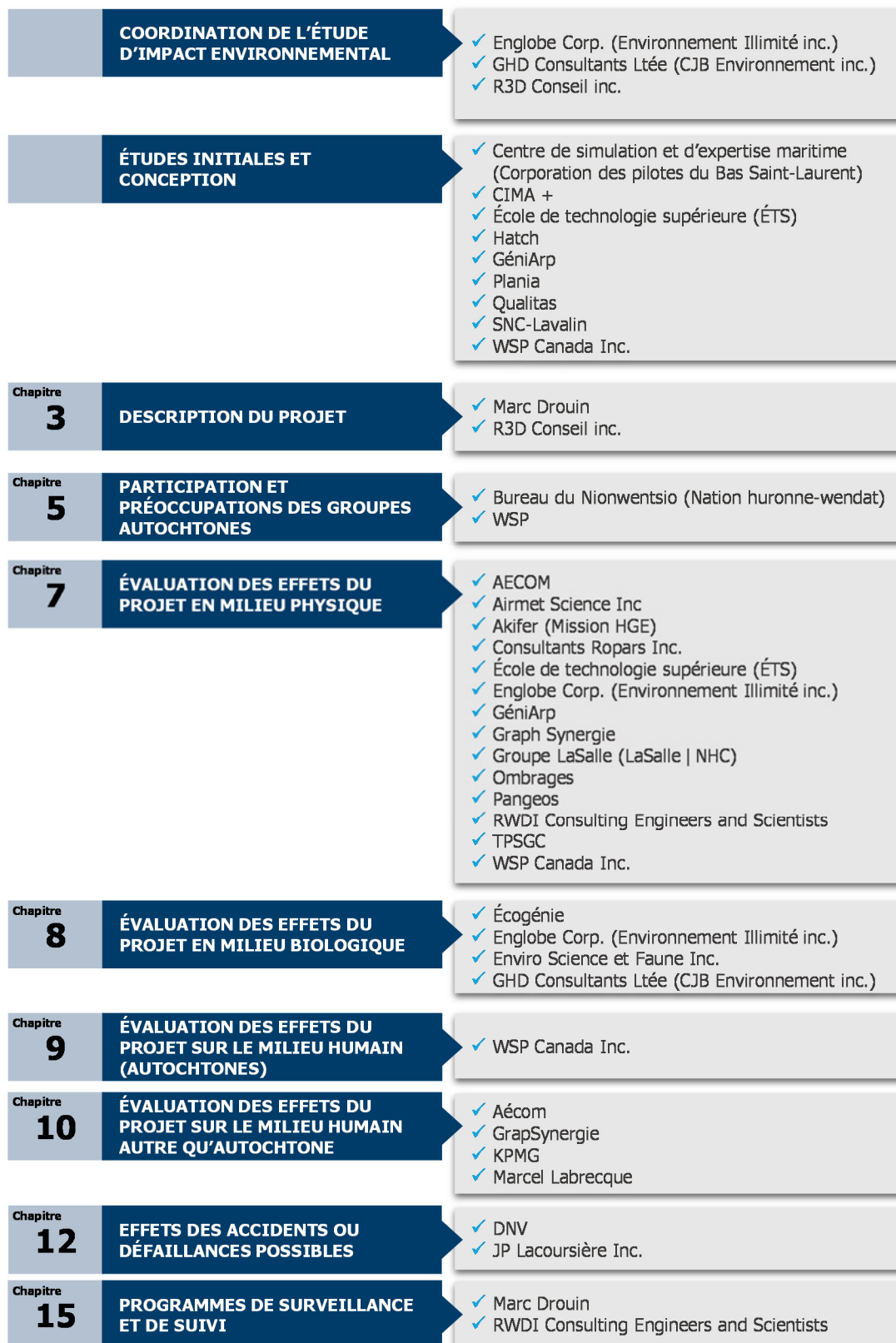
Des informations complémentaires sur le PEPC sont présentées sur le site Internet de l'APQ (www.portquebec.ca).

