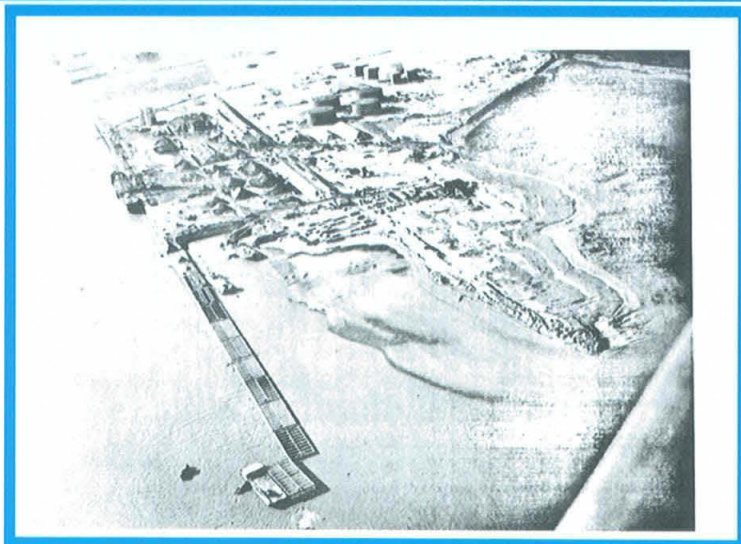


Historique des projets d'expansion du secteur de Beauport



Préparé par Marcel Labrecque
pour l'Administration portuaire de Québec

Décembre 2015

Historique des projets d'expansion du secteur de Beauport

Préparé par Marcel Labrecque

Décembre 2015

Marcel Labrecque



Table des matières

<i>Contexte régional</i> _____	1
<i>Avant-projets d'expansion considérés</i> _____	3
<i>Premier projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	4
<i>Second projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	7
<i>Troisième projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	9
<i>Quatrième projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	14
<i>Cinquième projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	16
<i>Sixième projet d'expansion du secteur de Beauport</i> _____	18
<i>Conclusion</i> _____	19
<i>Bibliographie</i> _____	20

Contexte régional

Tout au long de son histoire, le Port de Québec a connu des périodes d'évolution au niveau de ses infrastructures. Dès son incorporation en 1858, la Commission du Havre de Québec a lancé un programme ambitieux de construction d'installations portuaires, lequel a résulté dans l'aménagement du secteur du Bassin Louise. Un besoin grandissant de disposer d'espaces portuaires mieux adaptés au commerce maritime, a entraîné subséquemment l'aménagement d'un nouveau secteur portuaire, soit celui de l'Anse au Foulon. Les travaux de construction se sont déroulés de 1925 à 1930.

Deux éléments déclencheurs ont permis de passer à une autre phase de développement du Port de Québec. En effet, c'est à l'hiver 1958 que la navigation hivernale a été possible pour la première fois sur le fleuve St-Laurent. Cette initiative a été complétée par l'ouverture en 1959 de la Voie maritime du Saint-Laurent. Un nouvel arrière-pays s'ouvrait donc pour le Port de Québec. Voulant profiter de ces nouvelles opportunités, ses dirigeants entreprirent en 1959, l'aménagement du secteur portuaire de Beauport au niveau de l'embouchure Est de la rivière Saint-Charles. Une fois complétés en 1972, ces travaux ont rendu disponibles près de 100 hectares de terre-pleins et quatre (4) quais en eau profonde. Le Port de Québec devenait ainsi le premier port du système Saint-Laurent, à être en mesure d'accueillir les navires de nouvelle génération.

Rendre compte de l'historique des différents projets d'expansion du secteur de Beauport, nécessite de situer ces initiatives dans un contexte plus global. En effet, la région de Québec et plus particulièrement la Ville de Québec, ont connu dans la période 1960-1975, des changements importants dans la structure urbaine. Pour en nommer quelques-uns : aménagement de la Colline parlementaire, construction de la section urbaine de l'autoroute Dufferin-Montmorency, aménagement des berges de la rivière Saint-Charles, construction du pont Pierre-Laporte et de l'autoroute de la Capitale, etc. La réalisation de ces projets s'inscrivait dans une logique de planification issue des rapports Fiset-Gréber (1956) et Vandry-Jobin (1968).¹

Le tronçon urbain de l'autoroute Dufferin-Montmorency, entre la rue Richelieu et l'avenue d'Estimauville, a été construit entre 1970 et 1975. Désirant prolonger à même les Battures de Beauport cette autoroute, le ministère de la Voirie du Québec a proposé l'aménagement de l'emprise routière à une distance moyenne

¹ [Theses.ulaval.ca/archimede/fichiers/23790/ch04.html](https://theses.ulaval.ca/archimede/fichiers/23790/ch04.html)

de 150 mètres de la rive et ce, jusqu'à la rivière Montmorency. Constatant la vague de mécontentements suscitée par ce projet, le Gouvernement du Québec soumettait celui-ci à une audience publique. Le rapport,² s'appuyant sur certains constats (incertitude reliée au projet d'extension du Port, menaces quant à l'intégrité écologique des Battures de Beauport, les solutions alternatives réalisables pour décongestionner la circulation en provenance de la Colline parlementaire, etc), proposait³:

« - que soit arrêté l'ensemble des travaux reliés au projet autoroutier

- que soient mis en œuvre 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. »

La table était ainsi mise pour que s'amorce un débat d'envergure concernant la réalisation de tout projet de développement sur les Battures de Beauport.

Parallèlement, plusieurs groupes de travail planchaient sur la revitalisation du secteur du Vieux-Port dans le cadre de l'initiative fédérale Urbex. De nouveaux enjeux environnementaux ont alors apparus, soit l'accessibilité de la population au littoral du fleuve, l'affectation souhaitée des propriétés portuaires en désuétude vers des fonctions publique et récréative, l'amélioration de la qualité des paysages et de l'air, etc.

Au final, ces initiatives se sont traduites par un transfert⁴ important d'immeubles du Port de Québec à la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc et la réalisation d'un programme d'infrastructures d'une grande ampleur (budget de 140 M\$). L'administration portuaire se devait donc d'envisager de construire de nouvelles installations portuaires pour remplacer celles ainsi cédées.

² Battures de Beauport /autoroute 440, Rapport de l'audience publique tenue les 10-11-12 octobre 1978, Services de protection de l'environnement, Novembre 1978

³ Ibid, page 125

⁴ Décret de transfert portant le numéro CT 776631, Conseil du trésor du Canada

Avant-projets d'expansion considérés

Aussitôt la première phase d'aménagement complétée en 1968, le Port de Québec a mis de l'avant sa volonté de se doter d'une zone industrialo-portuaire pouvant accueillir toute une gamme d'industries dans le secteur des Battures de Beauport.

Il faut dire que cette réflexion était alimentée par la frénésie régionale au niveau du développement et par diverses études produites par des ministères et autres organismes.

La première étude faite par Marc Dancose & Associés⁵ en 1967 évaluait le potentiel d'aménagement de terrains à 2 940 acres (1 190 hectares), de 50 postes d'amarrage le tout pour un budget estimé de 150 M\$. La zone industrialo-portuaire couvrait ainsi tout l'espace disponible entre l'embouchure des rivières St-Charles et Montmorency et la limite de la cote sous-marine de -45 pieds et la ligne des hautes eaux.

Une seconde étude parrainée par le MEER⁶ en 1973 concluait que le potentiel de développement permettait d'aménager une zone industrialo-portuaire de 1 278 acres (517 hectares) en sus des terrains portuaires déjà construits par le Port au secteur Beauport soit 247 acres (100 hectares). La zone couverte par le projet dans sa portion Est était moins importante. Vu l'ampleur du projet, les consultants recommandaient de procéder en 3 phases et d'y consacrer 125 M\$. À titre informatif, réaliser la première phase suggérée nécessitait un budget de 45 M\$ et permettait au Port d'atteindre un objectif de 28,5 millions de tonnes (1985)⁷.

Une troisième étude réalisée sous la supervision du Comité interministériel portuaire, sous-comité du Port de Québec a été rendue publique en octobre 1977⁸. Ce rapport, d'une facture plus politique du fait de l'arrivée au pouvoir du Parti québécois en 1976, concluait que:⁹

⁵ Port de Québec, Battures de Beauport, Conseil des Ports nationaux, 1967, pages 41 et 76

⁶ Étude du Port de Québec, Ministère de l'expansion économique régionale, consultants ABBDL, Avril 1973

⁷ Étude du Port de Québec, Résumé du rapport et revue des principales recommandations, Juin 1973, pages 16-17

⁸ Gouvernement, du Québec, MIC et OPDQ, consultants ABBDL, Octobre 1977 et Rapport, Annexes A, B et C

⁹ Ibid, page2-2

« L'aménagement intégral des Battures de Beauport, c'est-à-dire celui qui permettrait par dragage-remplissage de récupérer une superficie d'environ 2 000 acres, est absolument incompatible avec le respect de la qualité naturelle du milieu, et entraînerait des impacts sur l'utilisation résidentielle et récréative, ainsi que sur la qualité visuelle. Cet aménagement est donc à rejeter, même si ce site, tant du point de vue technique qu'économique, est l'emplacement le plus favorable pour l'agrandissement du port de Québec. »

Les consultants nuançaient cependant leur conclusion du fait de la nécessité d'aménager d'autres infrastructures publiques dans cette zone :¹⁰

« Il faut toutefois reconnaître que la réalisation éventuelle de certains projets, à savoir la cour de triage du C.N. et l'usine d'épuration de B.A.E.Q.M. – qui n'ont malheureusement fait l'objet d'aucune étude environnementale – nous conduit à tempérer cette recommandation, les impacts majeurs étant déjà causés par ces projets... il n'y aurait plus de raison essentielle d'interdire le développement de quelques 50 hectares... »

C'est dans ce contexte oscillant entre la volonté de promouvoir des projets à caractère essentiellement économique et l'émergence de préoccupations environnementales que les autorités du Port de Québec décidèrent d'élaborer leur propre plan d'expansion du secteur de Beauport.

Premier projet d'expansion du secteur de Beauport

Encore inspirée par la frénésie des grands travaux prenant place au Québec dans la dernière décennie (Expo 67, métro de Montréal, Manic 5, Jeux Olympiques, barrages Baie James, autoroutes, etc), le Port de Québec déposait, en 1977, son Schéma d'aménagement des Battures de Beauport¹¹. Le projet mis de l'avant avait pour prémisses le développement d'activités portuaires et industrielles s'inspirant de celles que l'on pouvait retrouver dans certains ports européens. Il prenait aussi en compte les grandes orientations énoncées dans les études prospectives antérieures.

Le projet d'aménagement élaboré consistait uniquement dans la planification et l'aménagement de l'espace compris entre la ligne établissant la configuration optimale des quais déterminée par le Laboratoire d'hydraulique Lasalle et

¹⁰ Ibid, Annexe B, page 4-4

¹¹ Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 1, consultants Pluram inc, 1977

l'autoroute Dufferin-Montmorency, sans en justifier le besoin ni l'opportunité¹². Ce projet¹³ impliquait « *la récupération de plus de 420 hectares (1,050 acres) dont 330 hectares (825 acres) à des fins industrialo-portuaires, le reste étant réparti pour d'autres fonctions (cour de triage du C.N., poste d'épuration du B.A.E.Q.M. ... On serait en mesure de compter 11 nouveaux quais d'une longueur de 303 mètres (1,000 pieds) chacun, l'extension totale prévue étant de 3454,5 mètres (11,400 pieds).* »

Selon le tableau 4.8.1 dudit rapport¹⁴, le projet proposé pouvait se réaliser en 3 phases :

Étape 1 (1977-1986) : 52 ha, 3 quais, 50 M\$

Étape 2 (1986-2001) : 153 ha, 5 quais, 91 M\$

Étape 3 (2001 et plus) : 127 ha, 3 quais, 60 M\$

Conscient de la difficulté de faire accepter d'emblée son projet, les autorités du Port de Québec annonçaient le 8 septembre 1978¹⁵ qu'elles demandaient au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales (BFEEE) de former une commission chargée d'examiner le projet de développement portuaire. Cette Commission procéderait à une audience publique pour discuter des lignes directrices servant à la préparation d'une étude d'impact tenant compte des suggestions présentées.

La Commission formée était composée¹⁶ de Fernand G. Hurtubise, président de la commission et président exécutif du BFEEE; Raymond Dufour, consultant en économique; Gabriel Filteau, président du Groupe interuniversitaire de recherches océanographiques (GIROQ); Vincent Lemieux, professeur à l'Université Laval et directeur du programme de maîtrise en analyse des politiques; Marcel Lortie, ingénieur forestier et professeur à l'Université Laval et Luc Ouimet, directeur du service régional des loisirs de Montréal. Le secrétaire de la Commission était Yvan Migneault.

¹² Port de Québec, Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, consultants Pluram Inc, Novembre 1981, page 53

¹³ Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 1, consultants Pluram Inc, 1977, page 48

¹⁴ Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 2, consultants Pluram Inc, 1977, page 43

¹⁵ Communiqué de presse, 8 septembre 1978

¹⁶ BFEEE, Commission environnementale, Extension du Port de Québec, Biographie des membres, Novembre 1978

L'audience publique où a été présenté le projet du Port de Québec¹⁷, a permis également aux membres de la Commission de recevoir les commentaires du public. En janvier 1979, la Commission faisait connaître un énoncé de directives environnementales¹⁸ à l'intention du promoteur en vue de définir la portée, l'orientation et la présentation générale de l'étude d'impact sur l'environnement.

En vue de donner suite aux directives de la Commission, le Port de Québec mandatait les consultants Pluram Inc. pour préparer l'étude d'impact. Celle-ci fût déposée en novembre 1981¹⁹. Elle comportait une révision substantielle du projet initialement soumis à la Commission. C'est ainsi que le Port de Québec justifiait sa volte-face.²⁰

*« **Des concessions à l'environnement** : Une fois connues, les conclusions des chercheurs sur chacun des sujets... les autorités du port ont proposé tout un train de mesures visant à corriger les effets négatifs de leur projet sur l'environnement. Car il ne suffisait pas de seulement repérer les effets négatifs : il fallait aussi chercher des moyens d'en atténuer les conséquences à court, à moyen et à long termes. »*

C'est ainsi que dans un premier temps, les autorités du port ont abandonné leur intention initiale de recouvrir les battures pour les transformer en terrains susceptibles de recevoir de nouveaux hangars ou de servir à l'entreposage de marchandises. En conséquence, les futurs quais prennent désormais la forme d'une presqu'île qui laissera intacte cette partie des battures que l'eau douce couvre et découvre en alternance selon le mouvement des marées. »

La table est mise pour l'examen du second projet d'expansion du secteur Beauport.

¹⁷ Exposé de M. Jean-Guy Duquet, Pluram Inc., Port de Québec, 28-29 novembre 1977, 19 pages

¹⁸ BFEEE, Directives environnementales, Guide d'étude d'impact sur l'environnement, Janvier 1979, 13 pages

¹⁹ Port de Québec, Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, Résumé, consultants Pluram Inc, Novembre 1981

²⁰ Port de Québec, L'avenir du Port, ça nous concerne tous, Mars 1982, page 18

Second projet d'expansion du secteur de Beauport

Ce nouveau projet d'aménagement élimine la facette « industrie » du projet précédent. Il laisse intact toute la zone du marais intertidal comprise entre les lignes de haute marée et basse marée. Le Port a conclu de ses recherches que :²¹

« ...ces modifications, dues à plusieurs facteurs, ont un grand intérêt écologique dû au fait que la batture serait préservée en bonne partie, conservant aussi une bonne partie de son rôle naturel. »

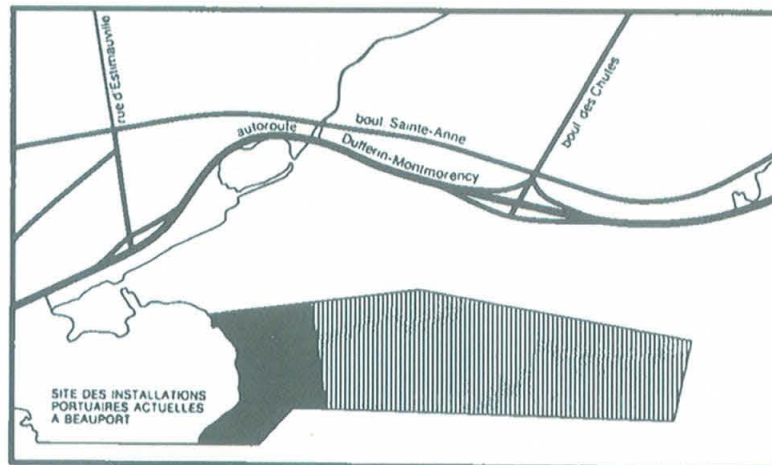
Les caractéristiques techniques du nouveau projet d'expansion sont les suivantes :²²

Superficie : 210 hectares

Quais : Onze (11) d'une longueur totale de 3 170 mètres (10 400 pieds)

Durée de réalisation : indéterminée mais basée sur un phasage

Dans un document d'information diffusé au public, le Port de Québec explique ainsi la portée de son projet d'extension :²³



²¹ Port de Québec, Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, Résumé, consultants Pluram Inc, Novembre 1981, page 53

²² Ibid, page 79

²³ Port de Québec, L'avenir du port, ça nous concerne tous, La firme AGIR Ltée, Mars 1982, page 23

« Le Port de Québec ne veut pas d'un éléphant blanc. Ce qu'il veut, c'est organisé consciencieusement l'avenir économique de la région. D'où sa proposition de construire progressivement (ce que pourrait représenter la tache sombre ci-dessus) au fur et à mesure de la signature des baux. Dès lors, la partie ombragée de la presqu'île représente le périmètre à l'intérieur duquel les administrateurs du port souhaitent se voir autorisés à opérer au cours des prochaines années. »

Le 17 mars 1982, le projet révisé était présenté lors d'une réunion publique d'information. La Commission a donné suite aux diverses interrogations du public en transmettant une lettre le 10 mai 1982, dans laquelle elle indique au Port que d'importantes lacunes sont présentes dans le rapport sur les conséquences environnementales, particulièrement à savoir si le projet permettrait de protéger les Battures de Beauport. Le Port est prié de refaire ses devoirs.

Troisième projet d'expansion du secteur de Beauport

Faisant suite à l'audience publique du 17 février 1982 et des changements demandés par la Commission dans sa lettre du 10 mai 1982, les autorités du Port décidaient encore une fois de revoir l'ampleur de leur projet, conscients que la réussite de la démarche reposait sur un juste équilibre entre le besoin de disposer de nouvelles infrastructures portuaires, la protection de la batture de Beauport et l'atteinte d'un consensus régional.

En vue d'assurer le succès de cette initiative et pallier aux critiques énoncées par la Commission au sujet de la qualité des études antérieures, le Port décidait de constituer ses propres équipes de direction et de recherches²⁴. Pour les aspects biophysiques, il s'est adjoint les services de Roche associés, Groupe-conseil.

Ainsi, pendant une période de presque 2 ans, le Port a effectué une remise en question de tous les aspects de son projet et a analysé les diverses répercussions qui y étaient associées. Au sortir de cette réflexion, le Port a déposé à la Commission, en novembre 1983, l'ensemble de ses études²⁵.

Tel que décrit au document sommaire de l'étude des répercussions environnementales²⁶, le projet se décline maintenant comme suit :

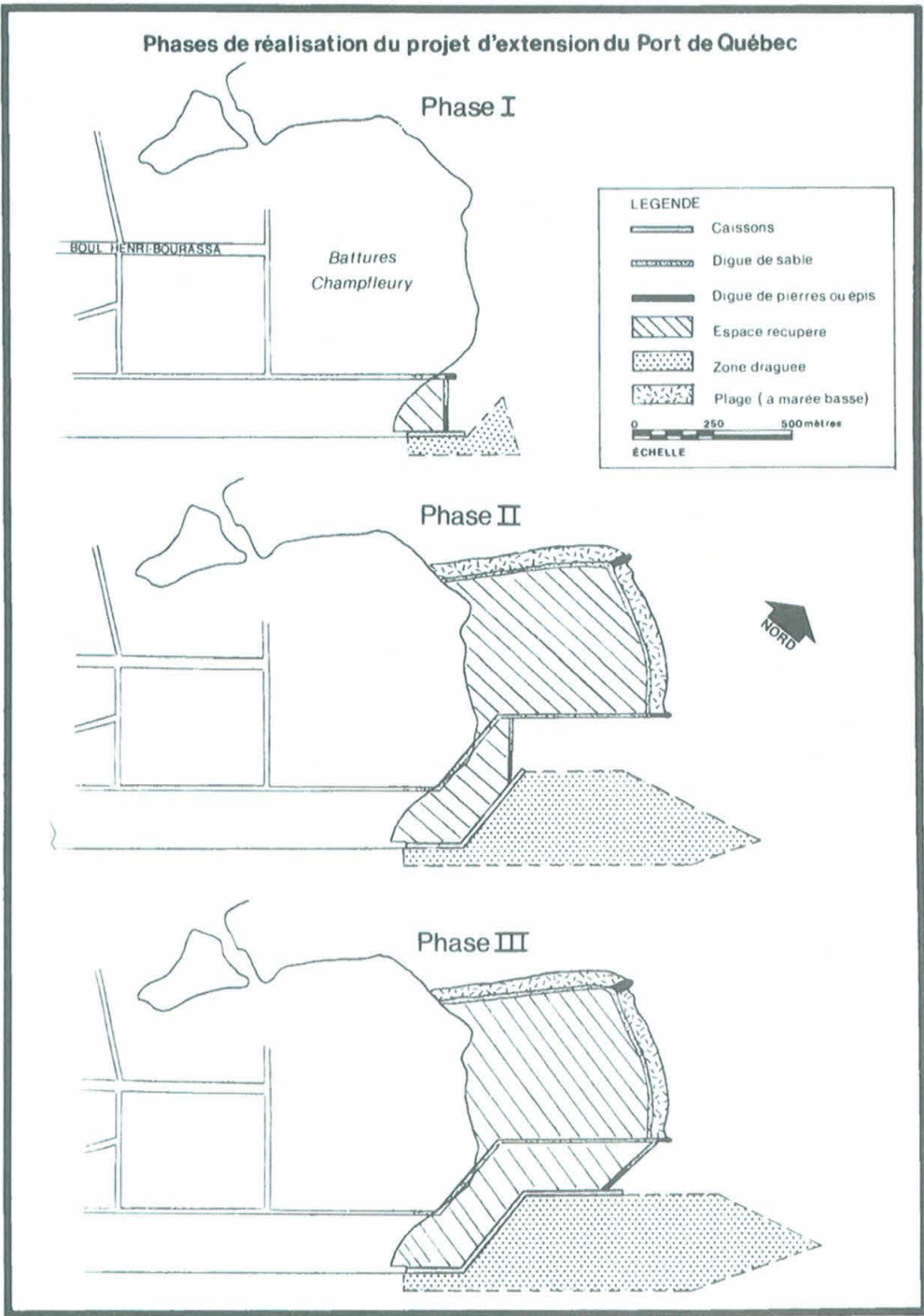
« Le projet... prévoit la construction d'une aire portuaire de 42,5 hectares qui serait réalisée en trois phases, selon le rythme d'implantation des nouveaux clients. Il consiste en un prolongement de 600 mètres vers l'est dans l'axe de l'aménagement portuaire actuel et s'étale entre la limite des basses eaux et le prolongement du quai 54, éliminant ainsi tout empiètement sur la batture.