1.2.5 Personnel clé, entrepreneurs ou sous-traitants chargés de réaliser l'ÉIE

Personnel clé promoteur :

Mme Marie-Ève Lemieux, VEA
Conseillère en conformité environnementale
Administration Portuaire de Québec (APQ)
Téléphone : 418 648-3640

Pour réaliser la présente ÉIE, l'APQ s'est associée à différents consultants qui possèdent des expertises spécifiques et complémentaires, tant sur le plan technique, physique, biologique que social et humain. La figure 1.5 présente l'ensemble des consultants ayant travaillé sur la présente ÉIE.



Source : APQ, 2016

Figure 1.5 Consultants mandatés par le promoteur

1.3 APERÇU DU PROJET

1.3.1 Résumé du projet présentant les principaux éléments et les activités connexes

L'APQ souhaite aménager un quai multifonctionnel en eau profonde dans le secteur de Beauport et consolider et pérenniser la plage existante. Ce projet consiste d'abord à prolonger la ligne de quai existante sur une longueur de 610 m vers l'est, de façon à pouvoir ajouter à ses installations deux postes à quai multifonctionnel en eau profonde. L'extension du quai sera constituée de caissons en béton armé préfabriqués. Le fond du fleuve Saint-Laurent devant l'extension du quai subira des modifications, puisque des activités de dragage seront nécessaires afin d'assurer une profondeur de -16 m à marée basse. Au nord du nouveau quai, la plage existante sera, quant à elle, rechargée sur une longueur approximative de 245 m.

Un peu moins de 1 million de m³ de sédiments devront être dragués pour permettre la construction du quai et assurer les manœuvres de navigation sécuritaires en toute condition. Les sédiments dragués seront majoritairement intégrés à même le nouvel aménagement, après avoir été asséchés. Après un cycle de gel-dégel, les sédiments asséchés seront utilisés pour faire une matrice cimentaire selon une méthode de stabilisation/solidification (S/S). Cette matrice cimentaire permettra de stabiliser et de consolider les sédiments. Les sédiments seront également utilisés comme remblai de l'arrière-quai afin de construire un terrain voué aux activités portuaires, et, pour consolider la plage existante. Le volume restant de sédiments sera géré conformément à la législation applicable. Aucun rejet de sédiments en eau libre ne sera réalisé.

Les installations seront conçues pour des activités de transbordement, d'entreposage et de manutention de tous genres (vrac liquide, vrac solide sous couvert, marchandise générale conteneurisée, cargo général et autres types de marchandises) à caractère industriel. Les exploitations de manutention devraient être réalisées en continuité du modèle de logistique existant actuellement, soit de navire à navire, de navire à train et, dans une faible proportion, de navire à camion.

Une digue de retenue sera construite afin de contenir les matériaux dragués qui auront été déposés pour construire l'arrière-quai.

Afin de consolider la plage existante et de la protéger contre l'érosion pour assurer sa pérennité, le projet comprend également la construction d'un brise-lames, qui permettra de contenir les matériaux dragués qui auront été déposés.

Finalement, il y aura prolongement de 1 300 m de la voie ferrée existante au sud du boulevard Henri-Bourassa, qui appartient à l'APQ, et prolongement de l'émissaire d'urgence de la station de traitement des eaux usées de la Ville de Québec.

La figure 1.6 présente l'ensemble des travaux projetés dans le secteur de Beauport, soit la ligne de quai (caissons en béton armé), l'arrière-quai, la digue de retenue, la plage consolidée (intégrant le bas de plage) et le brise-lames.



Source : APQ, 2016

Figure 1.6 Vue d'ensemble des travaux projetés

1.3.2 Calendrier des travaux

Les travaux commenceront lorsque les approbations environnementales fédérales auront été obtenues. L'APQ souhaite entreprendre la première phase de construction en 2018 et, ainsi, commencer ses exploitations en 2020. Le tableau 1.1 présente l'échéancier du projet dans son ensemble, du dépôt de la description de projet jusqu'à la fin de la phase de construction et, éventuellement, la phase d'exploitation.