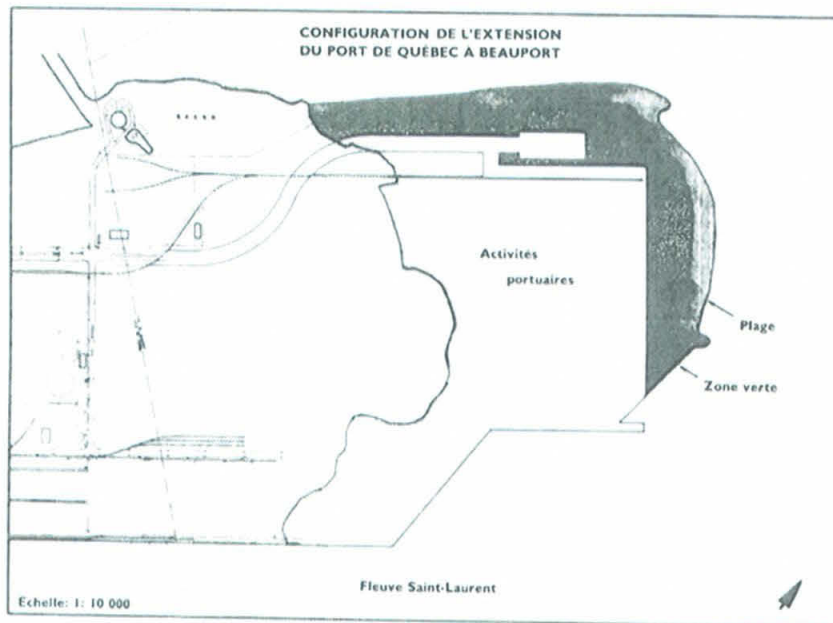
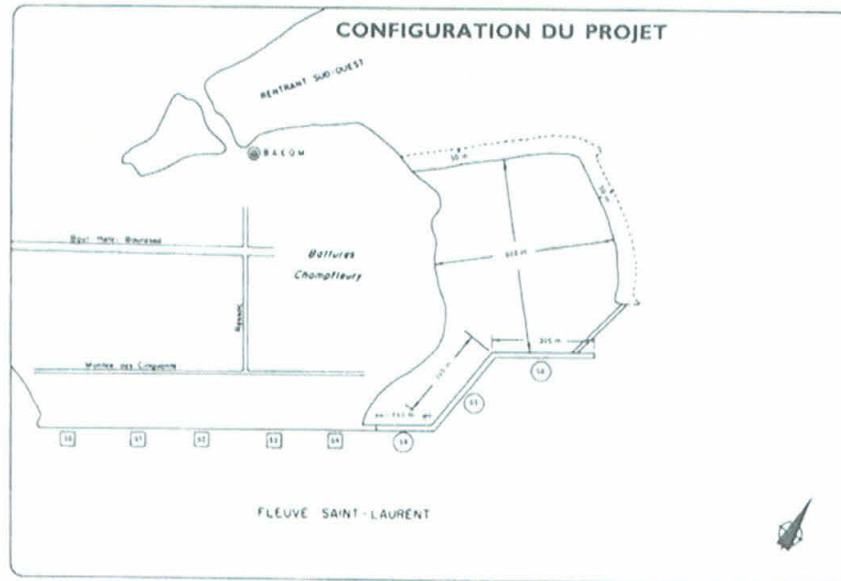
... Lorsque l'ensemble des travaux de construction sera complété, la longueur additionnelle de quais sera de 793 m et la superficie des arrière-quais disponible pour les activités de transbordement sera de 34 hectares. En bordure de ces arrières-quais, on retrouvera une bande verte de 60 à 90 m de largeur totalisant 4 hectares et une plage de 4,5 hectares à marée basse. Il est à noter que ce projet constitue un projet final en soi pour le secteur de Beauport. »

²⁴ Port de Québec, Périmètre de développement portuaire, Figure 1, page 2

²⁵ Port de Québec, Énoncé des incidences environnementales : aspects socio-économiques, Port de Québec 1983 et Annexes; Port de Québec, Énoncé des incidences environnementales : aspects biophysiques, Roche associés, Groupe-conseil, 1983; Port de Québec, Étude d'impact visuel de l'extension de 40 ha du Port de Québec, Port de Québec, 1983

²⁶ Port de Québec, Secteur Beauport, Périmètre de développement portuaire, page 3





Depuis l'amorce de son travail, la Commission a connu des changements importants au niveau de ses membres constitutifs. Au moment des audiences publiques de mars 1984, la composition est comme suit :²⁷

- Marcel Lortie, président
- Frederic De Vos
- Gabriel Filteau
- Vincent Lemieux
- Fernand Tremblay
- Georges-Albert Tremblay

Leurs biographies sont jointes en Annexe A du document précédemment cité.

Le projet d'expansion de 42,5 ha a été soumis en audiences publiques les 14, 15, 19, 20 et 21 mars 1984. La Commission a reçu alors 45 mémoires dont 25 furent débattus. La liste des mémoires présentés se retrouve en Annexe B du rapport de la Commission²⁸.

Sans inutilement aller dans le détail, il est bon de souligner à ce stade certains arguments ou positions présentés en audiences publiques lesquels ont été mis en exergue par la Commission²⁹ :

- Les principaux arguments du Port en faveur de l'extension proposée n'ont pas été sérieusement contestés
- La réduction de la superficie à 42,5 ha rencontre les exigences de la protection des battures de Beauport et la réalisation du projet n'aura pas de répercussions nocives sur les marais intertidaux
- Le rentrant sud-ouest bonifié qui constitue un habitat important pour la faune avienne doit être protégé et déclaré sanctuaire pour les oiseaux
- Les effets prévisibles de la sédimentation ne paraissent pas nuisibles à la faune avienne
- Le projet aura un impact négatif sur la qualité de l'air mais il existe des mesures d'atténuation préventives pour le réduire au minimum
- Du côté du bruit, les intervenants ont semblé d'accord avec l'analyse faite par le promoteur et les mesures de mitigation proposées

²⁷ BFEEE, Projet d'extension du Port de Québec : rapport de la Commission d'évaluation environnementale, Septembre 1984, Annexe A, pages 32-33

²⁸ Ibid, page 34

²⁹ Ibid, pages 16 à 25

- On n'a exprimé aucun doute sérieux quant à l'évaluation environnementale présentée par le promoteur en ce qui concerne les impacts visuels
- La réalisation du projet créerait des incidences favorables pour les travailleurs et l'économie régionale
- À l'égard de la promotion exclusive de la fonction récréative pour la zone à l'étude, la Commission note que les intervenants opposés ont maintenu leur position au projet présenté
- L'utilisation de la plage et des équipements récréatifs pourrait avoir des impacts négatifs sur l'environnement du côté nord-est de l'extension proposée

Par ailleurs, la Commission souligne que lors des audiences publiques, deux questions d'ordre politique ont été portées à son attention soit³⁰ l'aménagement du territoire et les effets cumulatifs des projets prévus au secteur des battures de Beauport. La Commission ne jugeait pas opportun de faire des recommandations à ce sujet et considérait que les solutions requises devaient impliquer les autorités politiques locales et provinciales.

La Commission termine son exercice de la façon suivante³¹ :

« La Commission conclut que le projet d'extension du Port de Québec tel que présenté à la Commission en novembre 1983 et discuté lors des réunions publiques peut se réaliser sans dommage important au milieu biophysique. La Commission est d'avis que les effets prévus sur le milieu socio-économique, découlant de certaines répercussions biophysiques, sont également acceptables. À cela, il faut ajouter que les incidences sur l'emploi et la fiscalité lui ont paru positives. La Commission considère donc qu'aucun impact négatif prévisible n'est suffisamment important pour empêcher la réalisation du projet. »

Au final, la Commission recommande que le projet, incluant les aménagements de récréation et de verdure, soit accepté en autant que soient pris en compte treize (13) conditions³². Leur validité nous semble encore d'actualité.

Une fois l'étape de l'évaluation environnementale franchie, le Port de Québec a entamé des discussions avec les autorités fédérales concernées. De ces

³⁰ Ibid, page 29

³¹ Ibid, page 30

³² Ibid, page 30

échanges³³, il ressort qu'à l'encontre de l'une des recommandations de la Commission, une proposition ministérielle fédérale préconisait de dissocier les deux premières phases du projet tout en mettant en œuvre des mesures de compromis au plan récréatif. Ce changement était assorti du maintien de la formation d'un Comité de surveillance qui aurait le mandat de rendre un jugement pragmatique en se guidant sur l'esprit du rapport.

Les contextes commercial et financier du Port n'ont pas permis d'enclencher la réalisation de la première phase. Un projet majeur de transbordement de charbon impliquant Misener Holding a été annulé avant même le début de sa construction. Sa réalisation aurait permis l'enclenchement de la phase 1. Par ailleurs, le Port a connu un « lockout » des employeurs maritimes en 1986 et ce conflit, qui a duré six mois, a eu un impact important sur les finances du Port. Par la suite, une ponction de 37 M\$ par le Gouvernement fédéral dans les réserves du Port ont entraîné une situation déficitaire obligeant celui-ci à effectuer des coupes drastiques dans son personnel et dans ses dépenses d'entretien et d'infrastructures.

Tout au plus, le Port réaffirmait sa volonté d'aller de l'avant avec son projet d'expansion au secteur de Beauport en adoptant en mai 1988 son Plan directeur d'aménagement³⁴ où apparaissait au plan 5.3A le concept de développement approuvé par la Commission en 1984.

Quatrième projet d'expansion du secteur de Beauport

En 1989, une opportunité commerciale d'envergure s'est présentée. Le Port avait entrepris à ce moment la mise en place d'équipements de manutention de vrac solide sur les terre-pleins situés à l'arrière des quais 52-53. Le client, Compagnie d'Arrimage du St-Laurent, prévoyait transborder principalement des produits sur des navires « conbulk » soit des navires transportant simultanément du vrac solide dans ses cales et des conteneurs sur le pont. Comme cette compagnie était une filiale de Cast, un armateur et un opérateur d'un terminal de conteneurs au Port de Montréal, il est apparu assez rapidement qu'une synergie pourrait exister en combinant ces deux opérations portuaires au Port de Québec. Cette

³³ Lettre du 12 mars 1985 du Ministre des Transports Benoît Bouchard; Lettre du 12 avril 1985 de la Ministre de l'Environnement Suzanne Blais-Grenier; Lettre du 19 juin 1985 du Ministre des Transports Benoît Bouchard; Lettre du 13 mars 1987 du Ministre des Transports John C. Crosbie

³⁴ Société du Port de Québec, Plan directeur d'aménagement, Mai 1988, plan 5.3A

éventualité permettait également à Cast de se doter de nouveaux navires ayant un tirant d'eau exploitant au maximum les avantages de Québec.

Les autorités du Port ont alors entrepris de réexaminer le projet d'expansion de trois (3) quais et de 42,5 ha en fonction des nouveaux besoins exprimés par Cast. Un mandat a alors été octroyé à Roche Ltée, Groupe-conseil pour produire un nouveau concept mieux adapté à l'utilisation de grues portiques et l'entreposage de conteneurs.

Le nouveau design proposé à la figure 6.5 du rapport³⁵ montre l'aménagement de trois (3) quais alignés dans un axe rectiligne faisant 18° vers l'intérieur par rapport à l'axe des quais existants. La superficie totale aménagée serait de 63,0 ha répartie en quatre (4) zones distinctes³⁶ :

- Zone portuaire : 40,8 ha
- Zone industrialo-portuaire : 3,0 ha
- Zone verte-tampon : 12,9 ha
- Zone de plage : 6,3 ha

Le projet devait se réaliser en 2 phases³⁷ :

- La première impliquerait la construction des quais 54 et 55 sur une longueur de 610 m incluant l'aménagement complet du terminal #1, la zone industrialo-portuaire et la plage. Un bassin vide mesurant 250 m par 400 m serait formé à l'arrière du futur quai 56. L'extrémité sud-est de la plage aurait été protégée par une digue en enrochement de façon permanente sur une longueur de 240 m.
- La phase 2 consistait à compléter le remplissage du bassin, à construire le quai 56 de 305 m et tous les travaux nécessaires à l'utilisation de ce quai.

La figure 6.6³⁸ présente le concept d'aménagement finalisé et est joint en Annexe 1.

Certains questionnements ont été analysés concernant l'acceptabilité de ce nouveau projet par rapport à la recommandation et aux conditions de réalisation

³⁵ Société du Port de Québec, Projet d'extension du Port de Québec sur les battures de Beauport : terminal de conteneurs-étude de faisabilité, rapport préliminaire No 3, Roche Ltée Groupe-conseil, 1989, figure 6.5

³⁶ Société du Port de Québec, Projet d'extension des battures de Beauport; mise à jour du dossier environnemental, Piette, Audy, Bertrand, Lemieux & Associés, Mars 1990, page 4

³⁷ Roche, op. cit. pages 36-37

³⁸ Ibid, figure 6.6

imposées par la Commission et aux engagements politiques pris par les ministres des Transports et de l'Environnement. À la lumière du contenu du rapport de Piette, Audy, Bertrand, Lemieux & associés³⁹, il ressort que :

- Les zones portuaires et industrialo-portuaires gagnent 11,8 ha tandis que la zone verte et la plage augmentent de 8,7 ha
- La limite nord de l'extension est pratiquement inchangée et respecte toujours la zone d'estran
- La nouvelle configuration de 63,0 ha aurait un impact similaire au projet de 1984 en regard des conditions hydrodynamiques et sédimentologiques
- La nouvelle configuration ne respecte pas l'énoncé à l'effet que le projet de 42,5 ha soit considéré comme final même si la configuration du nouveau projet est située à l'intérieur des limites étudiés sur le modèle hydraulique

Avant même que le Port de Québec ne soit en mesure de présenter son nouveau projet d'expansion aux autorités fédérales afin de convenir de la marche à suivre (suivi environnemental et construction), la compagnie Cast a informé le Port qu'elle renonçait à son projet de relocaliser ses opérations à Québec du fait d'un nouveau contexte commercial et de difficultés financières majeures rencontrées.

Un nouveau retour à la case départ se concrétisait.

Cinquième projet d'expansion du secteur de Beauport

Suite à l'échec de l'implantation d'un terminal à conteneurs, la stratégie du Port a plutôt consisté dans les années qui ont suivi, à maximiser l'utilisation des infrastructures existantes. Conséquemment, des investissements substantiels ont été consacrés pour accroître la performance des terminaux existants et réaménager des zones non performantes.

En mai 2005, suite à des négociations intervenues entre le Port de Québec, la Ville de Québec et le ministre des Transports du Canada, le Gouvernement fédéral annonçait dans le cadre des Fêtes du 400^{ème} anniversaire de la fondation de la Ville de Québec, l'octroi d'une enveloppe financière de plus de 45 M\$ pour réaliser trois (3) projets significatifs en bordure du littoral du fleuve St-Laurent valorisant les fonctions publique, historique et récréative. L'un d'eux impliquait le

³⁹ Op. cit., pages 4 à 12

développement d'un concept d'aménagement de la zone du secteur portuaire de Beauport vouée à une fonction récréative depuis la signature d'une entente en 1984 avec la Ville de Beauport.

Pour concrétiser les legs fédéraux, le Gouvernement fédéral en confiait sa réalisation au Port de Québec. Afin de s'assurer d'obtenir le plus de consensus possibles pour les trois (3) projets d'aménagement, divers comités ont été constitués avec diverses parties prenantes.

En ce qui a trait à la Baie de Beauport, un Comité technique élargi a confirmé les besoins intimement associés aux fonctions prévues pour le site et a examiné diverses variantes d'aménagement proposées par les professionnels œuvrant au dossier. Lors de sa réunion du 17 juin 2005⁴⁰, les participants en sont venus à l'unanimité à un consensus concernant les orientations générales à privilégier pour le projet, les aménagements à court terme à prévoir et les interventions à long terme à considérer. Entre autres, il fût décidé :

- De confirmer la cohabitation des activités portuaires et récréonautiques
- De développer un site quatre saisons intégrant des bâtiments comportant une architecture de qualité, respectueuse de l'environnement et répondant à des services polyvalents
- De prévoir une zone de conservation/interprétation de la nature dans sa partie nord-ouest
- De créer une zone de transition entre la zone portuaire et la zone récréonautique

Une fois le concept final d'aménagement élaboré, le Port de Québec et la Ville de Québec ont concrétisé dans un protocole d'entente daté du 28 septembre 2007⁴¹ les conditions relatives à la cohabitation respective entre les deux zones. Il ressort que :

- Le Port de Québec accepte de limiter son projet d'expansion à deux (2) quais ayant une longueur de 610 mètres et à l'aménagement des arrière-quais ayant approximativement 375 mètres de profondeur

⁴⁰ Baie de Beauport, Comité technique élargi, Compte-rendu de la séance numéro 4, 17 juin 2005

⁴¹ Entente relative à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport, Protocole d'entente entre Administration portuaire de Québec et Ville de Québec, 28 septembre 2007, 7 pages

- La Ville de Québec appuiera le Port de Québec dans ses démarches pour l'obtention des autorisations nécessaires pour la construction des nouveaux quais
- Le Port de Québec réalisera l'ensemble des aménagements à l'intérieur des espaces délimités par le périmètre de démarcation et en fonction des budgets alloués
- Un bail sera octroyé à la Ville de Québec pour l'exploitation du site une fois aménagé

Il nous faut souligner qu'une consultation publique a eu lieu pour valider les hypothèses d'aménagement de la Baie de Beauport et que des modifications substantielles ont été apportées au concept particulièrement en ce qui a trait à la position et au nombre de bâtiments sur le site.

Depuis juin 2008, la Baie de Beauport accueille la population. Les utilisateurs du site cohabitent sans trop de difficultés avec les entreprises exerçant des opérations dans la zone portuaire. Toutefois, même si le Port de Québec a concrétisé la vocation publique et récréonautique du secteur de Beauport, il n'a pas été en mesure d'enclencher les travaux de construction des deux quais qui lui est possible d'aménager.

Sixième projet d'expansion du secteur de Beauport

Dès 2009, le Port de Québec a pris conscience que de nouvelles opportunités s'offraient à lui. En effet, le Gouvernement fédéral venait de lancer l'initiative du Corridor de commerce St-Laurent/Grands Lacs à laquelle semblait associés des budgets importants pour des projets d'infrastructures. De plus, au sortir de la récession de 2008, la croissance des trafics du Port de Québec s'était fortement accentuée rendant envisageable de relancer les efforts pour réaliser l'expansion du secteur Beauport. Enfin, certains ports canadiens venaient de bénéficier de budgets fédéraux importants pour entreprendre des projets similaires à ceux envisagés par les autorités du Port.

Dans un premier temps, le Port de Québec a voulu valider ses possibilités de développement basées sur la recommandation favorable de la Commission de 1984. Il a inclut dans sa démarche une nouvelle installation de transbordement de vrac liquide située dans l'estuaire de la rivière St-Charles à proximité du quai 50.

Un rapport⁴² déposé en mai 2010 procédait à une révision profonde des aspects techniques du concept de 1984, revu lors de l'opportunité manquée de 1989-1990 et proposait un design préliminaire pour le terminal de transbordement de vrac liquide (duc d'Albe). Étaient également analysés dans ledit rapport, tous les autres aspects de réalisation incluant les considérations environnementales.

Plusieurs démarches de financement ont été amorcées auprès du Gouvernement fédéral. L'accès aux programmes partagés de financement des projets d'infrastructures semblait, à priori, possible mais le Port de Québec n'a pas été en mesure de se qualifier pour de multiples raisons tant politiques, administratives que commerciales.

Le concept d'expansion de 2010 reprenait sensiblement l'aménagement proposé au protocole d'entente daté du 28 septembre 2007, mais bonifiait sensiblement la portion plage. En effet, sa configuration a été préalablement étudiée sur un modèle hydraulique numérique afin d'assurer une meilleure stabilité contre l'érosion⁴³. Au final, la nouvelle plage proposée doublait sa longueur linéaire tout comme sa superficie.

Du point de vue financier, la construction de cette nouvelle infrastructure nécessitait l'injection d'un montant d'environ 189 M\$, soit une majoration importante par rapport au projet d'expansion approuvé par la Commission environnementale de 1984 de 39,6 M\$.

Conclusion

Plus de 40 ans se sont écoulés depuis que le Port de Québec a envisagé pour la première fois de réaliser un aménagement portuaire d'envergure pour augmenter le nombre de quais et de terre-pleins au secteur Beauport.

L'examen des projets proposés au fil des ans démontre que le Port de Québec a agi au meilleur de lui-même pour tenter d'adapter les concepts en fonction des besoins perçus et des considérations environnementales naissantes. Ces efforts de développement se sont toutefois heurtés plus souvent qu'autrement, à une capacité financière insuffisante et à un contexte commercial caractérisé par des opportunités parfois éphémères.

⁴² Port de Québec, Nouvelles infrastructures portuaires-secteur Beauport : évaluation environnementale stratégique, Cima+, Mai 2010

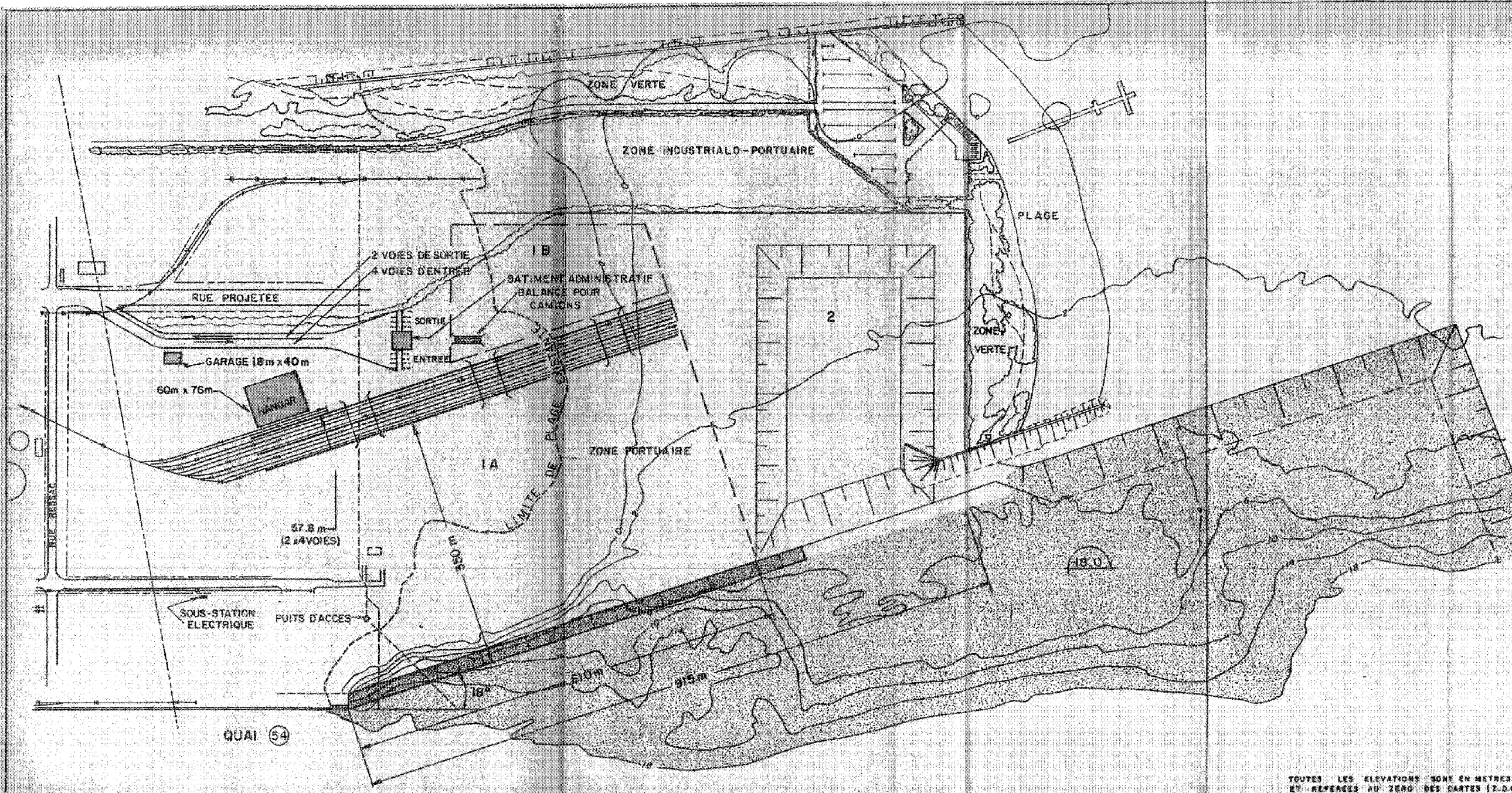
⁴³ Ibid, page 52

Bibliographie

1. Theses.ulaval.ca/archimede/fichiers/23790/ch04.html
2. Battures de Beauport /autoroute 440, Rapport de l'audience publique tenue les 10-11-12 octobre 1978, Services de protection de l'environnement, Novembre 1978
3. Décret de transfert portant le numéro CT 776631, Conseil du trésor du Canada
4. Port de Québec, Battures de Beauport, Conseil des Ports nationaux, 1967
5. Étude du Port de Québec, Ministère de l'expansion économique régionale, consultants ABBDL, Avril 1973
6. Étude du Port de Québec, Résumé du rapport et revue des principales recommandations, Juin 1973
7. Gouvernement, du Québec, MIC et OPDQ, consultants ABBDL, Octobre 1977 et Rapport, Annexes A, B et C
8. Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 1, consultants Pluram inc, 1977
9. Port de Québec, Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, consultants Pluram Inc, Novembre 1981
10. Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 1, consultants Pluram Inc, 1977
11. Conseil des ports nationaux, Port de Québec, Volume 2, consultants Pluram Inc, 1977
12. Communiqué de presse, 8 septembre 1978
13. BFEEE, Commission environnementale, Extension du Port de Québec, Biographie des membres, Novembre 1978
14. Exposé de M. Jean-Guy Duquet, Pluram Inc, Port de Québec, 28-29 novembre 1977
15. BFEEE, Directives environnementales, Guide d'étude d'impact sur l'environnement, Janvier 1979
16. Port de Québec, Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, Résumé, consultants Pluram Inc, Novembre 1981
17. Port de Québec, L'avenir du Port, ça nous concerne tous, Mars 1982
18. Port de Québec, L'avenir du port, ça nous concerne tous, La firme AGIR Ltée, Mars 1982
19. Port de Québec, Périmètre de développement portuaire, Figure 1, page 2
20. Port de Québec, Énoncé des incidences environnementales : aspects socio-économiques, Port de Québec 1983 et Annexes