Tableau 1.1 Échéancier du projet Beauport 2020

PHASE DE PROJET	PÉRIODE DE RÉALISATION
Obtention des autorisations	2017
Appel d'offres (AO) de la phase de construction	2017
Octroi de contrats	2018
CONSTRUCTION DU NOUVEAU QUAI¹	
Phase : Préparation des travaux	
• Préparation du site (chantier)	2018-2019
Phase : Travaux de construction du nouveau quai	
• Construction du nouveau quai	2018-2019
Phase : Consolidation de la plage	
• Construction du brise-lames pour la plage récréative	2019
• Consolidation de la plage existante de la Baie de Beauport	2019
Phase : Fermeture du chantier	
• Démobilisation de l'entrepreneur	2019
AMÉNAGEMENT DE L'ARRIÈRE-QUAI²	
Construction de la matrice cimentaire	2020-2021
Surface de roulement et réseaux souterrains	2020-2021
Construction de la surface d'arrière-quai	2020-2021
Construction des infrastructures portuaires	2020-2021
Installation des équipements de manutention	2020-2021
Aménagement de l'arrière-quai par des utilisateurs	2020-2021
AMÉNAGEMENT DE LA PLAGE^{2,3}	
Aménagement des infrastructures récréatives	2020-2021
EXPLOITATION^{2,3}	
Exploitations portuaires	2020 et plus

1 Cette phase inclut la surveillance en continu

2 Ces étapes seront soumises à l'analyse du PEPC

3 Hors portée de la présente ÉIE

1.4 EMPLACEMENT DU PROJET ET INFRASTRUCTURES EXISTANTES

1.4.1 Emplacement du projet

Le site à l'étude se situe dans le secteur de Beauport du Port de Québec, à l'est de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'usine de Papiers White Birch « Division Stadacona ». L'estuaire de la rivière Saint-Charles longe les installations au sud du chantier. Au nord du site se trouve le parc récréatif de la Baie de Beauport et à l'est, le fleuve Saint-Laurent.

Le site du projet se situe en partie sur le lot 1 501 715 et sur un territoire non cadastré. Le secteur actuel de Beauport, incluant le secteur récréatif, occupe une superficie totale d'environ 90 ha. Ce terrain est une propriété fédérale dont la gestion est confiée à l'APQ.

Le secteur de Beauport est enclavé entre l'autoroute Dufferin-Montmorency, la rivière Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent. Il est principalement divisé en deux sections, une première de nature récréative avec le parc de la Baie de Beauport (au nord), qui permet un accès public au fleuve, comprenant, entre autres, une plage urbaine, et l'autre à vocation portuaire (au sud), qui comprend les terminaux de vrac solide et liquide.

Le site est accessible directement par le boulevard Henri-Bourassa, qui rejoint l'autoroute Dufferin-Montmorency, et l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40). Les autres voies de circulation sur la péninsule de Beauport sont la rue du Ressac et la montée des Cinquante.

1.4.2 Coordonnées géographiques

Les coordonnées géographiques du centroïde sont les suivantes : longitude : 71,200268 O et latitude : 46,833158 N alors que les coordonnées UTM (zone 19N) de l'emplacement principal du projet sont les suivantes : X=332205,940971 et Y=5188974,26956. Il est à noter que le système de référence géodésique est NAD 83 et la projection : UTM zone 19 Nord.

1.4.3 Infrastructures portuaires existantes

Sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, l'APQ opère trois secteurs identifiés à des terminaux industriels du Port, soit l'Anse au Foulon, de l'Estuaire/Pointe-à-Carcy et de Beauport. Le secteur de la Pointe-à-Carcy sert également à l'accueil des croisiéristes et comme site récréatif.

Secteur Anse au Foulon

Le secteur portuaire Anse au Foulon est situé au pied du Cap-Blanc. Le secteur de l'Estuaire étant pleinement utilisé et offrant peu de perspectives d'extension physique, le secteur Anse au Foulon a été aménagé à la fin des années 1920 afin de répondre à la demande croissante des services portuaires et d'offrir des installations des plus modernes, à l'époque.

Le secteur Anse au Foulon s'étend du Yacht Club de Québec, à l'ouest, jusqu'au Parc de Notre-Dame-de-la-Garde, à l'est. Anse au Foulon comprend huit postes à quai, totalisant 1 472 m de longueur. L'espace en arrière-quai couvre une superficie de près de 25 ha entièrement occupée et dédiée à des activités de transbordement liées à différentes industries régionales et nationales.

La figure 1.7 permet de visualiser les environs et les limites du secteur Anse au Foulon :

- ▶ du côté ouest, des sites à vocation récréotouristique sont présents, tel le Club de tennis et squash Montcalm (tennis intérieur et extérieur), ainsi que le Yacht Club de Québec (club nautique);
- ▶ du côté est, le parc du Bassin Brown;
- ▶ du côté nord, le boulevard Champlain et la falaise;
- ▶ du côté sud, le fleuve Saint-Laurent;
- ▶ la proximité des quartiers résidentiels (Cap-Blanc et Jardins-Mérici) et des parcs (Bois-de-Coulonge, plaines d'Abraham et Notre-Dame-de-la-Garde) sont des éléments à considérer dans ce secteur.

En 2013, l'APQ a annoncé de nouvelles orientations pour le développement de ce secteur, soit de prioriser un transbordement de vrac nature sous couvert et de favoriser une intermodalité à faible empreinte carbone dans le développement de ses activités portuaires.



Source : APQ, 2016

Figure 1.7 Secteur Anse au Foulon

Les principales activités du secteur Anse au Foulon ont trait à la manutention de marchandises générales, d'acier et de vrac solide. L'arrière des quais 101, 102 et 103 est utilisé, entre autres, pour l'entreposage de la marchandise générale conteneurisée. Deux hangars (101 et 103) sont voués à l'entreposage des marchandises générales et d'autres équipements.

Le vrac solide sous couvert est présent par un terminal de granules de bois au quai 106 et un terminal de céréales et d'engrais, qui font partie des installations aux quais 107 et 108. Actuellement, le vrac solide est principalement présent sous la forme de sel de déglacage au quai 105, et occasionnellement 104, de sucre au quai 106 et de calcaire au quai 108.

Plusieurs activités récréatives sont également pratiquées au secteur Anse au Foulon, soit aux deux extrémités du site. À l'extrême est du site se trouve le parc de Notre-Dame-de-la-Garde, ainsi que la halte Champlain. Ces aires récréatives sont utilisées à des fins d'espaces verts d'accès public au fleuve Saint-Laurent à la suite des ententes avec la Ville de Québec. Dans la partie ouest, également sur des propriétés de l'APQ, on observe des activités récréatives commerciales, liées à la présence d'une partie de la marina du Yacht Club de Québec et du Club de tennis et squash Montcalm. Une rampe de mise à l'eau, gérée par la Ville de Québec, est également présente.

Secteur de l'Estuaire

L'Estuaire est l'appellation reconnue pour le secteur localisé principalement sur la jetée nord du Bassin Louise, où 17 quais sont présents. Comme son nom l'indique, le secteur de l'Estuaire est situé dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. La figure 1.8 permet de visualiser le secteur et les limites de celui-ci. Ce secteur comprend aussi certaines propriétés à vocation publique, dont une partie de la promenade dans le pourtour du Bassin Louise, la marina, les quais et les principaux aménagements de la Pointe-à-Carcy, incluant l'Agora.

L'Estuaire est le secteur le plus ancien du Port de Québec. Ce secteur est à l'origine de l'urbanisation de la Ville de Québec. Il constitue, encore aujourd'hui, un pôle majeur des activités portuaires à Québec en raison de son importante infrastructure d'entreposage de céréales et des activités de croisière. Bien qu'elles servent principalement pour la manutention de marchandises portuaires, les propriétés de l'APQ sont également utilisées pour les espaces publics. Ce secteur a une superficie vouée aux activités portuaires de 30,9 ha, en excluant les eaux du Bassin Louise extérieur. À cette première superficie s'ajoutent des propriétés vouées à des activités publiques (Bassin Louise intérieur, promenades piétonnes, Agora, aires de repos, aires de stationnement, pistes cyclables, etc.), pour une superficie totale d'environ 63 ha.