21. Port de Québec, Énoncé des incidences environnementales : aspects biophysiques, Roche associés, Groupe-conseil, 1983
22. Port de Québec, Étude d'impact visuel de l'extension de 40 ha du Port de Québec, Port de Québec, 1983
23. BFEEE, Projet d'extension du Port de Québec : rapport de la Commission d'évaluation environnementale, Septembre 1984
24. Lettre du 12 mars 1985 du Ministre des Transports Benoît Bouchard;
25. Lettre du 12 avril 1985 de la Ministre de l'Environnement Suzanne Blais-Grenier
26. Lettre du 13 mars 1987 du Ministre des Transports John C. Crosbie
27. Société du Port de Québec, Plan directeur d'aménagement, Mai 1988
28. Société du Port de Québec, Projet d'extension du Port de Québec sur les battures de Beauport : terminal de conteneurs-étude de faisabilité, rapport préliminaire No 3, Roche Ltée Groupe-conseil
29. Société du Port de Québec, Projet d'extension des battures de Beauport; mise à jour du dossier environnemental, Piette, Audy, Bertrand, Lemieux & Associés, Mars 1990
30. Baie de Beauport, Comité technique élargi, Compte-rendu de la séance numéro 4, 17 juin 2005
31. Entente relative à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport, Protocole d'entente entre Administration portuaire de Québec et Ville de Québec, 28 septembre 2007
32. Port de Québec, Nouvelles infrastructures portuaires-secteur Beauport : évaluation environnementale stratégique, Cima+, Mai 2010

Annexe 1 - Quatrième projet d'expansion



ROCHE
 Itée
 Groupe conseil

2505, rue Laurier
 Sainte-Foy, Québec
 Canada G1V 4M2
 (418) 571-9600
 Télex: 0160 051 2815

N	DATE	REVISION	PAR

PROJET
**EXTENSION DU PORT
 SUR LES BATTURES
 DE BEAUPORT**

CLIENT
PORT DE QUEBEC

CHARGÉ DE PROJET: SCEAU

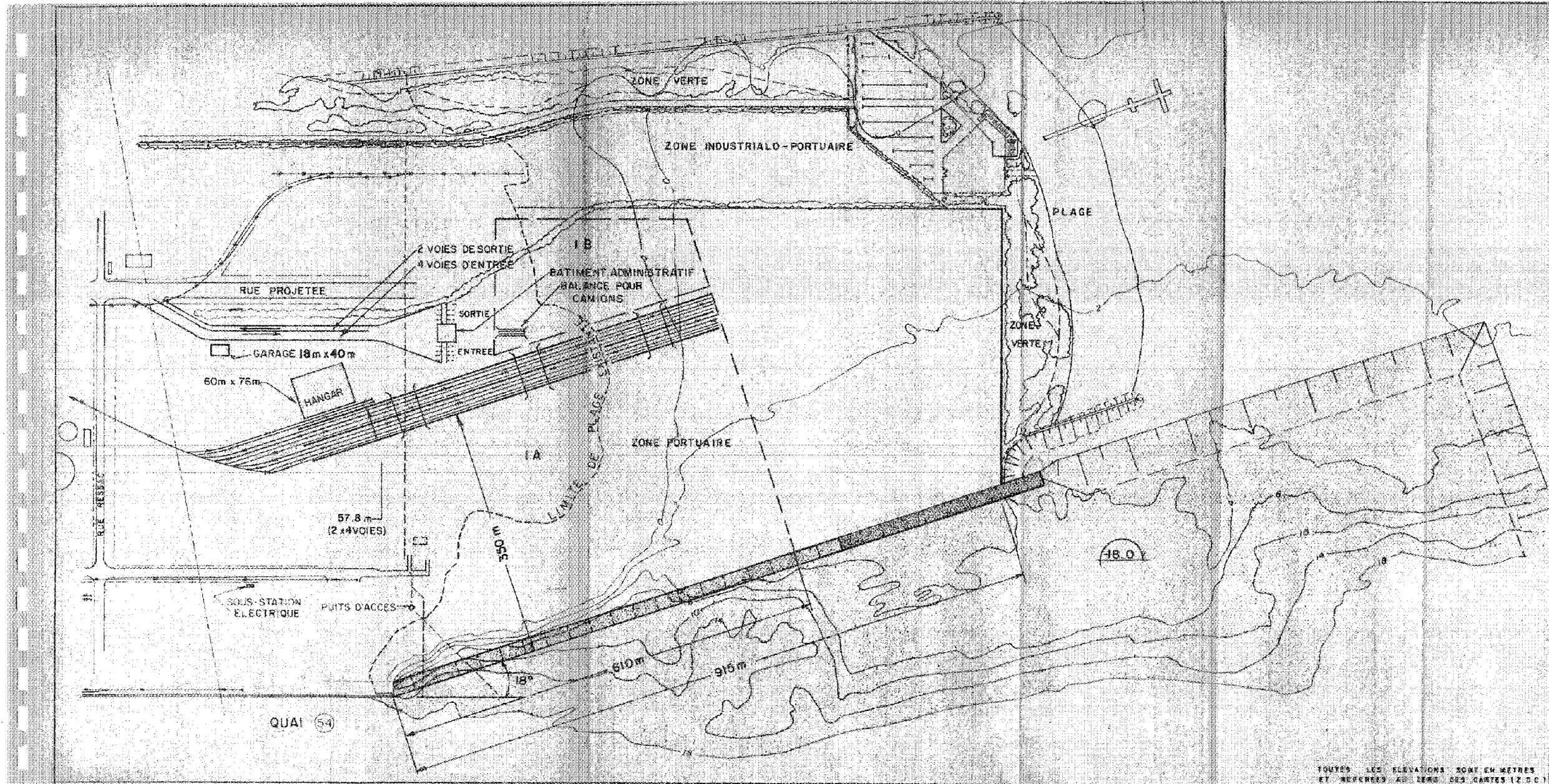
CONC. DESSIN: VERIFIÉ

SPECIALITÉ / DIVISION

DESCRIPTION
OPTION no. 3

DATE	DOSSIER N° 9488
ECHELLE 1:4000	DESSIN N° FIGURE 6.5

TOUTES LES ELEVATIONS SONT EN METRES
 ET REFERES AU ZERO DES CARTES (Z.D.C.)



ROCHE

Inc.
Groupe conseil

2500, boul. Lacombe
Sainte-Foy, Québec
Canada G1V 4M3
(514) 871-9000
Téléc. (514) 651-3344

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12

PROJET
**EXTENSION DU PORT
SUR LES BATTURES
DE BEAUPORT**

CLIENT
PORT DE QUEBEC

CHARGE DE PROJET	DATE

SPECIALITE / DIVISION

DESCRIPTION
OPTION no. 3

DATE

DOSSIER N°
9489

ECHELLE
1:4000

DESSIN N°
FIGURE 6.6

TOUTES LES ELEVATIONS SONT EN METRES
ET REPERES AU LEVÉ DES CARTES (Z.D.C.)

Références

Période 1967-1977



PORT DE QUEBEC — QUEBEC HARBOUR
BATTURES DE BEAUPORT — BEAUPORT FLATS

MARC DANCOSÉ & ASSOCIÉS
INGÉNIEURS CONSEILS

1.1
2967
IP 2000



WE HAVE ALREADY OBSERVED ALL TOPOGRAPHICAL, PEDOLOGICAL AND HYDROGRAPHICAL DETAILS OF PRIME INTEREST ON THE BASE MAP.

IT IS CONSIDERED THAT THE BEAUPORT FLATS ARE THE MOST ADAPTABLE LOCATION WHERE THE QUEBEC HARBOUR COULD BE EXPANDED, ESPECIALLY ON ACCOUNT OF A DEEPER ROCK BOTTOM AND THE NATURAL FORM AND SHAPE OF THE LAND WHICH ALLOWS FOR SUFFICIENT IMPROVEMENT OF LAND WHERE MANOEUVRE AND FLEXIBILITY OF PRIMARY AND SECONDARY FACILITIES WILL MAKE THE DEVELOPMENT A SURE SUCCESS.

IT IS DIFFICULT UNTIL WE HAVE EVOLVED ACTUAL TRIAL LAY-OUTS TO ESTABLISH THE EXACT NUMBER OF BERTHS AND THE EXACT AMOUNT OF BACK-UP LAND AREAS THAT COULD BE PROVIDED FROM RECLAIMED LAND.

IT SHOULD BE SUFFICIENT HERE TO CONSIDER THE FLATS AS A LAND AREA NOT YET RECLAIMED OF 2,940 ACRES BETWEEN THE -45 FOOT LEVEL AND THE HIGH WATER MARK. THIS EXTENT OF LAND IS GENERALLY DIVIDED INTO TWO SECTORS: ONE WHERE THE EXCAVATION OF THE BOTTOM ALLOWS FOR A MINIMUM DRAFT OF 45 FEET AT LOW TIDE, THAT IS 645 ACRES, AND THE OTHER WHICH EXTENDS FROM THE BEAUPORT CREEK AS FAR AS MONTMORENCY RIVER WHERE THE BOTTOM BED-ROCK ALLOWS ONLY DEVELOPMENT OF A PARALLEL WHARF AT THE -45 LEVEL BUT WHERE MULTIPLE LAND USE DEVELOPMENT IS QUITE FEASIBLE AFTER RECLAIMING THE BEACHES OR WHERE THE DEPTH WOULD ALLOW EVENTUAL DEVELOPMENTS OF A SHALLOW DRAFT HARBOUR IF NECESSARY (SEE PLAN #37).

NOUS AVONS EXAMINÉ DÉJÀ LA CARTE DES LIEUX OÙ SONT MONTRÉS LES DÉTAILS TOPOGRAPHIQUES, PÉDOLOGIQUES ET HYDROGRAPHIQUES QUI NOUS INTÉRESSAIENT PRIMORDIALEMENT.

NOUS CONSIDÉRONS LES BATTURES DE BEAUPORT COMME ÉTANT L'ENDROIT LE PLUS PROPICE À L'EXPANSION DU PORT, ÉTANT LE SEUL OÙ LA PROFONDEUR DU FOND ROCHEUX ET LA CONFORMATION DU TERRITOIRE PERMETTENT DES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES OÙ L'ARRIÈRE-TERRAIN PERMETTRA LA MANOEUVRE ET LA FLEXIBILITÉ DES IMPLANTATIONS PRIMAIRES OU SECONDAIRES, GARANTISSANT LE SUCCÈS DU DÉVELOPPEMENT.

IL EST DIFFICILE TANT QUE NOUS N'AVONS PAS DÉFINI DES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT DE PRÉVOIR LE NOMBRE EXACT DE POSTES ET LES SUPERFICIES EXACTES DES TERRAINS RÉCUPÉRÉS DES GRÈVES.

CONTENTONS-NOUS ICI, AVANT D'ÉTUDIER PLUS TARD LES DIVERSES SOLUTIONS ENVISAGÉES, DE CONSIDÉRER LES BATTURES COMME UNE AIRE DE TERRAIN NON ENCORE RÉCUPÉRÉE DE 2,940 ACRES ENTRE LA LIMITE DE LA CÔTE SOUS-MARINE DE -45 PIEDS ET LA LIGNE DES HAUTES EAUX. CETTE ÉTENDUE SE SUBDIVISE EN DEUX SECTEURS; CELUI OÙ L'EXCAVATION DES BOUTES DE FOND PERMET UN TIRANT D'EAU D'AU MOINS 45 PIEDS À MARÉE BASSE, SOIT 645 ACRES, ET L'AUTRE QUI S'ÉTEND DE LA RIVIÈRE BEAUPORT À LA RIVIÈRE MONTMORENCY OÙ LE FOND ROCHEUX NE PERMET PAS D'AMÉNAGEMENT AUTRE QU'UN QUAI PARALLÈLE À L'AXE DU FLEUVE, MAIS PEUT FACILEMENT SE CONCEVOIR POUR UN AMÉNAGEMENT À USAGES MULTIPLES APRÈS RÉCUPÉRATION JUSQU'À LA LIGNE DES BASSES EAUX ET MÊME À UNE LIGNE OÙ LE TIRANT D'EAU PERMETTRAIT ÉVENTUELLEMENT UN USAGE PORTUAIRE RESTREINT (VOIR PLAN #37).

2940 ~~acres~~ = 1190 ha

THE TOTAL LENGTH OF SIMPLE SHORE LINE AMOUNTS TO 25,000 LINEAR FEET.

WE SHALL PUT OFF FURTHER DIMENSIONAL DISCUSSIONS OF THIS EXTENT OF LAND UNTIL WE START COMPARING THE MERITS OF VARIOUS LAY-OUT PROPOSALS.

3.2.3. THE EXISTING FACILITIES

BEFORE ESTABLISHING WHAT SHOULD BE THE NEW FACILITIES AND IMPROVEMENTS, WE HAVE TO ESTABLISH WHAT WILL AMOUNT TO, QUANTITATIVELY SPEAKING, THE FUTURE HARBOUR OF QUEBEC. BEFORE CONSIDERING ANY NEW WORKS, WE MUST ESTIMATE THE VALUE OF THE EXISTING PLANT AND FORESEE GRADUAL RETIREMENT OF FACILITIES, INSUFFICIENT BY TODAY'S STANDARD OR HARDLY ABLE TO BE INTEGRATED TO THE WHOLE DEVELOPMENT CONCEPT OF THE HARBOUR AND THE LOCALITY WHERE IT IS LOCATED.

IT IS IMPOSSIBLE, WITHIN THE SCOPE OF THIS STUDY, TO ASSESS IN FULL ALL THE PRESENT HARBOUR FACILITIES.

A SIMPLE INSPECTION OF MAPS #7 TO 9 GIVES US A FAIR IDEA OF THE QUALITY AND AGE OF MOST BASIC FACILITIES. IT IS OBVIOUS THAT A GOOD NUMBER OF THOSE WILL HAVE TO BE RETIRED SOONER OR LATER OR BE IMPROVED AT HIGH COSTS TO ALLOW EFFICIENT HANDLING OF CARGOES.

IT MAY BE WORTH WHILE AT THIS STAGE TO CONSIDER THE ACTUAL

LA LONGUEUR DE LITTORAL SIMPLE AINSI ENVISAGÉE S'ÉLÈVE À 25,000 PIEDS LINÉAIRES.

NOUS ÉVITERONS DE PRÉCISER LES DIMENSIONS DE CE TERRITOIRE PLUS EN DÉTAILS EN ATTENDANT DE DISCUTER DANS UN CHAPITRE SUBSÉQUENT LES DIVERSES SOLUTIONS ÉTUDIÉES.

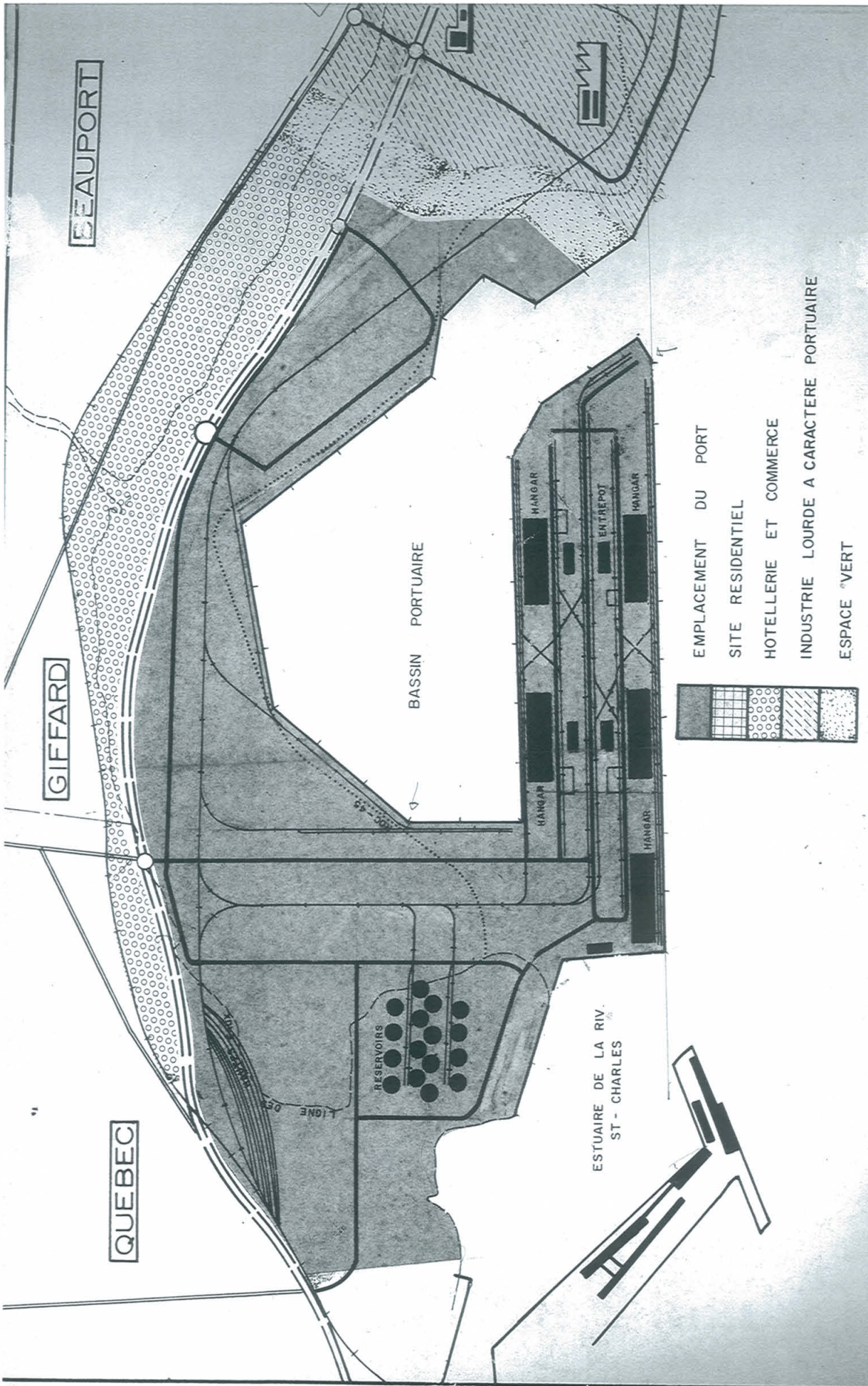
3.2.3. LES ÉQUIPEMENTS ACTUELS

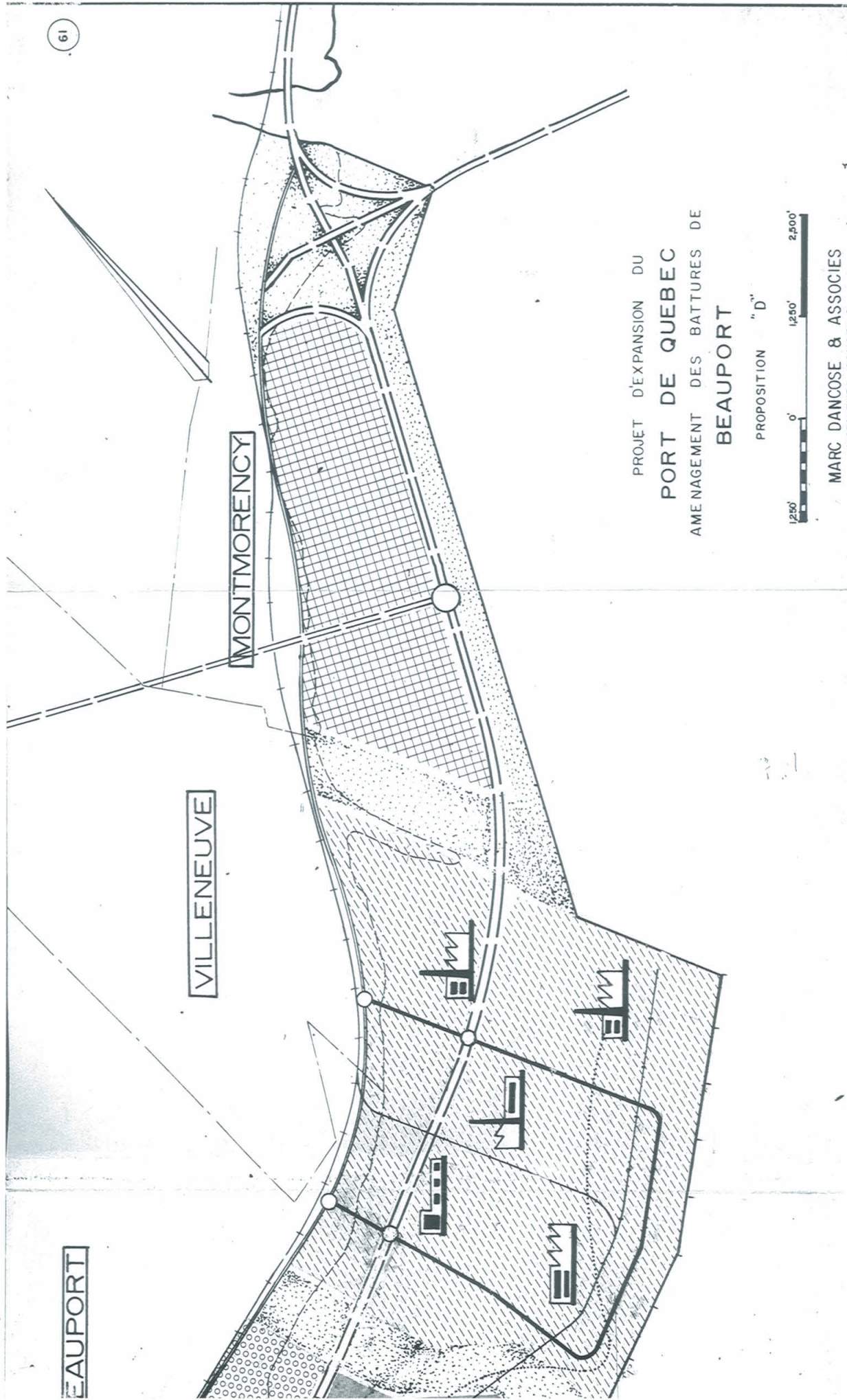
AVANT D'ÉTABLIR CE QUE DEVRAIENT COMPRENDRE LES AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX, IL SERAIT BON D'ÉTABLIR CE EN QUOI DEVRA CONSISTER QUANTITATIVEMENT PARLANT LE FUTUR PORT DE QUÉBEC. IL IMPORTE DONC AVANT DE CONSIDÉRER LES NOUVEAUX OEUVRES D'ESTIMER LA VALEUR DE L'ÉQUIPEMENT ACTUEL ET DE PRÉVOIR LA MISE EN RETRAITE GRADUELLE DES ÉQUIPEMENTS JUGÉS COMME INSUFFISANTS OU DIFFICILEMENT INTÉGRABLES AU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DE TOUT L'ENSEMBLE PORTUAIRE ET DE L'AGGLOMÉRATION DONT IL FAIT PARTIE.