La zone portuaire active s'étend du fleuve Saint-Laurent jusqu'aux limites des terrains de la gare intermodale, entre la rue Abraham-Martin et la rivière Saint-Charles, et inclut le Bassin Louise extérieur.

Les activités portuaires du secteur de l'Estuaire ont principalement trait à la manutention de céréales, grâce aux installations appartenant à l'APQ, mais exploitées par la compagnie G3 Canada Limited (anciennement Bunge du Canada). Les quais 18, 28 et 29 sont prioritairement utilisés pour l'exploitation de cette infrastructure de manutention. Toutefois, Béton Provincial est également un utilisateur de ce secteur, qui utilise notamment le hangar 27 pour effectuer de l'entreposage de poudre de ciment. Le hangar 26 est actuellement utilisé pour l'entreposage d'équipements divers, mais son démantèlement est prévu avant la réalisation du projet Beauport 2020.



Source : APQ, 2016

Figure 1.8 Secteur de l'Estuaire

Le pourtour du Bassin Louise fait la transition entre la ville et les activités portuaires. Le 3 décembre 1985, l'UNESCO inscrivant l'arrondissement historique du Vieux-Québec sur sa liste du patrimoine mondial. Québec a été la première agglomération urbaine située au nord du Mexique à recevoir cet honneur. Bien au fait de cette réalité, l'APQ exploite son territoire en prenant soin d'harmoniser le plus possible ses installations et ses exploitations dans un souci d'intégration urbaine.

Les principaux services portuaires sont également concentrés à l'Estuaire. On y trouve les bureaux et les ateliers de l'APQ, d'Océan, de la Société des traversiers du Québec (STQ), de la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC) et de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL). Finalement, plusieurs activités de services (remorqueurs, navires de pilotes ou de ravitaillement) ainsi que des activités d'entretien de navires ou d'équipements ont également lieu dans le secteur.

Secteur de Beauport

Ce secteur est le plus récent et le plus vaste des trois secteurs du Port de Québec (figure 1.9). Ce secteur a fait l'objet de deux phases de construction. Les quais 50 et 51 ont été construits entre 1959 et 1967 alors que les quais 52 et 53 l'ont été à la fin des années 60. L'ensemble de ces quais est formé de caissons en béton armé surmontés d'un mur poids. Le mur de couronnement supporte les bornes d'amarrage et les défenses d'accostage.

La forte profondeur d'eau permet d'accueillir des navires de fort tirant d'eau. La figure 1.9 présente l'aménagement du secteur de Beauport ainsi que l'emplacement des quatre postes à quai (50, 51, 52 et 53) totalisant environ 1,1 km de longueur, pour une superficie de 90 ha. La profondeur d'eau à marée basse varie de -12,5 m à -15 m pour les quais 50 à 53, permettant ainsi de recevoir des navires à fort tonnage. Le tableau 1.2 présente les caractéristiques des quais de ce secteur, soit la longueur et la profondeur d'eau pour chacun des quais, la superficie de terrain disponible pour effectuer les exploitations portuaires ainsi que le type d'activité réalisé à l'arrière de chacun des quais.

Les limites terrestres de l'APQ dans le secteur de Beauport sont les suivantes :

- ▶ au nord, par l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- ▶ à l'ouest, par l'usine Papiers White Birch – Division Stadacona, ainsi que par le dépôt à neige de la Ville de Québec;
- ▶ au nord-ouest, par la station de traitement des eaux usées de la Ville de Québec;
- ▶ au sud, par l'estuaire de la rivière Saint-Charles;
- ▶ à l'est, par le fleuve Saint-Laurent.

Tableau 1.2 Caractéristiques des quais du secteur de Beauport

QUAI	LONGUEUR (m)	PROFONDEUR À MARÉE BASSE (m)	SUPERFICIE DE TERRAIN DISPONIBLE – EXPLOITATION PORTUAIRE (m ²)	TYPE D'ACTIVITÉS
50	300	-12,0	16 000	Vrac liquide
51	235	-12,5	34 000	Vrac solide et liquide
52	260	-13,5	39 000	Vrac solide
53	325	-15,0	47 000	Vrac solide



Source : APQ, 2016

Figure 1.9 Aménagement du secteur de Beauport et emplacement des quais

Les aires d'entreposage du vrac liquide sont concentrées depuis plus de 50 ans à l'intérieur du quadrilatère formé par la rue du Ressac, la montée des Cinquante et le boulevard Henri-Bourassa. Les quais 50 et 51 disposent de nombreux pipelines pour le transbordement de vrac liquide vers les citernes des compagnies IMTT-Québec et Vopak, au nord de la montée des Cinquante.