NOUS NE POUVONS CEPENDANT AVEC LE BUDGET DISPONIBLE À LA PRÉSENTE ÉTUDE FAIRE UNE ÉVALUATION COMPLÈTE ET DÉTAILLÉE DES INSTALLATIONS DU PORT.

UN SIMPLE EXAMEN DES PLANCHES #7 À 9 TOUTEFOIS NOUS PERMET DE VOIR ASSEZ PRÉCISÉMENT CE EN QUOI CONSISTE LA QUALITÉ DE CERTAINES INSTALLATIONS. UN AUTRE PLAN (#9) NOUS INDIQUE L'ÂGE DE LA PLUPART DES QAIS; IL EST ÉVIDENT QU'UN GRAND NOMBRE DE CEUX-CI DEVRONT SOIT ÊTRE MIS À LA RETRAITE À PLUS OU MOINS BRÈVE ÉCHÉANCE OU ÊTRE RÉAMÉNAGÉS À GRANDS FRAIS POUR PERMETTRE UNE MANUTENTION RENTABLE DES MARCHANDISES.

IL SERAIT AVANTAGEUX À CE STAGE-CI DE CONSIDÉRER LES ÉQUI-





PROJET D'EXPANSION DU
PORT DE QUEBEC
AMENAGEMENT DES BATTURES DE
BEAUPORT

PROPOSITION "D"



MARC DANCOSÉ & ASSOCIÉS

5. RECOMMENDATIONS

5.1. GENERALITIES

AS IT IS CUSTOMARY AT THE END OF A REPORT SUCH AS THIS, WHICH WE ARE JUST ABOUT TO TERMINATE, WE MUST MAKE RECOMMENDATIONS CONCERNING THE DEVELOPMENT PROPOSALS EVOLVED AS A SOLUTION TO THE INHERENT PROBLEMS.

WE ARE OF THE OPINION THAT PROPOSAL "D" IS, FOR REASONS ALREADY GIVEN, DEFINITELY THE MOST PRACTICAL LAYOUT FOR HARBOUR DEVELOPMENT OF THE BEAUPORT FLATS.

WE HAVE SEEN THAT THIS PROPOSAL CAN ACCOMMODATE AT DOCK-SIDE, ON A MODULE OF 700 FEET PER BERTH, A MINIMUM OF 46 VESSELS. THE COST OF BASIC WORK COMES TO \$2,440,000 PER BERTH.

IF WE ADD TO THESE DIRECT COSTS OF BASIC STRUCTURES AND BASIN DREDGING AND BEACH RECLAIMING, THE COST OF PROVIDING ACCESS ROADS, SERVICE TRACKS, TRUCK BAYS, SHEDS, WAREHOUSES, PARKING LOTS, MARINE TOWERS AND OTHER HANDLING GEAR WHICH MAY WELL COME UP TO \$40,000,000, IT IS POSSIBLE TO VISUALIZE THE TOTAL COST OF PROVIDING ULTIMATE HARBOUR FACILITIES IN THE AREA TO REACH ABOUT \$150,000,000 WHICH WORKS OUT TO A GROSS INVESTMENT OF \$2,000,000 PER BERTH, ASSUMING THE INTEGRATION OF SOME OF THE NEWER PIERS INTO THE NEW HARBOUR SET-UP.

5.2. DEVELOPMENT SCHEDULE OR PHASING

WE HAVE SEEN IN THE PRECEDING CHAPTER COVERING THE NEED FOR HARBOUR FACILITIES, THAT IT WILL BE NECESSARY VERY SOON TO PROVIDE EXPANSION FOR THE QUEBEC HARBOUR IF THE SERVICE THIS TERMINAL IS CALLED UPON TO RENDER TO THE NATION IS TO BE SATISFIED. IT WOULD NOT BE REASONABLE TO EXPECT, HOWEVER, ALL THIS HUGE INVESTMENT TO BE CARRIED OUT IN A SINGLE INSTALLMENT.

5. RECOMMENDATIONS

5.1. GÉNÉRALITÉS

NOUS CROYONS QUE LA PROPOSITION "D" POUR LES RAISONS DONNÉES EST LA PLUS PRATIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DES BATTURES DE BEAUPORT.

NOUS AVONS VU QUE CETTE PROPOSITION PEUT ACCOMMODER À QUAI SUR LE MODULE DE 700 PIEDS PAR POSTE, UN NOMBRE DE QUARANTE-SIX (46) VAISSEAUX ET QUE LE COÛT BRUT DES GRANDS ŒUVRES REVIENT À \$2,440,000.

SI L'ON AJOUTE À CES COÛTS DIRECTS DES GRANDS TRAVAUX ET DE RÉCUPÉRATIONS DE GRÈVES, LE COÛT DE POURVOIR DES VOIES D'ACCÈS FERROVIAIRES ET VÉHICULAIRES, DES HANGARS, DES ENTREPÔTS À L'ABRI, DES TERRAINS DE STATIONNEMENT, DES TOURS MARINES, ET TOUT AUTRE APPAREIL DE MANUTENTION POUVANT S'ÉLEVER JUSQU'À \$40,000,000, IL EST POSSIBLE DE CONCEVOIR QUE LE COÛT TOTAL DES AMÉNAGEMENTS ET DES IMPLANTATIONS PORTUAIRES POURRAIT JUSQU'AU MOMENT DU DÉVELOPPEMENT ULTIME SE MONTER À \$150,000,000. POUR UN NOMBRE TOTAL DE 50 POSTES, EN TENANT COMPTE DES FACILITÉS ACTUELLES RÉNOVÉES SELON LES DONNÉES DES CHIFFRES PRÉCÉDENTS. CE CI DONNE UN COÛT DE \$3,000,000 PAR POSTE, COMPTE TENU DE L'INTÉGRATION DES QUELQUES NOUVEAUX POSTES LES PLUS MODERNES AUX AMÉNAGEMENTS DU NOUVEAU PORT.

5.2. PHASES ET ÉCHÉANCES DES AMÉNAGEMENTS

NOUS AVONS VU AU CHAPITRE COUVRANT LES BESOINS PORTUAIRES QU'IL FAUDRA TRÈS BIENTÔT POURVOIR À L'EXPANSION DU PORT DE QUÉBEC SI L'ON VEUT QUE CE PORT SUFFISE À FOURNIR LES SERVICES QU'IL DOIT FOURNIR À LA NATION. IL SERAIT TOUTEFOIS UTOPIQUE DE PENSER QUE TOUT CET AMÉNAGEMENT DEVRAIT S'EFFECTUER EN MÊME TEMPS.

MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE

ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

SYNTHÈSE, CONCLUSIONS
ET RECOMMANDATIONS

AVRIL 1973



ASSELIN, BENOÎT, BOUCHER, DUCHARME, LAPOINTE
INGÉNIEURS-CONSEILS

EN COLLABORATION AVEC
METRA CONSULTANTS LTEE

ET LA PARTICIPATION DE
BELANGER, CHABOT, NOBERT, ANGERS ET ASSOCIÉS INC.
DUPUIS & CÔTÉ, INGÉNIEURS-CONSEILS

pétrolier en aval qui pourrait appartenir au port de Québec. Dans ce cas, en effet, le trafic serait approximativement doublé.

- LES BESOINS NOUVEAUX EN QUAIS EN EAU PROFONDE POUR ACHEMINER CE TRAFIC S'ELEVENT A 5,000/6,000 PIEDS OU 8,000 PIEDS RESPECTIVEMENT POUR LES DEUX HYPOTHESES MOYENNES BASSE ET HAUTE. Une première tranche de 5,000 à 6,000 pieds à réaliser en quatre ans permet d'assurer le trafic dans toutes les hypothèses. Le volume de travaux à effectuer dans une seconde tranche devra être précisé ultérieurement à l'intérieur de la fourchette ci-dessus. Cette première tranche qui est proposée répond à l'objectif de créer un impact assez fort pour pousser le développement du port par la qualité de ses équipements. Au prix d'une certaine réduction de ceux-ci (quais à hydrocarbures, quais pour l'accostage des barges, longueur des postes à quais), il reste possible de ne construire que 4,000 pieds à 4,500 pieds de quais dans une première phase, de 1974 à 1977, c'est-à-dire d'étaler légèrement l'investissement.

- LA LOCALISATION ET LES CARACTERISTIQUES DU PORT DE QUEBEC LE PLACENT DANS UNE SITUATION PARTICULIEREMENT FAVORABLE POUR DEVENIR LE TERMINAL DES NAVIRES PORTE-BARGES DANS LE SAINT-LAURENT. Il semble donc important de réserver l'avenir en prévoyant

Le coût de création de la Zone Industrielle Portuaire sur les Battures de Beauport milite en faveur du Scénario D, dans lequel seules quelques industries diverses s'y implantent, l'effort de promotion se portant sur le raffinage du pétrole et les industries en aval. Le coefficient multiplicateur régional de ces dernières industries est, en outre, plus élevé que pour les autres activités industrielles. Il est de l'ordre de 1.6 à 1.7.

4.3 Conclusions et recommandations

- ON PEUT RETENIR TROIS FAMILLES INDUSTRIELLES DE BASE POSSIBLES POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE LIEE AU PORT DE QUEBEC :

- LA METALLURGIE ET LE TRAVAIL DES METAUX,
- LE RAFFINAGE DE PRODUITS PETROLIERS,
- LA PETROCHIMIE.

Il faut admettre qu'il est improbable que la politique des gouvernements fédéral et provincial soit de développer à la fois les activités métallurgiques et pétrochimiques, c'est-à-dire de concentrer à partir de maintenant l'essentiel de l'industrie lourde de la Province à Québec. Nous avons donc considéré que les deux vocations s'excluaient. En outre, l'implantation d'un complexe pétrochimique suppose préalablement la création d'un ensemble de raffineries auprès desquelles les entreprises chimiques pourraient s'approvisionner.

- LA REALISATION D'UNE ZONE INDUSTRIELLE SUR TOUT CE QUI EST RECUPERABLE DES BATTURES DE BEAUPORT ET DE

CELLES DE LAUZON (1,200 ACRES ET 300 ACRES ENVIRON RESPECTIVEMENT DONT 80% ENVIRON DE SURFACE UTILE) REPRESENTE UN INVESTISSEMENT CONSIDERABLE EXIGEANT DES SUBVENTIONS DE L'ORDRE DE \$30 MILLIONS SI LE PRIX DE VENTE DES TERRAINS EST DE \$1 LE PIED CARRE. Il importe donc de limiter aux besoins de la demande, mais cependant avec une certaine anticipation, l'aménagement (remblaiement et construction des viabilités) d'une Zone Industrielle Portuaire aux Battures de Beauport et de Lauzon. Les raffineries et certaines industries pétrochimiques qui peuvent s'implanter sur les plateaux étant approvisionnés par conduite sont favorisées à l'égard du prix des terrains.

- LE COEFFICIENT MULTIPLICATEUR DE TOUTES ACTIVITES INDUSTRIELLES EST DE L'ORDRE DE 1.3 POUR LES REVENUS. POUR LES EMPLOIS, IL EST PLUS ELEVE POUR LES ACTIVITES DE RAFFINAGE ET DE PETROCHIMIE (1.5 à 1.7) QUE POUR LES ACTIVITES DE TRAVAIL DES METAUX (1.4 à 1.5).

- IL SEMBLE DONC PREFERABLE DE RECOMMANDER AUX AUTORITES REGIONALES ET PROVINCIALES D'INCITER A L'IMPLANTATION DE RAFFINERIES ACCOMPAGNEES D'UN COMPLEXE PETROCHIMIQUE, PLUTOT QUE D'ADOPTER D'AUTRES SECTEURS INDUSTRIELS COMME MOTEUR DU DEVELOPPEMENT D'UNE ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE. Il est bien évident que la constitution d'une capacité de

raffinage à Québec, suffisante pour attirer les industries pétrochimiques de base, serait facilitée par l'existence d'un terminal pétrolier en aval, alimentant par oléoduc la Zone du Québec. Bien qu'aucune décision n'ait encore été prise à ce sujet, la prochaine saturation de l'oléoduc Portland-Montréal en face de l'accroissement considérable des besoins dans les années à venir rend cette éventualité probable. A côté de ces industries motrices, d'autres secteurs manufacturiers devraient cependant trouver place à proximité immédiate du port. Il s'agit des activités directement liées à l'activité portuaire (construction et réparation navales, fabrication d'équipements) et d'activités bénéficiant des trafics du port (industries agro-alimentaires à partir des céréales, industrie de l'amiante, industrie du bois). En outre, les activités commerciales, de stockage et de service auront toujours besoin d'emplacements à proximité du port.

- LA GESTION DE LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE DOIT ETRE DETACHEE DE CELLE DU PORT PROPREMENT DIT ET CONFIEE A UNE SOCIETE SPECIALISEE TELLE QUE CELLE QUI A EN CHARGE LE PARC INDUSTRIEL DE BECANCOUR. En effet, une telle société pourrait bénéficier d'aides provinciales ou fédérales au titre de l'Expansion économique régionale. De plus les activités sont de nature très différentes. Ceci n'exclut pas la possibilité pour le port de ré-

cupérer une partie du bénéfice provenant de la première tranche de 105 acres commercialisable. Cette société doit avoir la responsabilité :

- de l'acquisition et de l'aménagement des terrains,
- de la promotion et de la commercialisation de la Zone,
- de la gestion des services communs à la Zone.

- QUEL QUE SOIT LE RYTHME DE DEVELOPPEMENT D'UNE ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE, CETTE DERNIERE NE CONCURRENCERA PAS LES PARCS INDUSTRIELS EXISTANTS, LA NATURE DES INDUSTRIES POTENTIELLEMENT INTERESSEES ETANT FONDAMENTALEMENT DIFFERENTE. Au contraire, dans le cas du développement d'un complexe raffinage/pétrochimie, des industries aval de la pétrochimie (transformation des plastiques, par exemple) devraient fournir un marché pour les parcs industriels urbains existants.

FB
2
1973
v.10

ETUDE DU PORT DE QUEBEC

RESUME DU RAPPORT

ET REVUE DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

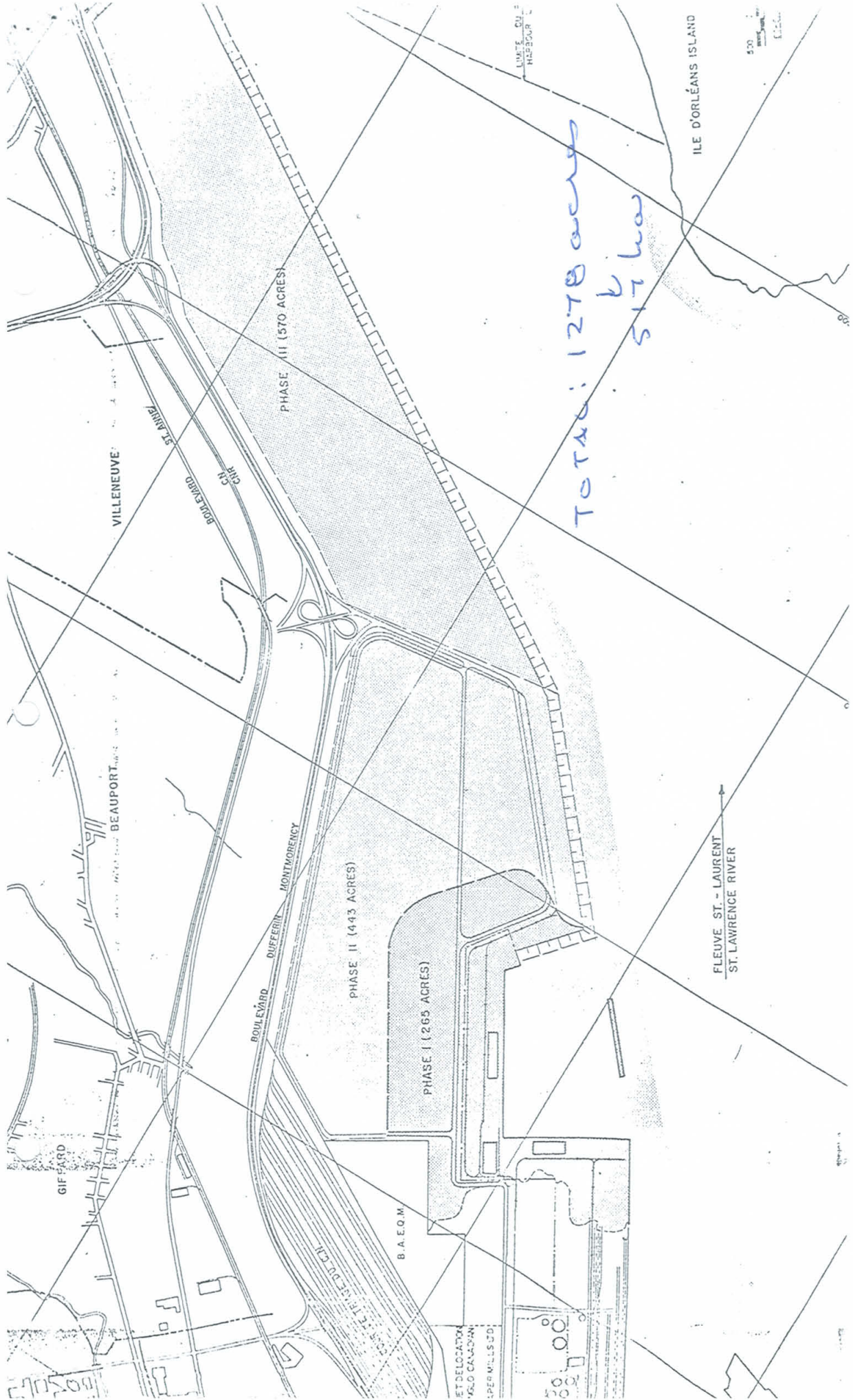
MINISTÈRE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE

DIVISION DE LA PLANIFICATION

DIRECTION DE L'ELABORATION DES PLANS

REGION DU CENTRE

OTTAWA, JUIN 1973



TOTAL: 1278 acres
517 ha

ILE D'ORLÉANS ISLAND

FLEUVE ST. LAURENT
ST. LAWRENCE RIVER

VILLENEUVE

BOULEVARD ST ANNE
CH

PHASE III (370 ACRES)

BEAUPORT

BOULEVARD DUFFERIN
MONTMORENCY

PHASE II (443 ACRES)

PHASE I (265 ACRES)

GIF YARD

B.A.E.Q.M.

ET DELICATTA
VLD CAISSON
SPER MILLS LTD.

500
SCALE

3.- Revue des principales recommandations

Principales recommandations présentées par le consultant dans le cadre de l'Etude du Port de Québec.

1) A l'égard de l'extension du Port

- a) pour éviter une concurrence coûteuse entre les divers ports à la suite d'un suréquipement, la politique d'aménagement du territoire doit permettre de définir les vocations plus ou moins spécifiques de ces ports et elle doit orienter en conséquence les investissements;
- b) il semble important de réserver l'avenir en prévoyant un aménagement capable d'accueillir les navires porte-barges par la construction d'un bassin en eau calme. Une étude particulière serait souhaitable pour évaluer les perspectives de trafic par barges dans le Saint-Laurent et la voie maritime;
- c) la construction d'une darse protégée par un môle (\$9M) est recommandée car non seulement elle permet la manoeuvre des navires porte-barges, mais elle est la seule proposition qui soit techniquement satisfaisante du point de vue de la facilité d'accostage et du mouvement des glaces;
- d) une première tranche de 5,000 à 6,000 pieds de quais en eau profonde à réaliser en quatre ans permet d'assurer le trafic dans toutes les hypothèses de trafic. Il reste possible de ne construire que 4,000 pieds à 4,500 pieds de quais dans une première phase, de 1974 à 1977. De tels travaux ont été évalués à \$45 millions (dollars de 1972) et comprennent le creusement de la darse et des fonds au droit des quais, 6,000 pieds de quais, terre-pleins et hangars et les réseaux;
- e) si toute la trésorerie disponible du port est utilisée pour autofinancer l'extension proposée et si le taux d'intérêt de l'argent emprunté est de 4 pour cent, aucune subvention n'est nécessaire, ce qui suppose que le port ne soit pas astreint à assurer le service de sa dette actuelle;
- f) qu'il soit établi une tarification qui permette au port d'internaliser une partie des bénéfices réalisés par les utilisateurs;

- g) la politique finalement proposée est celle permettant d'atteindre l'objectif de 28.5 millions de tonnes environ, dont 15 millions de tonnes d'hydrocarbures, en 1985 (soit l'hypothèse moyenne haute de trafic).

Elle nécessite la construction d'une darse et de 8,000 pieds de nouveaux quais tout en garantissant une rentabilité satisfaisante.

Cet objectif implique les actions suivantes:

- promotion active auprès des transporteurs maritimes et des intermédiaires;
- création d'un service commercial et de promotion;
- décentralisation des pouvoirs de gestion dans le cadre du Conseil des ports nationaux;
- renforcement du contrôle ou au moins de l'information et du rôle de coordination du port sur les activités privées attachées à l'ensemble de la fonction portuaire;
- le conseil d'administration actuel, qui est consultatif, pourrait évoluer vers un plus grand rôle dans les décisions de gestion, la définition des grandes orientations de la Politique portuaire restant au Conseil des ports nationaux;
- action auprès des Autorités gouvernementales concernées pour qu'au moins la politique tarifaire des compagnies de chemin de fer soit neutre pour Québec et puisse en faire le point d'acheminement privilégié des productions de la Baie James;
- création d'une société mixte avec participation provinciale et locale pour aider les intérêts privés à s'intéresser à la promotion du nouveau trafic des porte-barges.

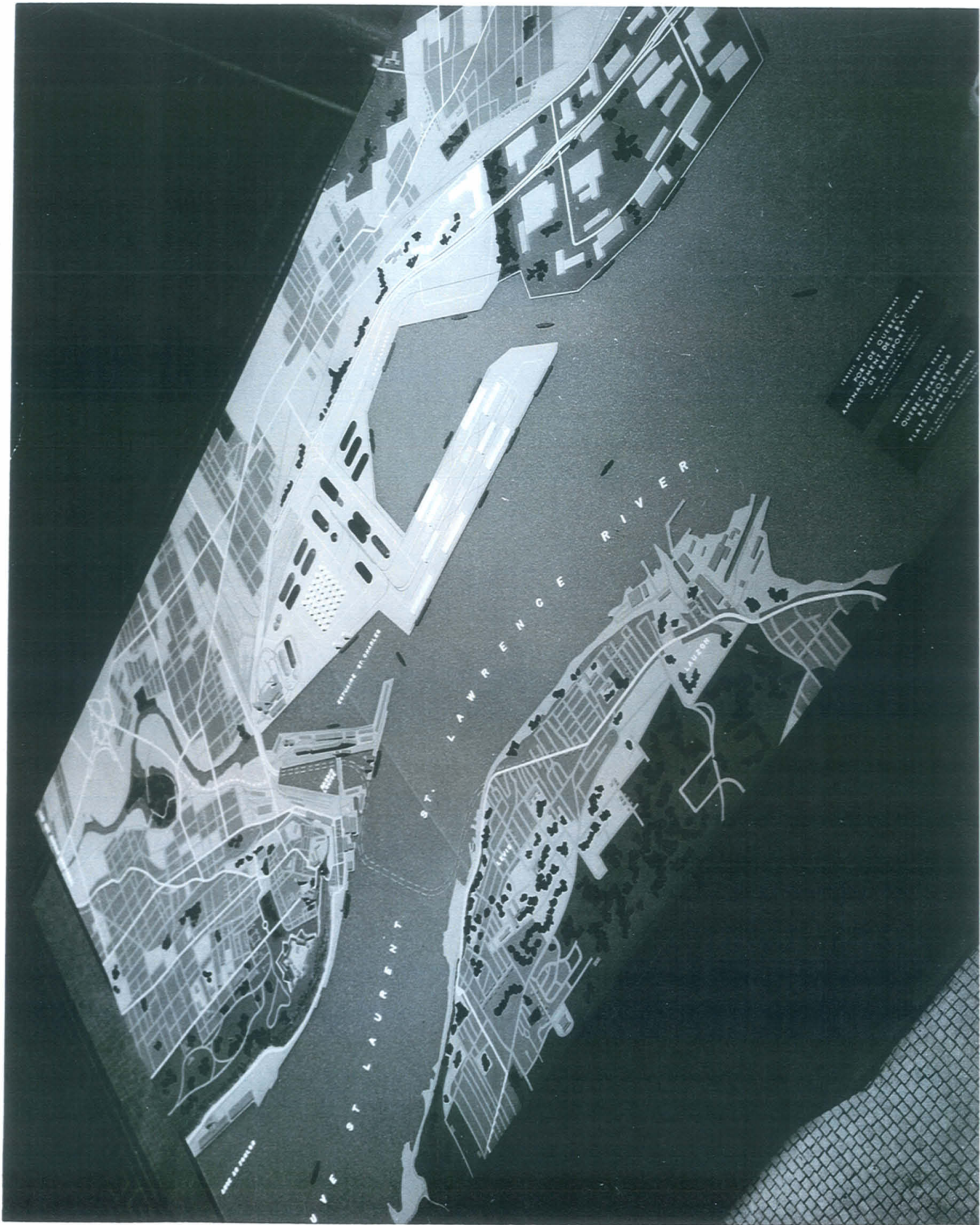
2) A l'égard de la Zone industrielle portuaire

- a) limiter la réalisation d'une zone industrielle sur ce qui est récupérable des Battures de Beauport et de Lauzon aux besoins de la demande, mais avec une certaine anticipation;
- b) favoriser dans le Québec métropolitain l'implantation de raffineries accompagnées d'un complexe pétrochimique, plutôt que d'adopter d'autres secteurs industriels (comme la métallurgie) comme moteur du développement d'une zone industrielle portuaire;

c) détacher la gestion de la Zone industrielle portuaire de celle du port proprement dit et la confier à une société spécialisée telle que celle qui a en charge le parc industriel de Bécancour. Cette société doit avoir la responsabilité:

- de l'acquisition et de l'aménagement des terrains
- de la promotion et de la commercialisation de la Zone
- de la gestion des services communs à la Zone.

Roger A. Drouin
Secrétaire
Comité directeur
Etude du Port de Québec
Ottawa, juin 1973



UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
MUSÉE DE LA BIÈRE
MONTREAL, QUÉBEC
1988

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
COMITE INTERMINISTERIEL PORTUAIRE
SOUS-COMITE DU PORT DE QUEBEC

ETUDE DU PORT DE QUEBEC (1977)

Sous la maîtrise d'oeuvre du Ministère de l'Industrie
et du Commerce et la participation financière de l'Office
de Planification et de Développement du Québec.

Montréal

OCTOBRE 1977

CHAPITRE 2

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

2.1 Conclusions

1- En conservant l'hypothèse forte de trafic, le tonnage annuel moyen envisagé à l'horizon 1985 est de l'ordre de 24 millions de tonnes si l'on inclut le tonnage de 2,000,000 tonnes de G.N.L. Cette valeur correspond à une augmentation annuelle moyenne de 6.5% si l'on considère que le tonnage annuel moyen est présentement de 13,500,000. Les principales activités portuaires qui contribuent à cette augmentation sont par ordre d'importance les vracs liquides reliés aux hydrocarbures, le gaz naturel liquide, les céréales, les conteneurs et finalement les vracs solides reliés aux concentrés de zinc et aux minerais divers. Dans le cas de l'hypothèse faible, le trafic total prévu en 1985 serait d'environ 20 millions de tonnes ce qui correspond à un taux d'augmentation annuel moyen de 4%.

2- La superficie nécessaire pour toutes les activités portuaires envisagées à l'horizon 1985 sera de l'ordre de 1900 acres, ce qui double la superficie actuelle du port. Les activités portuaires qui contribuent à accroître la superficie du port sont principalement le terminal méthanier, le petit complexe pétrochimique et les installations d'entreposage d'hydrocarbures.

3- Les tonnages envisagés à l'horizon 1985 proviennent à 80% d'une augmentation des trafics reliés aux activités existantes, tandis que le besoin additionnel en superficie est rattaché dans une proportion de 60% aux nouvelles activités portuaires prévues notamment le terminal méthanier et le petit complexe pétrochimique.

4- Les marchandises générales non conteneurisées pourront utiliser les installations déjà existantes et selon les besoins étendre leurs activités en récupérant le bassin Brown par dragage-remplissage. Les marchandises générales conteneurisées pourront continuer leurs activités à l'Anseau-Foulon qui offre une possibilité d'agrandissement de 18 acres. Dans l'éventualité où un organisme indépendant du Canadien Pacific veuille implanter un parc à conteneurs, il pourra trouver tout l'espace nécessaire à cette fin aux Batters de Beauport.

5- Le développement actuel du port de Québec est sérieusement handicapé par la mauvaise qualité de l'air ambiant: les industries portuaires sont parmi les premiers responsables de cet état de fait.

6- L'aménagement intégral des Battures de Beauport, c'est-à-dire celui qui permettrait par dragage-remplissage de récupérer une superficie d'environ 2,000 acres, est absolument incompatible avec le respect de la qualité naturelle du milieu, et entraînerait des impacts sur l'utilisation résidentielle et récréative, ainsi que sur la qualité visuelle. Cet aménagement est donc à rejeter, même si ce site, tant du point de vue technique qu'économique, est l'emplacement le plus favorable pour l'agrandissement du port de Québec.

7- Une superficie supplémentaire maximale d'environ 100 acres pourrait être aménagée dans la partie nord-ouest des Battures, c'est-à-dire dans la zone de morte-eau située au sud de l'espace réservé pour l'usine d'épuration du BAEQM. La superficie totale occupée par les aménagements portuaires aux Battures de Beauport atteindrait alors 450 acres.

8- Parmi tous les sites qui ont été considérés en remplacement des Battures de Beauport en amont et en aval du port actuel, celui de Lauzon s'avère le plus intéressant. En effet, en plus de rencontrer les exigences environnementales, il offre des caractéristiques physiques intéressantes et le coût d'y implanter de nouvelles installations se compare avantageusement à tous les sites étudiés.

9- Le complexe pétrochimique et, le cas échéant, l'éventuelle relocalisation des réservoirs pour produits pétroliers actuellement situés à Sillery devront être réalisés dans le voisinage immédiat des installations pétrolières de la compagnie Aigle d'Or à Saint-Romuald. Ce site étant quand même limité du point de vue expansion, il serait possible d'aménager le complexe pétrochimique au site industriel-portuaire de Lauzon.

10- Pour l'horizon 1985-1990 il est envisagé la possibilité d'implanter un terminal méthanier. Celui-ci pourrait être construit à Lauzon, mais des études beaucoup plus poussées devront être réalisées avant qu'une décision finale ne soit prise. Il serait éventuellement souhaitable d'envisager une implantation souterraine pour ce type d'activité.

Une décision très rapide de poursuivre à fond les études en vue de l'implantation d'un terminal méthanier devra être prise par le gouvernement québécois s'il y a une volonté d'amener cette activité au Québec.

11- A volume égal, les tarifs ferroviaires pour le transport de marchandises de Québec vers Toronto et Windsor sont trop élevés par rapport à ceux applicables au transport de Saint-Jean et Halifax vers ces mêmes destinations, même en tenant compte de l'impact dû à la distance. Nous avons tout lieu de croire que ces tarifs sont discriminatoires.

2.2 Recommandations

1- Aucune activité industrielle portuaire susceptible d'augmenter la pollution atmosphérique ne devra être implantée dans le vieux port, avant que la qualité de l'air ambiant, dans Limoilou et Saint-Malo, ne soit améliorée suffisamment pour respecter les normes proposées par les S.P.E.Q.

2- L'ensemble des installations actuelles de transbordement et d'entreposage de vrac solides et liquides devrait être amélioré en vue de réduire la pollution atmosphérique ainsi que la pollution aquatique causée par le rejet d'hydrocarbures et métaux ou sels métalliques toxiques dans la rivière Saint-Charles et le Saint-Laurent.

3- Les portiques de chargement des céréales devront être modifiés ou remplacés de façon à permettre la réception de bateaux de fort tonnage. L'estuaire de la rivière Saint-Charles sera à cet effet dragué jusqu'à l'élévation -62 IGLD, afin de permettre l'accès facile aux futurs céréaliers.

4- La partie aménageable des Battures de Beauport devra être consacrée essentiellement à des industries non polluantes et dont l'opération nécessite la proximité de facilités portuaires. De plus, à long terme, les facilités de manutention des vrac solides toxiques devraient être transférées à Lauzon afin de conserver aux Battures de Beauport leur vocation de site portuaire à caractère non-polluant.

5- Une digue devra être construite autour de la partie aménageable des Battures de Beauport afin d'éviter que les éléments toxiques contenus dans les matériaux de remplissage ne contaminent les eaux du Saint-Laurent et le bras nord de l'île d'Orléans.

6- Les zones industrielles portuaires de Lauzon et de Saint-Romuald devront faire l'objet d'un schéma d'aménagement détaillé qui tienne compte des contraintes environnementales; tout projet d'implantation industrielle portuaire dans ces zones devrait faire l'objet d'un rapport d'impact détaillé, à moins d'indication contraire des S.P.E.Q.


7- Il est essentiel que les terrains destinés aux futures activités industrialo-portuaires puissent être aménagés préalablement à leur implantation; en ce sens il est recommandé de prévoir l'aménagement d'au moins 250 acres à l'avance.

8- Il est recommandé que des pressions soient faites au niveau du gouvernement fédéral afin que le chenal de la "traverse du nord" puisse être entretenu de façon à y maintenir une profondeur morte-eau d'au moins 41 pieds. Il est recommandé également que l'onde de marée, qui permet une augmentation de la profondeur naturelle du chenal d'environ 10 pieds, puisse être utilisée davantage en améliorant adéquatement les conditions de navigation.

9- Afin de favoriser la croissance du port au-delà des tendances dans l'expédition maritime au niveau nation et de faire face à la compétition croissante des ports de l'est pour le trafic maritime, la communauté québécoise devrait adopter une stratégie de commercialisation mercantile. Celle-ci devrait être concentrée sur trois thèmes: la situation stratégique du port, l'image favorable des services offerts et un programme de renseignements tactiques.

10- La stratégie de commercialisation mercantile devrait être mise en vigueur par une agence communautaire de type office de promotion du port de Québec. Cet organisme devrait se consacrer exclusivement à la promotion des activités du port. Il devrait être financé par toutes les communautés situées dans le rayon d'influence économique du port et subventionné par le gouvernement du Québec. Cette agence devrait être indépendante de tous les niveaux supérieurs de gouvernements.

11- Le gouvernement du Québec devra adopter une attitude de "bon père de famille" vis-à-vis des ports du Québec. Il devra être le promoteur des intérêts des ports québécois vis-à-vis du gouvernement central par le biais du comité inter-gouvernemental du transport et par une participation active aux différents paliers du nouveau régime portuaire pro-



posé. Il devra servir de catalyseur et de supporteur des efforts communautaires destinés à la promotion des activités du port de Québec. Il devra contribuer à faire éliminer la discrimination tarifaire vis-à-vis du port de Québec.

12- Finalement, il est essentiel que le gouvernement du Québec statue sur la vocation industrielle du Québec métropolitain avant de permettre l'expansion des activités industrielles portuaires; les dangers de conflit à long terme avec la vocation touristique de Québec, de même que la possibilité de développer des pôles industriels secondaires dans cette même région pourraient jouer au désavantage du Québec métropolitain.

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
COMITE INTERMINISTERIEL PORTUAIRE
SOUS-COMITE DU PORT DE QUEBEC

ETUDE DU PORT DE QUEBEC (1977)

ANNEXE B

ETUDES ENVIRONNEMENTALES

Sous la maîtrise d'oeuvre du Ministère de l'Industrie
et du Commerce et la participation financière de l'Office
de Planification et de Développement du Québec.

qualité visuelle du milieu d'implantation, parce qu'il mutilerait les paysages quotidiens de milliers de québécois. A long terme, une telle implantation pourrait également avoir un impact sur l'industrie touristique de Québec.

2.4 Utilisation recommandée

Il ressort du bilan des impacts sur l'environnement biophysique et humain (sections 2.2.7 et 2.3.8 respectivement) de l'aménagement industriel portuaire de l'ensemble des Battures de Beauport que:

- la réalisation de ce projet est absolument incompatible avec le respect de la "qualité naturelle" du milieu: la mauvaise qualité actuelle de l'eau ne saurait souffrir de dégradation supplémentaire; la qualité de l'air est déjà inférieure aux normes proposées; la disparition irrémédiable de la végétation intertidale se traduirait en une perte sèche d'habitats riches et sains pour les faunes ichtyenne et avienne; l'élimination de la vasière voisine du domaine Maizerets et la contamination du bras nord impliqueraient, dans le premier cas, la destruction d'un écosystème exceptionnel et rare et, dans le second, la détérioration d'un écosystème particulièrement sensible; bref, les Battures de Beauport constituent globalement un écosystème sensible déjà gravement stressé, que la mise en oeuvre du projet condamnerait définitivement;

- malgré des avantages indéniables du point de vue de l'orientation géographique du développement et de la planification de l'utilisation industrielle des sols, et malgré des répercussions négligeables sinon nulles sur l'agriculture et le patrimoine, la réalisation de ce projet est à rejeter en raison de ses impacts sur l'utilisation résidentielle et récréative du milieu, ainsi que sa qualité visuelle: les activités industrielles polluant l'atmosphère importuneraient une importante population de résidents; l'aménagement industriel portuaire des Battures saperait la base même du réseau d'espaces verts proposés par la C.A.C.U.Q. et altérerait les paysages (l'environnement) quotidiens de milliers de québécois.

Il est donc recommandé:

1- que le projet d'aménagement, en continu, d'une zone industrielle portuaire intégrale, sur l'ensemble des Battures de Beauport soit définitivement abandonné;

2- que les Battures de Beauport soient de toute nécessité, d'une part, conservées dans le respect le plus total

de leur très grande qualité écologique et, d'autre part, aménagées selon leur vocation d'espace vert pour les quartiers et les municipalités limitrophes;

3- que l'utilisation industrielle portuaire des Battures de Beauport soit limitée à la superficie actuellement disponible (aménagée) à cet effet.

étant sources de pollution atmosphérique, particulièrement de particules en suspension, elles ne pourront se développer au vieux port de Québec, pas plus qu'aux Battures de Beauport, avant que l'ensemble des pollueurs du secteur n'aient modifié leurs installations afin d'atteindre les normes de qualité de l'air ambiant proposées jusqu'à maintenant. Dans la zone du vieux port, très peu d'efforts ont été faits en ce sens par les industriels. En tant que propriétaire des équipements et locateur des terrains, les autorités du port de Québec devraient instiguer ou catalyser les améliorations requises avant de permettre un tel projet.

4.3 Battures de Beauport

4.3.1 Remplissage des battures

L'analyse détaillée des impacts sur l'environnement du projet d'aménagement intégral des Battures de Beauport a été réalisée au chapitre 2; il y a été recommandé entre autres, que "l'utilisation industrielle portuaire des Battures de Beauport soit limitée à la superficie actuellement disponible (aménagée) à cet effet."

Il faut toutefois reconnaître ici que la réalisation éventuelle de certains projets, à savoir la cour de triage du C.N. et l'usine d'épuration du B.A.E.Q.M. - qui n'ont malheureusement fait l'objet d'aucune étude environnementale¹ - nous conduit à tempérer cette recommandation: les impacts majeurs étant déjà causés par ces projets (entre autres: destruction de l'exceptionnelle vasière de la baie de Maizerets) il n'y aurait plus de raison essentielle d'interdire le développement de quelques 50 hectares, tel qu'illustré au dessin numéro 1113-400-03, dans la mesure où: des digues sont construites au site du remplissage afin de minimiser la zone de sédimentation du matériel de remblai; cette mesure s'avérerait de toute façon requise pour la construction des quais;

- une attention particulière est portée à l'intégration dans le paysage des structures requises (quais, grues, bâtiments, etc.);

¹: Il en va de même pour le projet de l'autoroute des Grèves; or l'analyse des divers dossiers relatifs aux Battures de Beauport nous incite à penser que ce projet est susceptible d'entraîner des impacts majeurs: destruction de plus du tiers de la végétation intertidale et coupure irrémédiable de l'accès au Saint-Laurent.

22

- toute modification ultérieure de cette zone ait pour objectif de permettre un retour du secteur vers sa vocation biologique et récréative en minimisant les nuisances auxquelles il est soumis.

4.3.2 Activités industrielles portuaires

Nous résumerons ici les impacts sur l'environnement associés aux différentes activités industrielles et portuaires prévues par le maître-d'oeuvre sur les Battures de Beauport (voir section 4.3.2.5 du cahier principal).

4.3.2.1 Vracs solides - activités portuaires

Au chapitre des vracs solides - activités portuaires (section présente) et activités industrielles portuaires (section suivante) - le maître-d'oeuvre prévoit une diversification des produits et une augmentation des tonnages manipulés.

La manutention des vracs solides, aux Battures de Beauport, est déjà une source importante de pollution atmosphérique et de pollution des eaux.

Pour la pollution des eaux, le problème majeur est associé au rejet de divers toxiques dans les eaux et les sédiments du Saint-Charles et du Saint-Laurent (incluant le bras nord de l'île d'Orléans); les polluants organiques n'ont d'effet sensible que sur une courte distance vers les Battures de Beauport.

La manutention des vracs solides contribue également d'une façon importante à la détérioration de la qualité de l'air ambiant. Les mauvaises conditions de manutention et d'entreposage favorisent l'émission de particules dans l'air.

Il est donc recommandé:

1- que l'ensemble des conditions de manutention et d'entreposage soient améliorées;

2- qu'à plus ou moins court terme, on ne manutienne plus les vracs solides pouvant être considérés comme toxiques (ex. zinc, sels métalliques) au site des Battures de Beauport.

4.3.2.2 Vracs solides - activités industrielles portuaires

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
COMITE INTERMINISTERIEL PORTUAIRE
SOUS-COMITE DU PORT DE QUEBEC

ETUDE DU PORT DE QUEBEC (1977)

ANNEXE C

DESSINS MONTRANT LES SCHEMAS D'AMENAGEMENT

Sous la maîtrise d'oeuvre du Ministère de l'Industrie
et du Commerce et la participation financière de l'Office
de Planification et de Développement du Québec.

IM
4,002
1977
V.4

Montréal

631

OCTOBRE 1977

(100 ACRES)

ESPACE PREVU
POUR STOCKAGE D'HYDROCARBURES LEGERS
ET VRACS LIQUIDES
(44 ACRES)

CORETAL

ESPACE PREVU
POUR STOCKAGE HYDROCARBURES
ET VRACS LIQUIDES
(4 ACRES)

UNITANK

IMPERIAL OIL

ESPACE PREVU POUR VRACS SOLIDES
- SOUFRE
- SEL
- AGRANDISSEMENT DU PARC
A PONDEREUX
ET ESPACES AMENAGEABLES A L'AVANCE
AFIN DE FACILITER L'IMPLANTATION
D'INDUSTRIES DIVERSES NON POLLUANTES
ET QUI NECESSITENT DES INSTALLATIONS
PORTUAIRES POUR LEUR DEVELOPEMENT

ESPACE RESERVE AU C.P.N

DES
PEUV
A DEI

ESPACE RESERVE AU C.P.N

EMISSAIRE DU BAEQM
DEJA CONSTRUIT

PROFONDEUR
A QUAI - 62 I.G.L.D.

EXPANSION ET ACTIVITES NOUVELLES



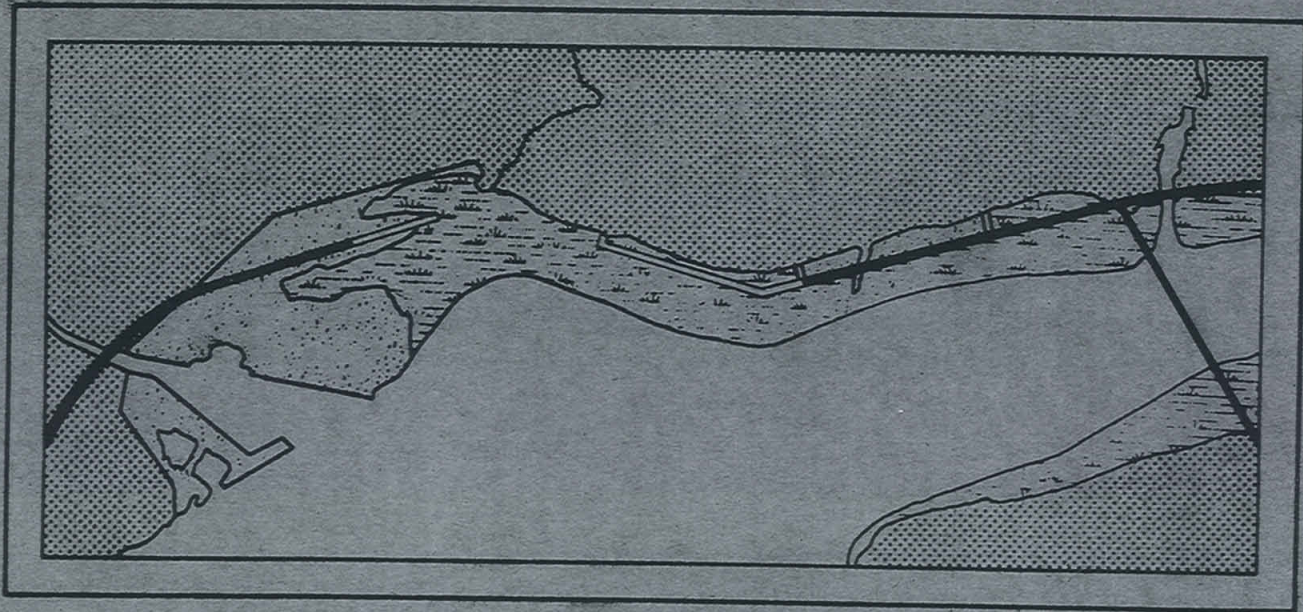
PREPARE PAR
VERIFIE PAR
RECOMMANDE PAR
APPROUVE PAR

AS
DU
LES CONS
DESSA
ETUDE D
AMENAG
NO DOSSIER
1113
NO CONTRAT
1113

Battures de Beauport / autoroute 440

RAPPORT DE L'AUDIENCE PUBLIQUE

TENUE LES 10-11-12 OCTOBRE 1978



Tome 1 - Rapport



Gouvernement du Québec
Services de protection
de l'environnement

NOVEMBRE 1978

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

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;

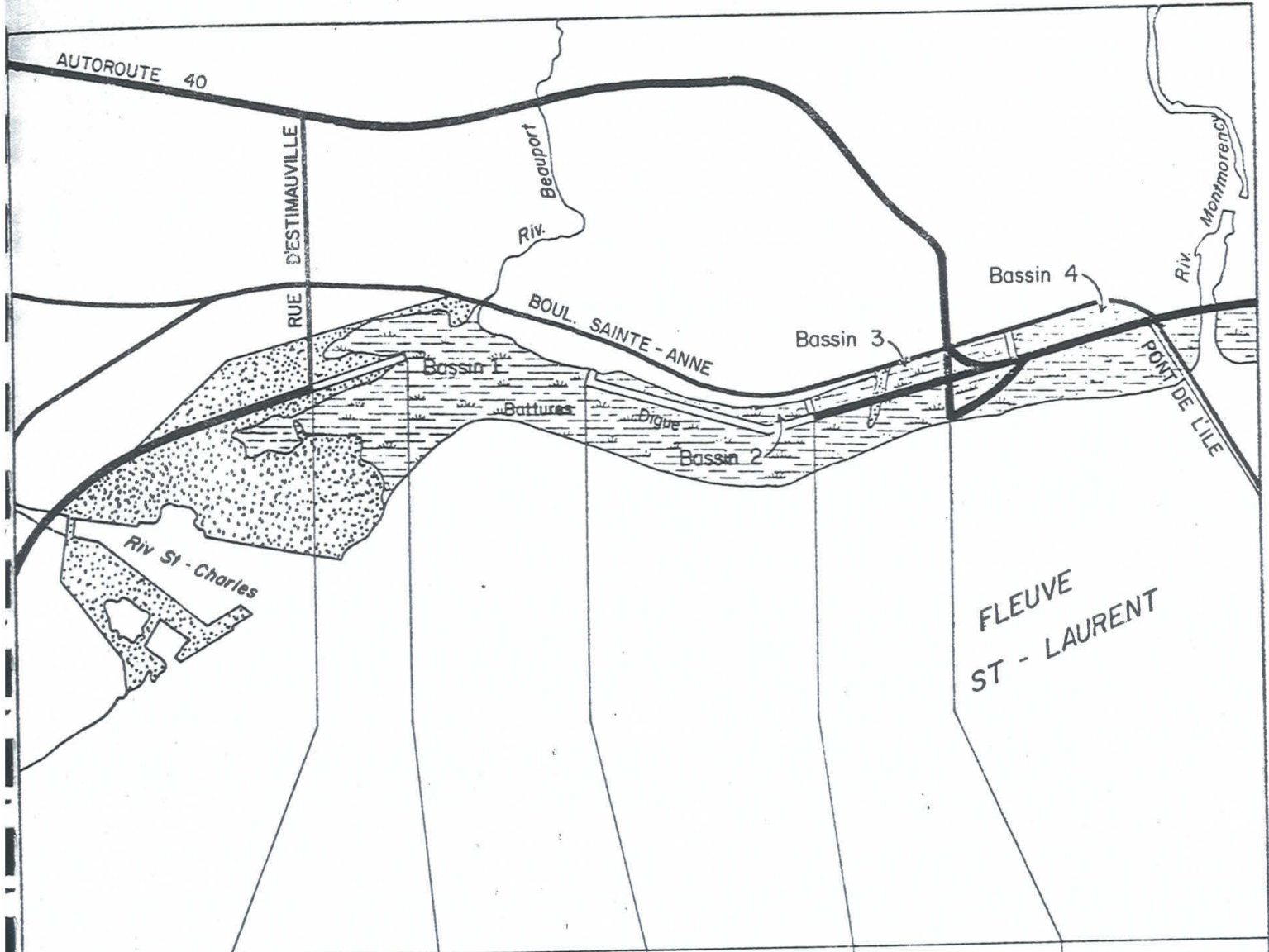
- le réaménagement du carrefour rue d'Estimauville - boulevard Sainte-Anne, et la déviation de la circulation sur le boulevard Sainte-Anne, si elle était retenue, constitueraient une solution à court terme. De fait, selon les estimés, il faudrait de nouveau résoudre ce problème de circulation dans environ 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

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

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,

1- pas nécessairement surai le Blvd. H Boerassa peut des servir les battures

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;

à industrial. surtout.

et que fait on du projet de audiences soit: l'auto. route?