Le vrac solide est présent sur l'arrière-quai des postes à quai 51, 52 et 53. Un système de convoyeurs pour le vrac solide à ciel ouvert est présent aux postes à quais 52 et 53.

Une superficie de 9 ha est utilisée par la communauté à des fins récréatives, dont une plage accessible au public à l'extrémité est de la péninsule actuelle. Le secteur est utilisé depuis de nombreuses années pour la pratique des sports nautiques et différentes activités de loisirs, puis depuis l'été 2016 pour la baignade.

1.4.4 Importance et valeur environnementale du cadre géographique dans lequel le projet sera réalisé ainsi que la zone avoisinante

Le projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde est situé sur des terres domaniales dans l'arrondissement de Beauport, sur le territoire de la Ville de Québec. Le secteur de Beauport est un site à usage portuaire, à proximité de sites industriels (figure 1.10), commerciaux et résidentiels, desservis par les facilités de transport telles que les autoroutes et les accès ferroviaires.



Source : APQ, 2016

Figure 1.10 Propriétés adjacentes au secteur de Beauport

Au nord de ce secteur se trouve le parc récréatif de la Baie de Beauport. Celui-ci est adjacent au secteur portuaire. Un talus végétalisé sépare les activités récréatives des activités portuaires. Le secteur du projet se situe à l'est de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'usine Papiers White Birch – Division Stadacona. L'estuaire de la rivière Saint-Charles longe les installations au sud du chantier.

Les résidences les plus rapprochées du secteur de Beauport se trouvent à environ 1,8 km (arrondissement de La Cité-Limoilou) et à 1,9 km (arrondissement de Beauport) de la ligne du nouveau quai proposé. Sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, Lévis est localisée à 1,5 km et le village de Sainte-Pétronille, sur l'île d'Orléans, est à 4,1 km (figure 1.11).

Le secteur de Beauport dispose d'une desserte routière fonctionnelle grâce à son accès direct à l'autoroute Dufferin-Montmorency et au boulevard Henri-Bourassa, qui permet par ailleurs l'accès à l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40). La section du boulevard Henri-Bourassa située entre le site du Port de Québec et l'autoroute Dufferin-Montmorency est empruntée pour l'ensemble des activités portuaires du secteur de Beauport. Elle est également utilisée pour accéder au dépôt à neiges usées localisé dans ce secteur, de même que par les utilisateurs de la plage de la Baie de Beauport et les travailleurs de la station de traitement des eaux usées de la Ville de Québec. Il s'agit en fait du seul accès au secteur de Beauport.

Les voies de circulation sur la péninsule de Beauport sont la rue du Ressac, la montée des Cinquante et la montée des Cinquante Nord. Ces dernières, situées sur la propriété fédérale de l'APQ, ne sont pas des voies publiques et leur accès est strictement contrôlé par l'APQ.

1.4.5 Zone écosensible désignée

Des zones écosensibles désignées sont présentes à l'intérieur des limites de propriété de l'APQ et même au-delà. Une description plus en détail des zones écosensibles est présentée au chapitre 8 de la présente ÉIE, portant sur le milieu biologique. Dans la zone d'étude, aucun parc national, provincial ou régional ni réserve écologique ne sont présents.