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.

- que le port ne sera pas étendu avant 1984 !

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.

il s'agit bien d'un second mandat !

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.

on nous
remet le pro-
blème entre
les mains ?

Période 1978-1982

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES BATTURES DE BEAUPORT

conseil des ports nationaux
port de québec

pluram.
inc. 
1977



IM 2004

1977

V. 1

EX. 6

En résumé, on peut dire qu'à l'heure actuelle, l'importance des Battures dans le Port se fait surtout sentir au niveau du trafic des vrac liquides et solides. La disponibilité de vastes terre-plein à l'arrière des quais joue sans aucun doute un rôle important dans le développement des activités de transbordement et d'entreposage de produits en vrac; c'est ce qui caractérise les Battures par rapport aux autres composantes ou sections du Port.

Les Battures sont également très importantes pour le Port à cause de leur potentiel de croissance et la possibilité d'y incorporer les nouvelles technologies de transport intermodal portuaire. Dans les sections suivantes, on examinera en détail le projet de récupération proposé par les autorités portuaires sur le site des Battures.

3.3

PROJET DE DEVELOPPEMENT DES BATTURES DE BEAUPORT

Le projet mis de l'avant aux Battures concerne à la fois le développement d'activités industrielles et portuaires, comme celles qu'on y retrouve déjà.

Dans le cas des activités industrielles, on vise essentiellement les entreprises qui ont recours au transport maritime de façon régulière et qui ont un avantage marqué à être localisées à proximité immédiate d'infrastructures portuaires.

L'objet de cette section du rapport est d'examiner les caractéristiques mêmes du projet de récupération et d'en évaluer les potentiels et contraintes au niveau de l'environnement général et du site en particulier.

3.3.1

Remplissage et ligne de quai proposés

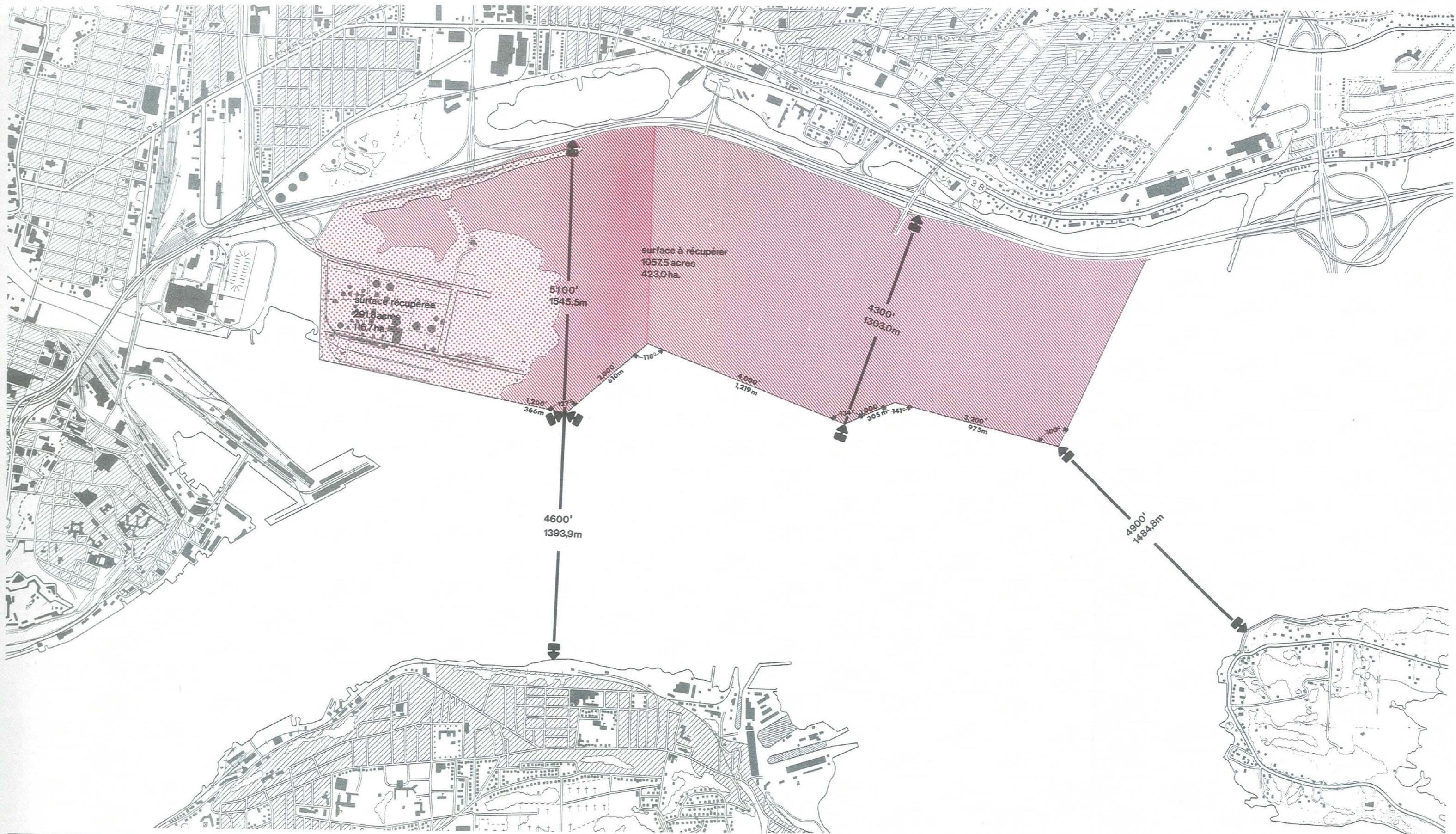
Le projet de récupération de terrain sur les Battures est directement fonction de la future ligne de quai. Celle-ci a été établie sur des bases scientifiques à l'aide d'essais en laboratoire sur le modèle hydraulique réduit du Port de Québec.

On y a simulé différentes conditions climatiques, de courant et de glace de façon à déterminer la solution idéale du point de vue de la navigation. Cette ligne de quai résultante est illustrée à la planche 3.

Par ailleurs, elle délimite un territoire d'une superficie totale d'environ 540 hectares (1,350 acres) dans l'espace compris entre l'autoroute des Grèves, la Papeterie Reed, les futurs quais et l'extrémité est du développement industrialo-portuaire. Une certaine proportion de ce territoire étant déjà récupérée, elle implique donc directement la récupération de plus de 420 hectares (1,050 acres) dont 330 (825 acres) à des fins industrialo-portuaires, le reste étant réparti pour d'autres fonctions (ex. cour de triage du C.N., poste d'épuration du B.A.E.Q.M.).

Un calcul rapide du volume de matériaux de remplissage nécessaire à la récupération de tout cet espace donne un ordre de grandeur d'environ 40,000,000 verges cubes. Pour assurer une compaction régulière et une capacité portante uniforme, ces matières devraient provenir essentiellement de dragages effectués dans les environs des Battures.

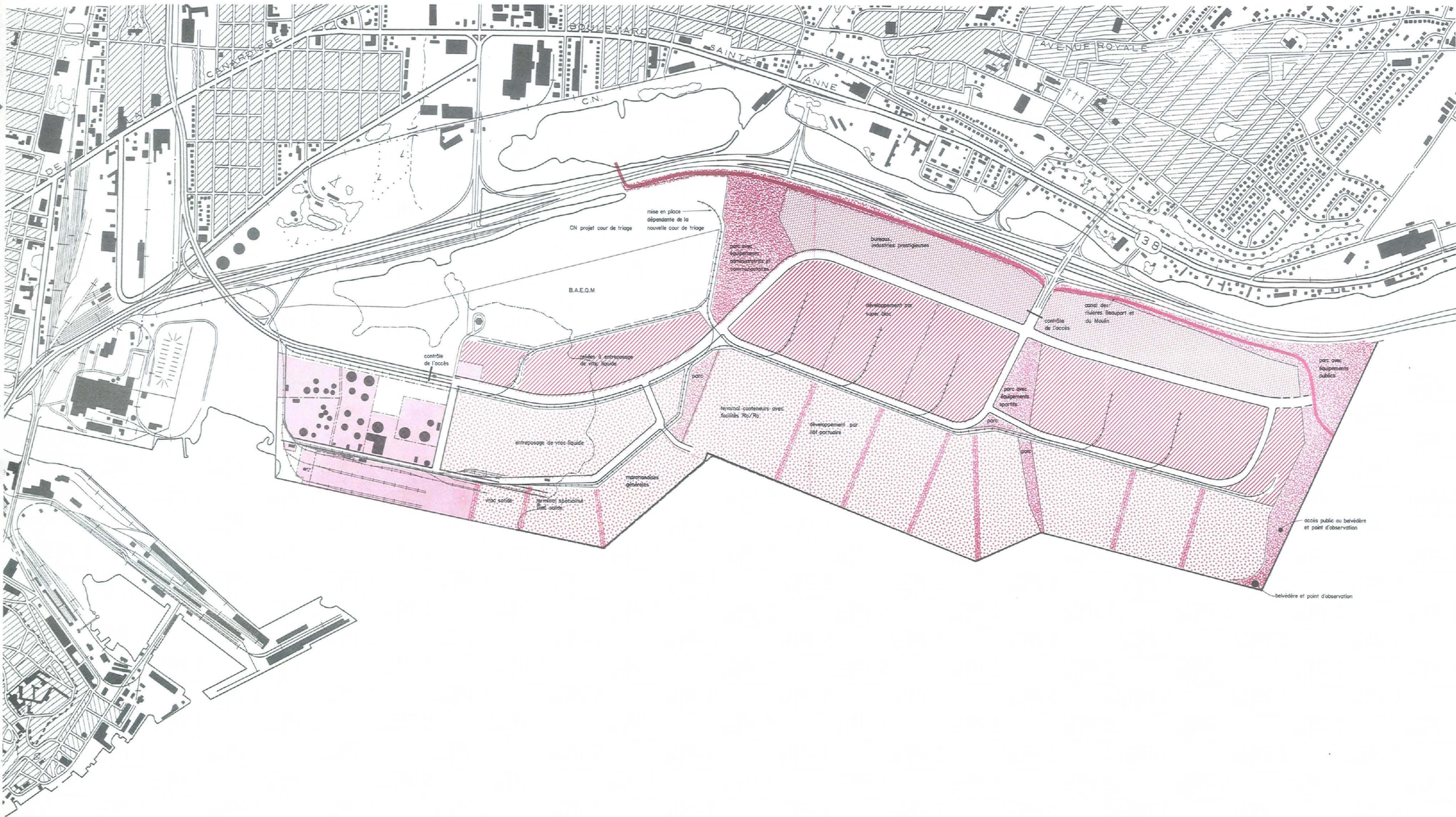
Selon cette même ligne, on serait en mesure de compter 11 nouveaux postes à quai d'une longueur habituelle de 303 mètres (1,000 pieds) chacun, l'extension totale prévue étant de 3454,5 mètres (11,400 pieds).



PROJET DE REMPLISSAGE ET DE LIGNE DE QUAI




limite actuelle du remplissage ———
 limite proposée du remplissage - - - - -
 partie déjà remplie 
 partie à remplir 

dossier no: 417-02
 échelle 
 vérifié le 20/05/77 par *A.L.*



CONSEIL DES PORTS NATIONAUX  PORT DE QUÉBEC
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES BATTURES DE BEAUPORT

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

- limite actuelle du remplissage
- limite proposée du remplissage
- terrains occupés
- activités portuaires
- activités industrielles
- activités mixtes
-  parcs
-  zone tampon
-  parcs

dossier no: 417-02
 échelle 0 500 1000
 vérifié le 20/05/97 par 



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES BATTURES DE BEAUPORT

conseil des ports nationaux
port de québec

pluram.
inc. 
1977

IM
2,004
1977
V.2

650

TABLEAU 4.7

BATTURES DE BEAUPORT -
AFFECTATION DES SOLS - PHASE ULTIME

Activités	Superficie (en hectares)	
Activités portuaires	179.3	(41.9%)
Activités industrielles	101.3	(23.7%)
Activités mixtes	47.9	(11.2%)
Superficie développable	328.5	(76.8%)
Infrastructures	50.2	(11.9%)
Espaces verts (1)	48.9	(11.5%)
Superficie non-développable	99.1	(23.2%)
Superficie totale	427.6	(100%)

2 1057 acres

(1) Y compris le canal de la rivière Beauport et les zones tampon entre les îlots portuaires.

TABLEAU 4.8.1

EVALUATION DES COÛTS DE DEVELOPPEMENT (DOLLARS 1977)

NATURE DES TRAVAUX	ETAPE 1 (1977-1986)	ETAPE 2 (1986-2001)	ETAPE 3 (2001 +)	TOTAL
Récupération de terrain(1) (superficie brute)	\$14,000,000 (51.7 ha.)	\$35,700,000 (153.4 ha.)	\$24,600,000 (126.7 ha.)	\$74,300,000 (331.8 ha.)
Construction de quais (nombre de quais)	22,950,000 (3 quais)	31,875,000 (5 quais)	20,400,000 (3 quais)	75,225,000 (11 quais)
Desserte ferroviaire	696,800	503,360	291,200	1,491,360
Desserte routière (artère principale et collectrice)	852,700	1,197,200	960,300	3,010,200
Canal de la rivière Beauport	-----	405,450	405,450	810,900
Barrage de retenue	-----	-----	400,000	400,000
Aqueduc	300,500	562,500	272,500	1,135,500
Egout pluvial	454,500	973,800	412,150	1,840,450
Egout sanitaire	688,700	1,412,850	342,000	2,443,550
Sous-total	\$39,943,200	\$72,630,160	\$48,083,600	\$160,656,960
Imprévus et contingences (25%)	9,985,800	18,160,000	12,020,000	40,164,240
TOTAL	\$49,929,000	\$90,790,160	\$60,103,600	\$200,821,200

(1) Etape 1: Superficie nette totale: 67,6 hectares (y compris terrains récupérés non-construits); Act. industrielles: 18,5 hectares; Act. portuaires: 49,1 hectares.

Etape 2: Superficie nette totale: 132,9 hectares; Act. industrielles: 45,0 hectares; Act. portuaires: 64,2 hectares; Act. mixtes: 23,7 hectares.

Etape 3: Superficie nette totale: 95,5 hectares; Act. industrielles: 37,8 hectares; Act. portuaires: 33,5 hectares; Act. mixtes: 24,2 hectares.

Sur les battues de Beauport

Le port de Québec respectera l'environnement

par Denis ANGERS

"La direction du port de Québec a l'intention bien arrêtée de respecter scrupuleusement les lois fédérales et provinciales régissant la conservation de l'environnement. C'est pourquoi nous commanderons incessamment une étude approfondie sur les conséquences possibles du développement portuaire des battures de Beauport".

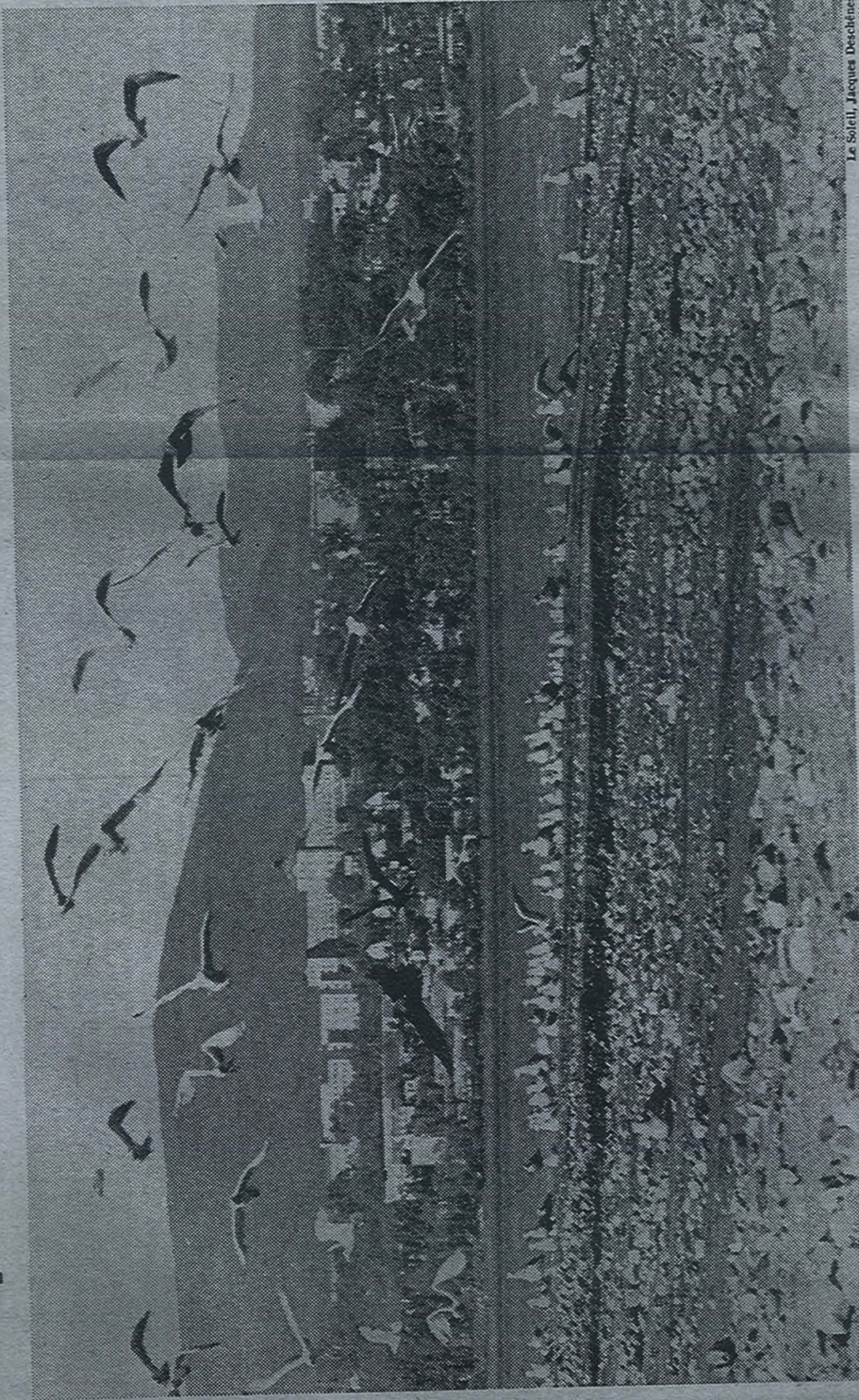
C'est ce qu'a déclaré hier le directeur du port de Québec, le capitaine Henri Allard. Faisant écho aux craintes récemment formulées par l'Association des biologistes du Québec relativement à la détérioration écologique des battures, le capitaine Allard a de plus affirmé au SOLEIL que son organisme "regardera de très près les impacts sur le milieu faunique que pourrait comporter tout développement ultérieur des installations portuaires de la vieille capitale, du côté de Beauport".

Dans cette optique, le directeur Allard espère d'ailleurs pouvoir déposer, d'ici la fin de l'année 1978, d'un rapport détaillé qui permettra aux autorités compétentes de mesurer "l'ensemble des implications inhérentes à notre croissance".

Disant regretter l'ambiguïté qu'avait fait naître chez la population les nouvelles alarmistes concernant la construction de l'autoroute des Grèves, le capitaine Allard a réitéré l'engagement du port de Québec de ne pas accentuer le développement du secteur des battures, "sans que soit respecté le processus normal d'évaluation et d'examen en matière d'environnement".

Le directeur Allard déclarait par ailleurs reconnaître que l'aspect écologique n'avait pas tellement présidé au développement contemporain du port de Québec. "C'est un peu normal puisque au moment où nous avons lancé notre programme d'expansion en 1957, personne ou à peu près ne se souciait de protection de l'environnement. L'écologie n'était alors une science à créer".

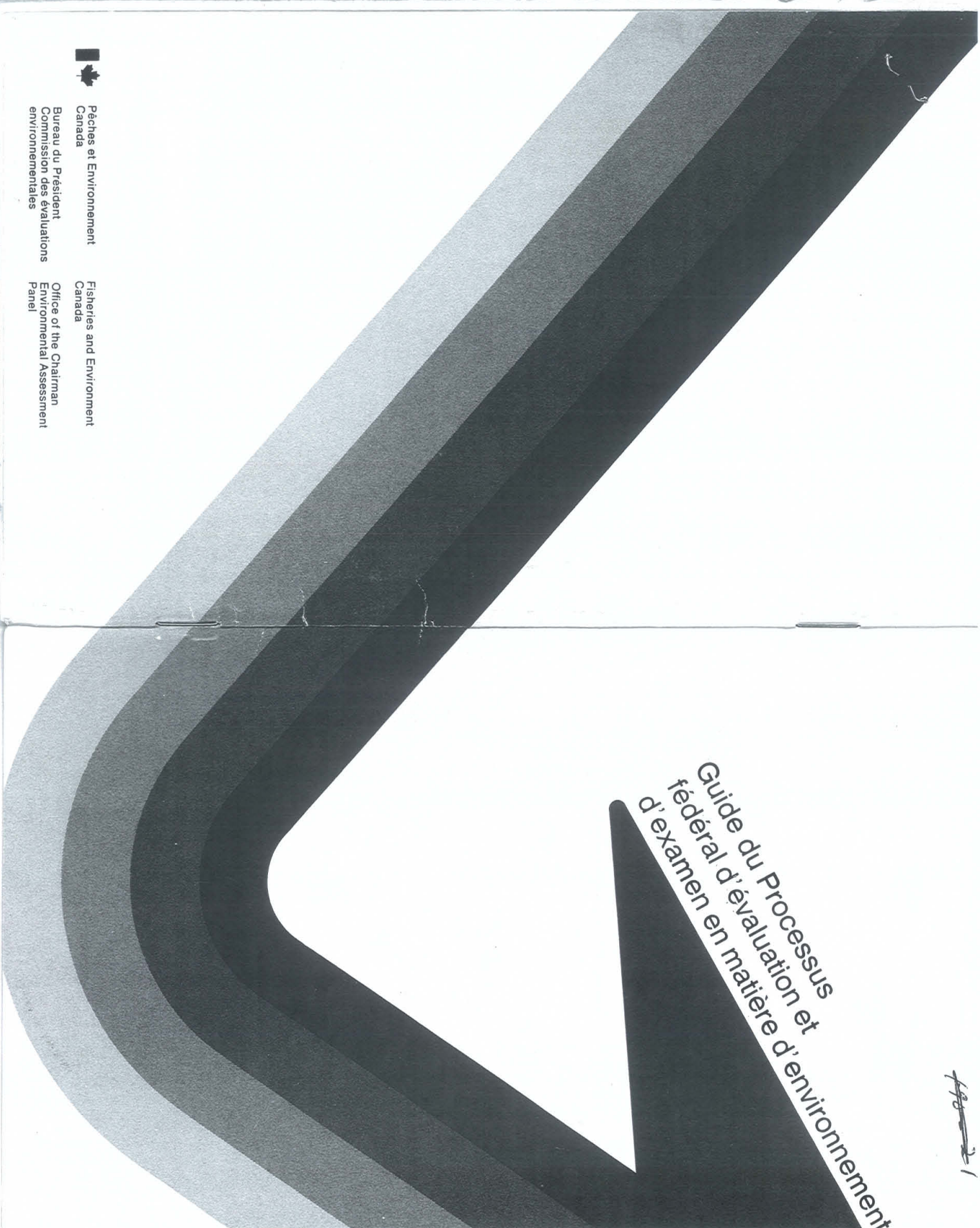
Il devait toutefois avouer que, de nos jours, cette question trouvait place au chapitre, au même titre que les facettes économiques de l'aménagement portuaire. Le capitaine Allard devait enfin laisser entendre que, dépendamment des recommandations de l'étude de à venir, "nous aurons peut-être à considérer, pour l'agrandissement du port de Québec, la possibilité de nous tourner vers d'autres sites de développement".



Le Soleil, Jacques Deschênes

Le port de Québec "étudiera de très près les impacts sur le milieu faunique que pourrait comporter tout développement des installations portuaires de la vieille capitale, du côté de Beauport".

Le Soleil, 15 AOÛT 1978



Guide du Processus
fédéral d'évaluation et
d'examen en matière d'environnement

138-21



Pêches et Environnement
Canada
Bureau du Président
Commission des évaluations
environnementales

Fisheries and Environment
Canada
Office of the Chairman
Environmental Assessment
Panel



Pêches et Environnement
Canada

Fisheries and Environment
Canada

Bureau du Président
Commission d'évaluation
environnementale

Office of the Chairman
Environmental Assessment
Panel

Je suis heureux de publier cette brochure dans laquelle est expliqué le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Ce processus découle d'une décision du Conseil des ministres, prise le 20 décembre 1973, qui ordonne aux ministères et agences du gouvernement fédéral d'évaluer les conséquences que les projets qu'ils entreprennent ou soutiennent pourraient avoir pour l'environnement.

Afin de satisfaire à l'une des prescriptions de cette décision, la Commission d'évaluation environnementale fut créée le premier avril 1974 pour agir en tant qu'agence officielle chargée d'examiner les projets fédéraux que les ministères promoteurs estimeraient susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement.

Une des responsabilités majeures de la Commission est de conseiller le Ministre des Pêches et de l'Environnement quant à la suite qu'il serait souhaitable de donner à de tels projets.

J'ose espérer que la présente brochure permettra de mieux comprendre le Processus ainsi que le rôle et les responsabilités des participants et des membres de la Commission.

Le président,
F. G. Hurrubise

Dessin Roberto Teran

No de cat: En 103-4/1977F

ISBN: 0-662-00534-1

National Printers Ltd.



PORT DE QUÉBEC
PORT OF QUEBEC

10, rue de Quercy
C.P. 2268
Québec (Qué.)
G1K 7P7

10 de Quercy Street
P.O. Box 2268
Quebec, Que.
G1K 7P7

COMMUNIQUE DE PRESSE

Pour publication immédiate

Tél.: (418) 694-3640

Télex 051-2297

Aux chroniqueurs de l'environnement

LE PORT DE QUÉBEC SOUMET SON PROJET D'EXTENSION
PORTUAIRE À UNE COMMISSION ENVIRONNEMENTALE

Afin de respecter le processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, le Port de Québec a demandé au bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales de former une Commission chargée d'examiner le projet de développement portuaire déjà amorcé sur les hauts-fonds du fleuve Saint-Laurent en face de la ville de Beauport.

Cette Commission sera présidée par monsieur F.G. Hurtubise, président exécutif du bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales. Il sera assisté de cinq (5) membres qui seront nommés prochainement. Les travaux de la Commission devraient débiter vers la mi-septembre.

La Commission convoquera une audience publique pour discuter des lignes directrices servant à la préparation de l'étude environnementale. Ensuite, le Port de Québec fera appel à des experts pour la préparation d'une étude d'impact tenant compte des suggestions retenues lors de l'audience publique.

Le rapport résultant de l'étude environnementale sera aussi présenté en audience publique. Par la suite, la Commission fera connaître au ministre fédéral de l'environnement ses recommandations affectant



la mise en oeuvre du projet.

La Commission aura un secrétariat qui veillera à ce que le public soit continuellement informé et participe au processus.

La direction du Port de Québec

Le 8 septembre 1978



EXPOSE DE M. JEAN GUY DUQUET
URBANISTE

A

LA COMMISSION FEDERALE D'EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

SUR

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA ZONE
INDUSTRIALO PORTUAIRE DES BATTURES
DE BEAUPORT

QUEBEC, LES 28-29 NOVEMBRE 1977.

M. LE PRESIDENT DU PORT DE QUEBEC
M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION
MM. LES COMMISSAIRES
MESDAMES & MESSIEURS,

LE MANDAT

EN DECEMBRE 1976, LE PORT DE QUEBEC CONFIAIT A LA FIRME PLURAM INC, URBANISTES-CONSEILS, LE MANDAT DE PREPARER UN SCHEMA D'AMENAGEMENT POUR LES BATTURES DE BEAUPORT. CE PLAN DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DEVAIT DETERMINER EN PARTICULIER

- . LES LOCALISATIONS PREFERENTIELLES POUR LES ACTIVITES PORTUAIRES
- . DES HYPOTHESES D'IMPLANTATION INDUSTRIELLE SELON UNE PERSPECTIVE D'INDUSTRIES MOYENNES AINSI QUE LES CRITERES D'IMPLANTATION S'Y RAPPORTANT
- . LA NATURE ET LA LOCALISATION DES ACTIVITES CONNEXES
- . LES TECHNIQUES DE GESTION I.E. LES NORMES D'IMPLANTATION TANT POUR L'ORGANISME DE GESTION QUE POUR LES ENTREPRISES ET ACTIVITES FUTURES.

LES TERMES DE REFERENCE SOULIGNAIENT EGALEMENT QUE LE SCHEMA DEVAIT S'INSCRIRE DANS SON CONTEXTE REGIONAL ET URBAIN ET S'INSPIRER DES GRANDES ORIENTATIONS ET PROJETS DEJA DEFINIS TELS CEUX FIGURANT AUX ETUDES SUR LA ZONE SPECIALE, LA COMMUNAUTE URBAINE DE QUEBEC, LES ETUDES ANTERIEURES SUR LE PORT, LES GRANDES INFRASTRUCTURES DEJA DECIDEES, ETC.

QU'IL ME SOIT PERMIS D'INDIQUER QU'IL N'EXISTE QUE TRES PEU D'EXEMPLES DE PLANIFICATION PORTUAIRE AU CANADA ET QU'EN DE NOMBREUX ENDROITS, ON EST EN MESURE DE CONSTATER L'INCOHERENCE COUTEUSE A L'INTERIEUR DES ZONES PORTUAIRES, LES CONFLITS D'UTILISATION ET DE DEVELOPPEMENT ENTRE L'ACTIVITE PORTUAIRE ET URBAINE QUAND CE N'EST LA PLUS COMPLETE INCOMPATIBILITE, ET MEME LES CONFLITS A L'INTERIEUR DE FONCTIONS PORTUAIRES ET CONNEXES. LE MANDAT QUI NOUS FUT CONFIE VISAIT DONC A ELABORER UN PLAN D'AMENAGEMENT A LONG TERME DEVANT SERVIR DE CADRE ET D'OUTIL DE GESTION QUOTIDIENS AUX RESPONSABLES DU DEVELOPPEMENT. CE PLAN D'AMENAGEMENT DONT JE VAIS VOUS PRESENTER LES GRANDES LIGNES FUT PRESENTE DANS SA VERSION FINALE AU PORT DE QUEBEC AU DEBUT DE L'ANNEE 1978.

LE TERRITOIRE SOUS ETUDE

LE TERRITOIRE SOUS ETUDE APPELE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DES BATTURES DE BEAUPORT EST COMPRIS ENTRE LA LIGNE DES QAIS TELLE QUE DETERMINEE SUITE AUX ETUDES HYDRAULIQUES SUR MODELE REDUIT, L'AUTOROUTE DES GREVES TELLE QUE DEFINIE PAR LE MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC, ET A L'OUEST PAR, LA PARTIE EXISTANTE, A L'EST, L'EXTREMITE PREVUE DE LA LIGNE DES QAIS I.E. ENTRE LE BOULEVARD DES CHUTES ET L'AUTOROUTE 40, SOIT UN TOTAL DE QUELQUE 1250 ACRES.

LE CONCEPT DE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

IL NOUS SEMBLE UTILE DE PRECISER QUELQUE PEU LE CONCEPT DE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE. DEPUIS PLUSIEURS ANNEES EN EFFET, UNE BONNE PART DE L'ACTIVITE PORTUAIRE PROVIENT DU DEVELOPPEMENT CONSIDERABLE DU TRANSPORT DE VRAC, LIQUIDE OU SOLIDE, EFFECTUE DANS DES NAVIRES DE GRAND GABARIT. SUR CE POINT, LE PORT DE QUEBEC NE FAIT PAS EXCEPTION PUISQU'EN 1977, 93,8% DU TRAFIC PORTUAIRE ETAIT COMPOSE DE CE TYPE DE PRODUIT; LES ACTIVITES INDUSTRIELLES POUR LEUR PART SONT FORTEMENT TRIBUTAIRES DU STOCKAGE OU DU TRANSPORT DE CES PRODUITS.

ON RETROUVE DE PLUS DES ENTREPRISES DONT UNE PARTIE IMPORTANTE DE LA PRODUCTION EST EXPEDIEE PAR NAVIRES AINSI QUE SES ACTIVITES ASSOCIEES AU TRANSPORT MARITIME TELLES LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION DE NAVIRES.

LES ENTREPRISES LES PLUS GENERALEMENT PRESENTES DANS LES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES A TRAVERS LE MONDE, SONT PAR EXEMPLE LES RAFFINERIES, LES COMPLEXES PETRO-CHIMIQUES, LES SIDERURGIES, LES CHANTIERS MARITIMES AINSI QUE LES ENTREPRISES DE TRANSFORMATIONS SECONDAIRES S'Y RATTACHANT. CERTAINES IMPLANTATIONS INDIVIDUELLES PEUVENT MEME ATTEINDRE JUSQU'A 2500 ACRES.

A L'ECHELLE MONDIALE, LES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES ONT DONC LA PLUPART DU TEMPS ENTRE 2500 ET 25000 ACRES ET LEUR LOCALISATION EST GENERALEMENT EXTERIEURE AUX AGGLOMERATIONS URBAINES EN RAISON DES SUPERFICIES REQUISES, DE LA NATURE POLLUANTE DES ACTIVITES ET DES TIRANTS D'EAU REQUIS POUR LES NAVIRES.

LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DES BATTURES DE BEAUPORT NE CORRESPONDRA DONC PAS AUX MODELES MONDIAUX TELS QUE DECRIIS PRECEDEMMENT ET CECI POUR PLUSIEURS RAISONS.

- . LE SITE N'OFFRE PAS DES SUPERFICIES AUSSI IMPORTANTES.
- . LE CONTEXTE URBAIN ET TOURISTIQUE DU SITE, DES TERRITOIRES LIMITROPHES ET DE QUEBEC NE PEUT PERMETTRE L'IMPLANTATION D'ENTREPRISES POLLUANTES DE LA NATURE DE CELLES QUI FORMENT GENERALEMENT LA BASE DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE.
- . DES SITES ONT ETE ETUDIES AILLEURS DANS LA REGION POUR RECEVOIR DE TELLES ENTREPRISES.
- . CERTAINES ACTIVITES TELS LES CHANTIERS MARITIMES EXISTENT DEJA AILLEURS DANS LA REGION.
- . LE POTENTIEL ET L'ATTRACTIVITE DE LA REGION DE QUEBEC NE PERMETTENT PAS D'ANTICIPER DANS UN AVENIR PREVISIBLE UN AUSSI GRAND NOMBRE D'INDUSTRIES MOTRICES ET MEME UN AUSSI GRAND NOMBRE D'INDUSTRIES.

LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DES BATTURES SERA DONC PLUS CONFORME A LA REALITE DE QUEBEC TANT EN TAILLE QUE PAR RAPPORT A LA NATURE DES ACTIVITES QUI S'Y IMPLANTERONT.

LA NATURE DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET PORTUAIRE

TEL QUE L'A INDIQUE MONSIEUR JEAN PAUL BIRON DANS SA PRESENTATION, LE SCHEMA D'AMENAGEMENT S'INSCRIT DANS UNE CONTINUITE HISTORIQUE ET DECISIONNELLE. LES ETUDES, TRAVAUX ET RECHERCHES ANTERIEURS ONT DEJA DETERMINE SANS EQUIVOQUE L'IMPORTANCE DU DEVELOPPEMENT DU PORT DE QUEBEC POUR L'ECONOMIE REGIONALE, POUR LA DIVERSIFICATION DE SA BASE ECONOMIQUE ET AFIN DE PALLIER A LA FAIBLESSE STRUCTURALE DU SECTEUR SECONDAIRE.

PLUS QUE DE DETERMINER DES RYTHMES DE CROISSANCE DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE, EXERCICE QUAND MEME REQUIS POUR DES RAISONS DE PROGRAMMATION BUDGETAIRE, IL ETAIT NECESSAIRE DE CONNAITRE LA NATURE ET LES CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES SUSCEPTIBLES D'ETRE ATTIREES PAR L'EQUIPEMENT SPECIALISE MIS-EN-PLACE ET LE POTENTIEL OFFERT.

POUR CE FAIRE, NOUS AVONS UTILISE PLUSIEURS SOURCES.

- . LES ENTREPRISES EXISTANT DANS LES ZONES AILLEURS DANS LE MONDE (A L'EXCLUSION BIEN SUR DE CELLES NON COMPATIBLES, TEL QUE NOUS L'AVONS SOULIGNE).
- . LES ENQUETES AMERICAINES ET CANADIENNES SUR LES FACTEURS DE LOCALISATION I.E. LES ENTREPRISES AYANT INDIQUE QU'UN PORT ETAIT IMPORTANT POUR LEUR ACTIVITE.
- . LES ETUDES ANTERIEURES EFFECTUEES PAR DIVERS ORGANISMES ET GOUVERNEMENTS.
- . LES DOSSIERS ACTUELLEMENT ACTIFS.

QUARANTE-DEUX TYPES D'INDUSTRIES FURENT RETENUES POUR LESQUELS NOUS AVONS DETERMINE UNE PROBABILITE D'IMPLANTATION SELON LE NOMBRE D'ENTREPRISES DE CHAQUE TYPE EXISTANT AU CANADA. CES ENTREPRISES OCCUPENT, SELON LA MOYENNE CANADIENNE, DES SUPERFICIES VARIANT DE UNE ACRE A QUARANTE-DEUX ACRES ET PAR CONSEQUENT SONT COMPATIBLES AVEC LES CARACTERISTIQUES RECHERCHEES POUR LE SITE.

AUCUNE TECHNIQUE NE PERMET DE PREVOIR FACILEMENT LA CROISSANCE DE L'ACTIVITE PORTUAIRE A QUEBEC. ON DOIT PLUTOT DANS CE CAS SE REFERER A LA NATURE DES ACTIVITES ACTUELLES AINSI QUE LES DIVERS PROJETS ACTUELLEMENT MIS DE L'AVANT.

LA MANUTENTION DU GRAIN QUI CONSTITUE LES TROIS-QUARTS DE L'ACTIVITE DANS LE SECTEUR DES VRACS SOLIDES NE LAISSE PAS PRESAGER, A COURT ET MOYEN TERME, DE NOUVELLES TRANSFORMATIONS EN RAISON DES TRAVAUX ACTUELLEMENT EN COURS.

PAR CONTRE, L'EVOLUTION DU TRAFIC DES MINERAUX DE MEME QUE LES AUTRES TYPES DE VRACS SOLIDES DEJA TRANSITES PAR LE PORT DE QUEBEC, SEL, CHARBON, REBUTS METALLIQUES, SOUFFRE, GYPSE, POTASSE, LAISSE ENTREVOIR UNE CROISSANCE POSSIBLE DE CETTE ACTIVITE. IL EST EGALEMENT DE PLUS EN PLUS QUESTION D'UN TERMINAL SPECIALISE DE PRODUITS FORESTIERS QUI NCESSITE A LUI SEUL UNE SUPERFICIE DE 20 A 25 ACRES.

LES HYDROCARBURES SONT DEJA PRESENTS SUR DIVERS SITES A L'INTERIEUR DES LIMITES DU PORT. LEUR RELOCALISATION EVENTUELLE ET LA CONSOLIDATION DE CETTE ACTIVITE POURRAIT TROUVER PLACE SUR LES BATTURES. LES AUTRES VRACS LIQUIDES, HUILES VEGETALES, PRODUITS CHIMIQUES, DEJA PRESENTS, POURRONT EGALEMENT OCCUPER UNE PARTIE DE LA ZONE INDUSTRIALOPORTUAIRE.

QUANT AUX MARCHANDISES GENERALES, EN DEPIT DE LEUR FAIBLE IMPORTANCE PAR RAPPORT AUX PRECEDENTS EN TERMES DE TONNAGE, LEUR IMPACT ECONOMIQUE EST PLUS SIGNIFICATIF: ON ESTIME EN EFFET QU'UNE TONNE DE MARCHANDISE GENERALE RAPPORTE ENVIRON DIX (10) FOIS PLUS QU'UNE TONNE DE VRAC SOLIDE OU LIQUIDE. LE DEPLACEMENT DES ACTIVITES DU VIEUX-PORT ET LA CONSTRUCTION EVENTUELLE D'UN TERMINAL A CONTENEURS PUBLICS NECESSITERONT DES INSTALLATIONS NOUVELLES POUR LESQUELLES LES BATTURES DE BEAUPORT CONSTITUENT UN SITE PRIVILEGIE.

L'INSERTION DU PROJET DE DEVELOPPEMENT DES BATTURES DANS L'ENVIRONNEMENT URBAIN

LE SITE DES BATTURES EST PARTICULIEREMENT BIEN LOCALISE SUR LE PLAN FONCTIONNEL. LONGE PAR L'AUTOROUTE DES GREVES QUI RATTACHE LA ZONE A TOUT LE RESEAU AUTOROUTIER METROPOLITAIN ET AUX AUTRES SECTEURS D'ACTIVITE INDUSTRIELLE, LA ZONE SERA EVENTUELLEMENT RATTACHEE A LA RIVE-SUD ET A SES ZONES INDUSTRIELLES PAR LE PROJET DE LIEN NORD-SUD PREVU DANS L'AXE DE L'ILE D'ORLEANS.

LE SITE EST EGALEMENT A PROXIMITE IMMEDIATE DU CENTRE-VILLE ET FACILEMENT ACCESSIBLE POUR UN BASSIN IMPORTANT DE MAIN-D'OEUVRE QUE L'ON RETROUVE DANS LA PARTIE EST DE L'AGGLOMERATION QUEBECOISE.

D'UNE FACON PLUS MARGINALE MAIS QU'IL CONVIENT TOUT DE MEME DE SOULIGNER, ON RETROUVE IMMEDIATEMENT EN FACE DES BATTURES, A MOINS DE 1,5 KILOMETRE, LE COMPLEXE DU CHANTIER NAVAL DE LAUZON.

CETTE LOCALISATION, EMINEMMENT PRIVILEGIEE POUR UNE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE ENGENDRE TOUTEFOIS DES CONTRAINTES QU'IL CONVIENT DE SIGNIFIER IMMEDIATEMENT ET QUI DEVRONT GUIDER L'AMENAGEMENT; CES CONTRAINTES DECOULENT DE L'INSERTION DU PROJET DANS LE TISSU URBAIN VOISIN ET DE SA SITUATION PAR RAPPORT AU SECTEUR HISTORIQUE DE QUEBEC.

ELLES SONT DE DEUX TYPES: EN PREMIER, COMME NOUS L'AVONS DEJA INDIQUE, LES ENTREPRISES A CARACTERE POLLUANT DEVRONT ETRE EXCLUES DU SITE. EN SECOND, L'AMENAGEMENT DEVRA RESPECTER LES CARACTERISTIQUES ESTHETIQUES ET VISUELLES DE QUEBEC TANT A L'ECHELLE DE L'ENSEMBLE DU SITE QUE DANS LE DETAIL; ON DEVRA CONTROLER LA HAUTEUR DES IMPLANTATIONS ET LE SITE DEVRA ETRE MORCELE EN UNITES PLUS PETITES AFIN DE FACILITER L'INTEGRATION VISUELLE TANT A PARTIR DU PROMONTOIRE DE QUEBEC QUE POUR LES RESIDENTS DE LA COTE DE BEAUPORT.

LES PRINCIPES DIRECTEURS DU SCHEMA D'AMENAGEMENT

ADEQUATION DES EQUIPEMENTS AUX ACTIVITES PORTUAIRES

AFIN D'ASSURER UN DEVELOPPEMENT OPTIMAL, IL FAUT VISER A RESERVER POUR USAGE EXCLUSIF CERTAINS DES QUAIS PROJETES QUI, PAR LEURS CARACTERISTIQUES, SE PRETENT MIEUX A UN USAGE SPECIFIQUE. CE SONT LES EMPLACEMENTS DES FUTURS QUAIS 55 ET 58.

LE QUAI 55, EN RAISON DE SA LONGUEUR PLUS IMPORTANTE, DE SA PROFONDEUR (ET PAR CONSEQUENT DE SON COUT) AINSI QUE DE SA LOCALISATION DEVRAIT ETRE RESERVE AUX ACTIVITES ASSOCIEES A LA VENUE DES PLUS GROS NAVIRES QUI UTILISERONT LE PORT, C'EST-A-DIRE ESSENTIELLEMENT POUR LE VRAC SOLIDE,

LE QUAI 58 POUR SA PART DEVRAIT ETRE RETENU POUR L'INSTALLATION EVENTUELLE D'UN TERMINAL DE CONTENEURS AVEC POSSIBILITE DE SERVICE RO/RO. CETTE ASSOCIATION CONTE-NEURS-RO/RO EST TRES INTERESSANTE PUISQU'ON RETROUVE DE PLUS EN PLUS DES NAVIRES MIXTES COMBINANT LES DEUX TYPES DE FACILITES. L'ENDROIT CHOISI POUR CETTE ACTIVITE SERAIT LE QUAI 58 ET SON TERRE-PLEIN ALORS QUE L'INTERSECTION DES QUAIS 57 ET 58 SERVIRAIT AUX MOUVEMENTS DE ROULAGE.

REPARTITION DES FONCTIONS SUR LE SITE

LA DISTRIBUTION DES ACTIVITES SUR LE SITE DOIT REPENDRE A TROIS PRINCIPES FONDAMENTAUX: L'UTILISATION OPTIMALE DES POSTES A QUAIS, LA COMPATIBILITE FONCTIONNELLE DES ACTIVITES ET L'INTEGRATION VISUELLE AVEC LE MILIEU URBAIN ENVIRONNANT.

UTILISATION OPTIMALE DES POSTES A QUAI

LA REPARTITION DES FONCTIONS DOIT SE FAIRE D'ABORD ET AVANT TOUT SELON L'INTENSITE D'UTILISATION DES QUAIS ET LA NECESSITE POUR CERTAINES ACTIVITES SPECIFIQUES D'ETRE VOISINES DE CEUX-CI.