1.4.6 Description des collectivités locales et des communautés autochtones

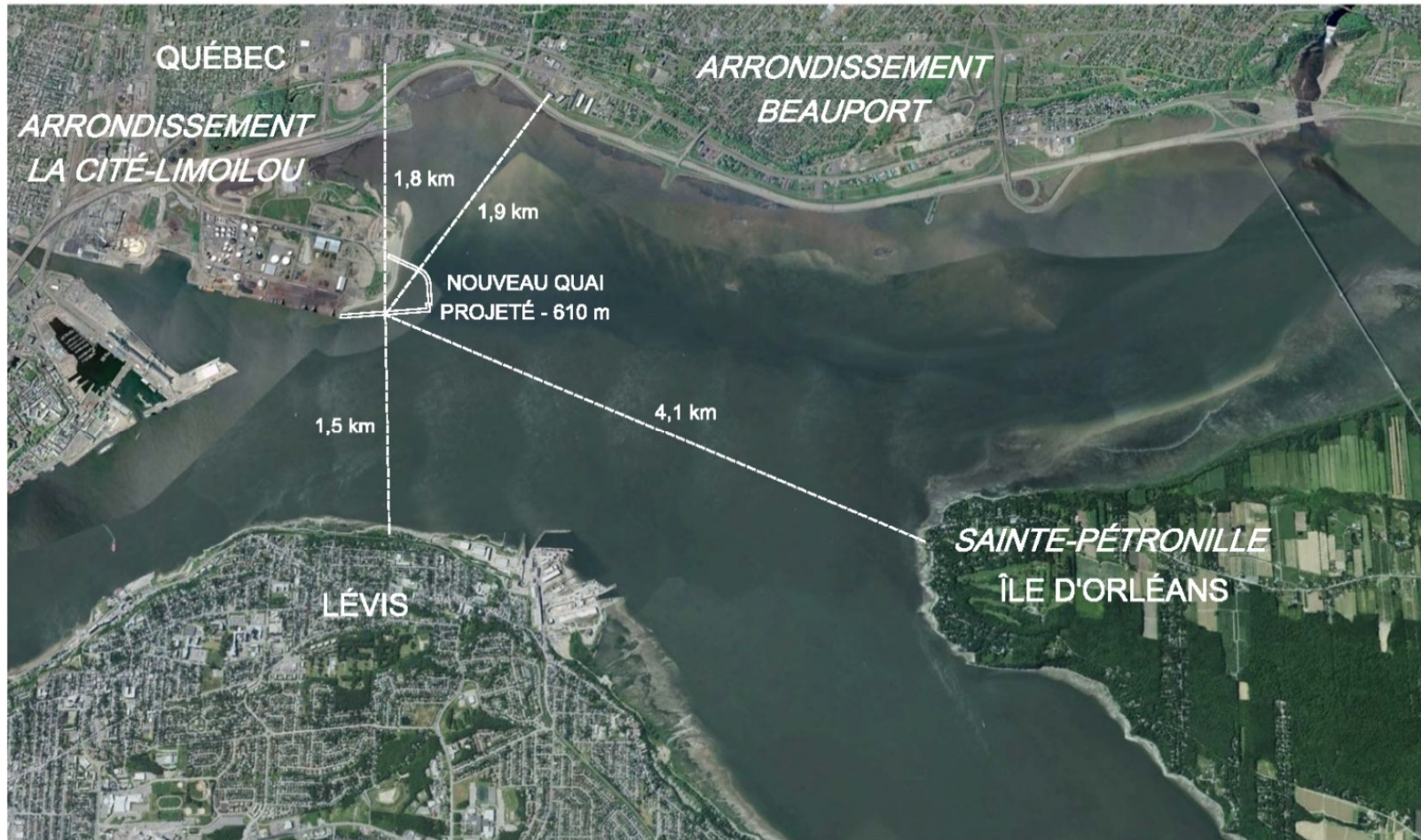
1.4.6.1 Collectivités locales

Le secteur de Beauport se situe sur le territoire de l'APQ. Trois secteurs (arrondissement, ville ou village) ont été retenus en fonction des effets divers anticipés. Le choix s'est arrêté sur Beauport-Limoilou, la ville de Lévis et le village de Sainte-Pétronille. Les explications relatives à ces choix ainsi que les données démographiques et statistiques relatives au milieu humain sont présentées plus en détail au chapitre 10 de l'ÉIE.

1.4.6.2 Communautés autochtones

Conformément aux lignes directrices émises par l'ACÉE, dix communautés autochtones, listées dans le tableau 1.3, ont été considérées et consultées pour la réalisation de cette ÉIE.

La présentation détaillée de chacune des communautés autochtones consultées est présentée au chapitre 5 de l'ÉIE.



Source : APQ, 2016

Figure 1.11 Localisation du projet par rapport aux municipalités présentes dans le secteur

Tableau 1.3 Communautés autochtones consultées

NATION	COMMUNAUTÉ
Huronne-wendat	---
Mohawk	Communauté de Kahnawake Communauté de Kanesatake Communauté d'Akwesasne
Abénaquise (Waban-aki)	Communauté d'Odanak Communauté de Wôlinak
Malécite	Communauté de Viger
Innue	Communauté de Pessamit Communauté d'Essipit Communauté de Pekuakamiulnuatsh Takuhikan

1.4.7 Territoires traditionnels autochtones, terres visées par des traités et terres des réserves indiennes

Sur la base des informations obtenues à la suite des recherches documentaires effectuées au cours de l'ÉIE, et à la suite des consultations et des échanges avec les différentes communautés concernées, il est possible de conclure que, parmi l'ensemble des dix parties prenantes autochtones considérées pour la présente ÉIE, la Nation huronne-wendat et les Premières Nations innues de Pessamit, d'Essipit et de Mashteuiatsh, ainsi que la Première Nation des Malécites de Viger, sont les seules communautés autochtones qui ont des territoires traditionnels, ou bien des terres visées par des traités, ou encore, qui ont des revendications qui recourent la zone d'étude élargie du projet.

1.5 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET RÔLE DU GOUVERNEMENT

L'APQ s'est volontairement soumise au processus d'évaluation environnementale auprès de l'ACÉE pour le projet Quai multifonctionnel en eau profonde au Port de Québec (Beauport 2020) afin d'évaluer les effets environnementaux que le projet pourrait entraîner aux termes de l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*.

Cette ÉIE a été réalisée au moyen d'un cadre méthodologique afin de satisfaire aux exigences de la LCÉE, ainsi que les lignes directrices finales pour la préparation d'une ÉIE émises par l'ACÉE, le 16 octobre 2015. La méthodologie d'évaluation des effets environnementaux se base sur une approche structurée qui repose sur les éléments suivants :

- ▶ le guide de référence de l'ACÉE : *Déterminer la probabilité des effets environnementaux négatifs importants d'un projet* (Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, 1994);
- ▶ le guide de référence de l'ACÉE : *Tenir compte du savoir traditionnel autochtone dans les évaluations aux termes de la LCÉE 2012* (ACÉE, 2015b);
- ▶ les préoccupations les plus importantes;
- ▶ les exigences fédérales applicables et les valeurs guides provinciales et municipales considérées pour l'évaluation des effets (biophysiques et socioéconomiques) sur l'environnement;
- ▶ les questions importantes soulevées par les organismes de réglementation, les parties prenantes et les communautés autochtones, qui intègrent la conception technique et les programmes de mesures d'atténuation et de surveillance dans un processus global de planification environnementale;

- ▶ les préoccupations des communautés autochtones, qui ont montré un intérêt à la suite des démarches de l'APQ;
- ▶ l'avis émis par le Service canadien de la faune d'ECDC, le 26 janvier 2015, à l'égard des milieux humides et de la Politique fédérale sur la conservation des terres humides, et de l'information additionnelle à fournir à l'égard des différents types d'habitats présents dans le secteur du projet, de leur superficie actuelle et des superficies qui seront touchées par le projet;
- ▶ l'expertise technique et scientifique des professionnels ayant contribué à l'ÉIE.

Une revue complète du cadre réglementaire applicable est effectuée à l'intérieur du chapitre 6 de l'ÉIE, présentant plus en détail les choix méthodologiques d'évaluation des effets environnementaux.

Outre l'autorisation en lien avec la LCÉE, deux autres autorisations fédérales sont nécessaires pour être en mesure de commencer les travaux, l'une en vertu de la *Loi sur les pêches* et l'autre, en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. L'APQ devra obtenir ces autorisations auprès des autorités fédérales.