LA BORDURE IMMEDIATE DES QUAIS DOIT ETRE RESERVEE A DES FONCTIONS TELLES LE TRANSBORDEMENT DU VRAC SOLIDE, LA MANUTENTION DE MARCHANDISES GENERALES, CONTENEURISEES OU NON, AINSI QU'A DES OPERATIONS QUI NE PEUVENT S'EXERCER AU MOYEN DE SYSTEMES TELS PIPELINES OU CONVOYEURS.

SAUF DANS LE CAS OU LE NIVEAU D'ACTIVITE JUSTIFIE L'USAGE EXCLUSIF ET CONTINU D'UN POSTE A QUAI, LES DIVERSES ACTIVITES INDUSTRIELLES OU D'ENTREPOSAGE SERONT LOCALISEES A DISTANCE DES QUAIS ET UTILISERONT LES FACILITES COMMUNES (QUAIS PUBLICS) OU UNE TECHNIQUE SPECIFIQUE (PIPELINE OU CONVOYEUR EN SITE PROPRE).

LE PRINCIPE GENERAL DE COMPATIBILITE FONCTIONNELLE DES ACTIVITES QUI VISE A REGROUPER LES ACTIVITES SELON DES LIENS LOGIQUES PEUT ICI ETRE ILLUSTRE PAR DES EXEMPLES. LES INDUSTRIES UTILISANT DES VRACS LIQUIDES DANS LEUR PROCESSUS DE FABRICATION SERONT LOCALISEES A PROXIMITE DES AIRES DE STOCKAGE; LES ENTREPRISES DE TRANSPORT SERONT DE PREFERENCE ASSOCIEES AU SITE PREVU POUR LE POSTE A CONTE-NEURS ET A PROXIMITE DES AIRES DE STOCKAGE ET DE TRANS-BORDEMENT DES MARCHANDISES GENERALES, ETC.

CE PRINCIPE DEVRA GUIDER L'AMENAGEMENT TANT DANS LE PLAN, QUI PREVOIRA LES SUPERFICIES REQUISES, QUE DANS L'OPERATION QUOTIDIENNE DE L'IMPLANTATION.

LA NATURE DES ACTIVITES ET LA LOCALISATION DANS LA ZONE URBAINE ACCROISSENT L'IMPORTANCE QUE NOUS DONNONS AU PRINCIPE DE L'INTEGRATION VISUELLE AU MILIEU. LE PREMIER OBJECTIF VISE LA PROTECTION DES ABORDS DE L'AUTOROUTE DES GREVES. CES TERRAINS DEVRONT CONNAITRE UN AMENAGEMENT PARTICULIEREMENT SOIGNE TANT EN RAISON DU VOISINAGE MEME DE L'AUTOROUTE QU'A CAUSE DE LA PRESENCE D'UN PARC TOUT AU LONG DE LA BORDURE NORD DE CELLE-CI. NOUS Y PRECONISONS DONC DES FONCTIONS PARTICULIERES TELLES BUREAUX, ACTIVITES PARA-INDUSTRIELLES OU INDUSTRIES DE PRESTIGE QUI FACILITERONT LA TRANSITION ENTRE LE CARACTERE URBAIN DE BEAUPORT ET LES TERRAINS STRICTEMENT INDUSTRIELS.

LE SITE DES BATTURES EST EGALEMENT OUVERT VISUELLEMENT SUR LA PLUPART DES POINTS D'INTERET TOURISTIQUE DE LA REGION, EN PARTICULIER LE PROMONTOIRE DU CAP DIAMANT ET L'ILE D'ORLEANS.

DE QUEBEC, LES ELEVATEURS A GRAINS DU VIEUX-PORT ET LES INSTALLATIONS DE LA PAPETERIE REED FOURNISSENT UN AVANT-PLAN QUI, SI ILS NE DISSIMULENT PAS, DU MOINS DIMINUENT L'IMPORTANCE DE L'IMPACT DES RESERVOIRS D'HYDROCARBURES DEJA EN PLACE. ON DEVRAIT DONC PROFITER DE CES ECRANS ET LOCALISER A PROXIMITE DES INSTALLATIONS EXISTANTES LES FUTURS RESERVOIRS DANS LA PARTIE OUEST DU DEVELOPPEMENT. AILLEURS SUR LE SITE, DES LIMITATIONS DE HAUTEUR DEVRONT ETRE APPLIQUEES.

L'INTEGRATION VISUELLE DEVRA DE PLUS ETRE PROTEGEE PAR UN CERTAIN MORCELLEMENT AU MOYEN DE ZONES-TAMPONS BOISEES QUI DIMINUERONT L'IMPACT DES 445 HECTARES QUI COMPOSENT LE SITE; ELLES AURONT EGALEMENT POUR EFFET D'AMELIORER LA QUALITE DU PAYSAGE A PARTIR DE LA RIVE-SUD ET DE L'ILE D'ORLEANS.

L'AMENAGEMENT INTERNE SOIGNE

UN INVESTISSEMENT PUBLIC D'UNE TELLE ENVERGURE ET D'UNE TELLE IMPORTANCE NE PEUT SE CONCEVOIR DANS LE CONTEXTE PARTICULIER QUE NOUS AVONS INDIQUE SANS UN SOUCI PRIMORDIAL DE L'IMAGE DU SITE. EN PLUS DES SUPERFICIES IMPORTANTES RESERVEES AUX ZONES TAMPONS BOISEES, L'ACCENT DEVRA ETRE PLACE SUR LE TRAITEMENT PAYSAGER DES EMPRISES DES RUES ET DES TERRAINS PUBLICS.

CET EFFORT DEVRA ETRE SOUTENU PAR L'APPLICATION RIGOUREUSE DE NORMES D'IMPLANTATION ET D'AMENAGEMENT AUXQUELLES TOUS LES FUTURS USAGERS SERONT SOUMIS.

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT

PRINCIPES GENERAUX

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT SE DEVELOPPE CONFORMEMENT A LA GEOMETRIE MEME DU SITE SELON TROIS SECTEURS GENERAUX D'ACTIVITE S'ETENDANT DEPUIS LA BORDURE DES QUAIS JUSQU'A L'AUTOROUTE DES GREVES; LE SECTEUR DES ACTIVITES PORTUAIRES, LE SECTEUR INDUSTRIEL AU CENTRE ET FINALEMENT, EN BORDURE DE L'AUTOROUTE, UNE ZONE D'ACTIVITES MIXTES AUX CARACTERISTIQUES SPECIALES. LA DESSERTTE ROUTIERE EST ASSUREE PAR LE PROLONGEMENT DU BOULEVARD HENRI-BOURASSA, DEPUIS L'EST DU SITE JUSQU'A L'AUTRE ACCES AU NIVEAU DU BOULEVARD DES CHUTES.

PERPENDICULAIREMENT A CET AXE EST-OUEST, LE TERRAIN EST DIVISE EN TROIS SECTEURS A PEU PRES EGAUX PAR TROIS PARCS BOISES QUI SERVIRONT DE ZONES-TAMPON ET QUI SERONT APTES A ACCUEILLIR DES FONCTIONS RECREATIVES, COMMUNAUTAIRES ET ADMINISTRATIVES.

NOUS PROCEDERONS MAINTENANT A UNE DESCRIPTION PLUS DETAILLEE DE CHACUNE DE CES COMPOSANTES.

LES ACTIVITES PORTUAIRES

CES ACTIVITES SE TROUVENT CONCENTREES EN BORDURE IMMEDIATE DE LA LIGNE DE QUAI ET AFFECTENT UNE PROFONDEUR VARIABLE SELON LEUR LOCALISATION SUR LE SITE. IDEALEMENT D'ENVIRON 450 METRES, LA ZONE PORTUAIRE OCCUPE UNE PLUS GRANDE PROFONDEUR DANS LE PROLONGEMENT DE LA PARTIE ACTUELLEMENT DEVELOPPEE, CECI AFIN DE RECEVOIR LA MAJORITE DES RESERVOIRS DE VRACS LIQUIDES QUI SERAIENT SUSCEPTIBLES DE S'IMPLANTER SUR LES BATTURES; PLUS A L'EST, ELLE SE REDUIT A QUELQUE 350 METRES.

LA BORDURE IMMEDIATE DES QUAIS SERA RESERVEE AUX ACTIVITES DE TRANSBORDEMENT ET DE STOCKAGE DE VRACS SOLIDES AUSSI BIEN QUE DE MARCHANDISES GENERALES, CONTENEURISEES OU NON. LES SEULES ACTIVITES INDUSTRIELLES POSSIBLES DANS CETTE ZONE SONT CELLES QUI JUSTIFIENT L'USAGE EXCLUSIF D'UN QUAIS.

LES ACTIVITES PORTUAIRES DE MANUTENTION ET DE STOCKAGE DES VRACS, LIQUIDES OU SOLIDES, DEVRONT REpondre A DES NORMES D'IMPLANTATION ET D'OPERATION VISANT UNE PLUS GRANDE QUALITE DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT: LIMITES DE HAUTEUR ET NORMES D'EMISSION DE POUSSIERES, ETC.

LES ACTIVITES INDUSTRIELLES

LA PARTIE MEDIANE DU SITE A ETE CONSACREE A LA FONCTION INDUSTRIELLE. D'UNE SUPERFICIE D'ENVIRON 100 HECTARES, ELLE A UNE PROFONDEUR VARIANT ENTRE 200 ET 450 METRES SELON LA LOCALISATION SUR LE SITE. AUCUNE SPECIALISATION PARTICULIERE N'EST PREVUE SUR CES TERRAINS AUTRE QUE LA RELATION AUX ACTIVITES PORTUAIRES, SI CE N'EST QUE DANS LA PARTIE OUEST, LA PROXIMITE DU STOCKAGE DE VRACS LIQUIDES FAVORISE LES INDUSTRIES QUI PEUVENT S'Y RATTACHER DIRECTEMENT PAR LA NATURE DE LEURS ACTIVITES.

DES QUAIS A USAGE PUBLIC MUNIS OU NON D'ENTREPOTS SERONT A LA DISPOSITION DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES QUI SE LOCALISERONT SUR LES BATTURES, CE QUI FACILITE LEUR IMPLANTATION AILLEURS QUE SUR LA BORDURE IMMEDIATE DES QUAIS.

LES ACTIVITES MIXTES

TEL QUE NOUS L'AVONS EXPRIME PRECEDEMMENT, LES TERRAINS RIVERAINS DE L'AUTOROUTE DES GREVES SONT DESTINES A DES IMPLANTATION PARTICULIERES QUI AURONT POUR ROLE D'ASSURER LA TRANSITION ENTRE LE MILIEU URBAIN ENVIRONNANT ET LES ACTIVITES STRICTEMENT PORTUAIRES OU INDUSTRIELLES. CETTE ZONE D'ENVIRON 250 METRES DE PROFONDEUR ET D'UNE SUPERFICIE DE 48 HECTARES SERA RESERVEE A DES ACTIVITES POUVANT NE PAS AVOIR DE LIEN FONCTIONNEL A L'ACTIVITE PORTUAIRE (INDUSTRIE, BUREAUX, PARA-INDUSTRIEL, BATIMENTS A USAGE MIXTE (SPEC. BUILDING), ET DONT L'IMPLANTATION DEVRA REpondre A DES NORMES PLUS RIGOREUSES DE CONSTRUCTION ET D'AMENAGEMENT EXTERIEUR.

CETTE ZONE D'ACTIVITES MIXTES RELATIVEMENT MARGINALE SUR LE PLAN FONCTIONNEL EST TRES IMPORTANTE POUR L'INTEGRATION DU SITE DANS SON ENVIRONNEMENT IMMEDIAT. SON DEVELOPPEMENT POURRAIT EN ETRE ASSUME PAR UN ORGANISME AUTRE QUE LE PORT DE QUEBEC.

LES EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

EN PHASE ULTIME, LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE POURRA RECEVOIR QUOTIDIENNEMENT PLUS DE 5,000 TRAVAILLEURS POUR LESQUELS DES SERVICES COMMERCIAUX ET COMMUNAUTAIRES DOIVENT ETRE PREVUS (BANQUE, CAFETERIA, STATION-SERVICE, EQUIPEMENTS SPORTIFS). DE PLUS, L'ACTIVITE INDUSTRIELLE ELLE-MEME REQUIERT CERTAINS SERVICES, FINANCIERS ET PROFESSIONNELS EN PARTICULIER.

IL EST AUSSI A PREVOIR LA NECESSITE DE SERVICES ADMINISTRATIFS OU POURRAIENT SE TROUVER CERTAINES FONCTIONS D'INFORMATION ET D'INTERPRETATION POUR LE PUBLIC GENERAL.

CES FACILITES DEVRONT ETRE AMENAGEES AU FUR ET A MESURE DES BESOINS A L'INTERIEUR OU A PROXIMITE IMMEDIATE DES DEUX PRINCIPAUX PARCS PREVUS SUR LE SITE.

PARCS, ESPACES VERTS, ZONES TAMPONS

NOUS AVONS DEJA MIS EN EVIDENCE LA NECESSITE ET L'IMPORTANCE DES ESPACES VERTS DANS L'AMENAGEMENT DES BATTURES, ET UNE PROPORTION SIGNIFICATIVE DE TERRAIN, (10%) A ETE RETENUE A CETTE FIN.

TROIS GRANDS PARCS PERPENDICULAIRES A LA LIGNE DE QUAI MORCELENT LE SITE ET ATTENUENT LA TRANSITION A LA LIMITE EST DES TERRAINS. CHACUN DE CES PARCS A ETE DOTE D'UNE VOCATION SPECIFIQUE:

- . LE PARC OUEST REGROUPE LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES ET ADMINISTRATIFS, UN POSTE D'ACCUEIL ET D'INTERPRETATION POUR LE PUBLIC.
- . LE PARC CENTRAL CONCENTRE LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS SPORTIFS ET AIRES DE DETENTE POUR TRAVAILLEURS.
- . LE PARC DE L'EXTREME EST EST AMENAGE DE LA FACON LA PLUS NATURELLE POSSIBLE ET PERMET UN ACCES AU FLEUVE POUR LE PUBLIC. DE FACON NON-EXHAUSTIVE, LES EQUIPEMENTS POURRAIENT COMPRENDRE AIRES DE PIQUE-NIQUE, SENTIERS PIETONNIERS, RAMPE DE LANCEMENT, AP-PONTEMENT ET AUTRES EQUIPEMENTS A CARACTERE NAUTIQUE.

CES PARCS SONT RELIES ENTRE EUX ET COMPLETEES PAR L'AMENAGEMENT DE LA BORDURE DE L'AUTOROUTE CENTRE SUR LA PRESENCE D'UN CANAL RECEVANT LES EAUX DES RIVIERES BEAUPORT ET DU MOULIN AINSI QUE LES NOMBREUSES CONDUITES D'EGOUT PLUVIAL QUI SE DEVERSENT PRESENTEMENT AU FLEUVE. CET AMENAGEMENT LINEAIRE PENDANT DU PARC PROJETE DE L'AUTRE COTE DE L'AUTOROUTE POURRAIT RECEVOIR DES RESEAUX DE PROMENADE PIETONNIERE OU CYCLABLE.

EN PLUS, DES ZONES TAMPONS TERRASSEES ET BOISEES DEVRONT ETRE AMENAGEES ENTRE CHACUN DES ILOTS PORTUAIRES OU DES SOUS-ZONES INDUSTRIELS.

LES METHODES (SYSTEMES) D'AMENAGEMENT PRECONISEES

ON PEUT VERIFIER DANS LES EXEMPLES D'AMENAGEMENT INDUSTRIEL EXISTANT LES DEUX PRINCIPES QUI PREVALENT GENERALEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT DES ESPACES D'UNE TELLE NATURE:

- D'UNE PART LA VIABILISATION INITIALE DE GRANDES SUPERFICIES PERMET UNE PLUS GRANDE FLEXIBILITE DANS LA LOCALISATION DES ENTREPRISES ET REND PLUS FACILE L'APPLICATION D'UN PLAN D'AMENAGEMENT ET D'UN ZONAGE REGROUPANT LES ACTIVITES SELON DES CRITERES ESTHETIQUES OU FONCTIONNELS;

. D'AUTRE PART LE DEVELOPPEMENT AU COUP PAR COUP SELON LEQUEL LES AMENAGEMENTS NE SONT REALISES QU'A LA DEMANDE, I.E. AU FUR ET A MESURE DE L'ARRIVEE DES OCCUPANTS ET GENERALEMENT A LA SUITE IMMEDIATE DU TERRAIN DEJA AMENAGE.

LA PREMIERE METHODE OFFRE BIEN SUR TOUTE LA FLEXIBILITE RECHERCHEE POUR L'IMPLANTATION INDUSTRIELLE ET SATISFAIT LES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT, MAIS ELLE EST EN GENERAL TELLEMENT COUTEUSE D'INVESTISSEMENT INITIAL, SURTOUT DANS LE CAS PRESENT, QU'ELLE N'EST ENVISAGEABLE QUE POUR DE PETITES SUPERFICIES.

LA SECONDE METHODE S'AVERE PLUS JUSTIFIABLE A COURT TERME PUISQU'ELLE REDUIT A PRESQUE RIEN LES INVESTISSEMENTS NON IMMEDIATEMENT RENTABILISES; ELLE CONDUIT TOUTEFOIS RAREMENT A UN RESULTAT INTERESSANT NON SEULEMENT AU POINT DE VUE ESTHETIQUE, MAIS EGALEMENT AU POINT DE VUE FONCTIONNEL ET PEUT MEME ACCROITRE LES COUTS A LONG TERME. UN EXERCICE DE SIMULATION NOUS A DEMONTRE HORS DE TOUT DOUTE QUE LE DEVELOPPEMENT SEQUENTIEL AU COUP PAR COUP CONDUIT A SACRIFIER LA PLUPART DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT PREALABLEMENT ACCEPTES DE TOUS.

POUR PALLIER A CETTE SITUATION, NOUS AVONS CHERCHE A DEVELOPPER UNE TECHNIQUE DE MISE EN VALEUR QUI CONSISTE A PREVOIR INITIALEMENT LA CONSTRUCTION DE QUELQUES INFRASTRUCTURES MAJEURES DE BASE (ACCES DE L'AUTOROUTE, ARTERE ROUTIERE PRINCIPALE, DESSERTE EN INFRASTRUCTURES), PUIS D'ASSURER LE DEVELOPPEMENT SELON LA METHODE DES BLOCS INDUSTRIELS ET LEUR EQUIVALENT, L'ILOT PORTUAIRE.

DANS LE PREMIER CAS, IL S'AGIT DE MODULES D'ENVIRON 16 HECTARES DEVELOPPES EN BORDURE DES VOIES COLLECTRICES AU FUR ET A MESURE DES BESOINS ET SELON LES LOCALISATIONS QUI CONVIENNENT AUX PRINCIPAUX USAGERS. CES BLOCS DE TERRAINS PEUVENT PAR CONSEQUENT ETRE DEVELOPPES TANT A L'OUEST QU'A L'EST DU SITE EN SUIVANT LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT POURVU QU'ILS SE RATTACHENT AUX INFRASTRUCTURES CONSTRUITES INITIALEMENT. ON PEUT MEME SONGER A AMORCER PLUS D'UN DE CES BLOCS POUR REpondRE A DES BESOINS DIFFERENCIES TELS QUE DEFINIS AU ZONAGE ET AFIN DE MAINTENIR UNE CERTAINE DISPONIBILITE DE TERRAINS.

CETTE SUPERFICIE PERMET DE SATISFAIRE DES TYPES VARIES DE BESOINS ET LE DECOUPAGE AINSI QUE LA LOCALISATION DES VOIES DE DESSERTE DES TERRAINS S'EFFECTUE AU FUR ET A MESURE DU DEVELOPPEMENT.

L'ILOT PORTUAIRE DE SON COTE CONSTITUE POUR UNE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE L'EQUIVALENT DU BLOC INDUSTRIEL. IL EST CONSTITUE D'UN BLOC DE TERRAIN RECUPERE SIMULTANEMENT A LA CONSTRUCTION D'UN QUAI, SITUE IMMEDIATEMENT DERRIERE CELUI-CI ET D'UNE SUPERFICIE QUASI-IDENTIQUE AU BLOC INDUSTRIEL 300 METRES PAR ENVIRON 450 METRES DE PROFONDEUR.

LE NOM D'ILOT PORTUAIRE VIENT DU FAIT QU'IL EST POSSIBLE DE LE DEVELOPPER N'IMPORTE OU SUR LE TERRITOIRE DES BATTURES, MEME ISOLEMENT, PUIS DE LE RATTACHER AU SECTEUR DEJA DEVELOPPE PAR UN REMPLISSAGE MINIMUM.

CETTE TECHNIQUE OFFRE L'AVANTAGE DE NOUS DEGAGER DU DEVELOPPEMENT SEQUENTIEL DE L'OUEST VERS L'EST ET DE RESERVER SANS LES CONSTRUIRE LES SITES ET LES QUAIS LES PLUS PROPICES A UNE ACTIVITE SPECIFIQUE. ON PEUT DONC AVEC BEAUCOUP PLUS DE FACILITE AVOIR LA FLEXIBILITE VOULUE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS ET RESPECTER LES PRINCIPES GENERAUX DU SCHEMA D'AMENAGEMENT, ET EN MEME TEMPS EVITER DES INVESTISSEMENTS INITIAUX TROP IMPORTANTS.

DES SIMULATIONS EFFECTUEES AVEC CETTE METHODE DE DEVELOPPEMENT PAR ILOTS PORTUAIRES ET BLOCS INDUSTRIELS NOUS ONT CONVAINCU QU'ELLE PRESENTE DE NOMBREUX AVANTAGES QUANT A L'AMENAGEMENT ET QU'ELLE N'A PAS POUR EFFET DE CONDUIRE A UN ACCROISSEMENT DES COUTS.

CONCLUSION

VOICI DONC ENONCES SUCCINCTEMENT, MESSIEURS LES COMMISSAIRES, LES PRINCIPES DIRECTEURS QUI ONT CONDUIT A L'AMENAGEMENT TEL QU'IL EST PROPOSE, AINSI QUE LE PLAN DONT NOUS AVONS EU L'OPPORTUNITE DE VOUS PRESENTER LES PRINCIPALES COMPOSANTES DEPUIS QUELQUES MINUTES.

JE DEMEURE MAINTENANT A VOTRE ENTIERE DISPOSITION POUR REPENDRE A TOUTES LES QUESTIONS RELATIVES AU PLAN D'AMENAGEMENT DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DES BATTURES DE BEAUPORT.

JEAN-GUY DUQUET
DIRECTEUR, URBANISTE
PLURAM INC.

LE 28 NOVEMBRE 1977.

19-

EXTENSION DU PORT DE QUEBEC: CREATION D'UNE
ZONE PORTUAIRE ET INDUSTRIELLE
SUR LE REMBLAI D'UNE PARTIE DU RIVAGE DU
SAINT-LAURENT
A QUEBEC ET A BEAUPORT

Endroit

Ville de Québec, Québec. Sur la rive gauche du Saint-Laurent en aval de l'embouchure de la rivière Saint-Charles, à la hauteur de Québec et de Beauport.

Responsable

Conseil des Ports Nationaux, Ministère des Transports

Contact: Yvon Bureau, directeur de la gestion des propriétés
10, rue de Quercy, C.P. 2268,
Québec, (Québec) BIK 7P7
Tél: (418) 694-3568

Description

Aux 115 hectares déjà aménagés depuis 1957, on projette d'ajouter au cours des vingt prochaines années, 330 hectares de terrains obtenus par remblayage du rivage du Saint-Laurent à la hauteur des battures de Beauport. Le remblai proviendra du lit du fleuve ainsi que de celui de la rivière Saint-Charles. Ces terrains seront aménagés en trois zones parallèles: zone portuaire, zone industrielle et zone mixte.

La zone portuaire (180 hectares), d'une profondeur de 400 mètres environ sera aménagée pour la manutention et le stockage de produits solides en vrac et de marchandises générales.

Parallèlement à cette zone, et sur une profondeur variant de 200 à 450 mètres selon les endroits, se trouvera la zone industrielle (100 hectares) réservée à l'installation d'industries diverses (produits métalliques, produits chimiques, industrie agro-alimentaire, etc).

Viendra ensuite la zone mixte (48 hectares) qui sera aménagée entre la zone résidentielle existante et la zone industrielle projetée; elle constituera un tampon d'environ 250 mètres de profondeur entre ces deux zones et sera réservée à l'usage de bâtiments de bureaux, d'activités para-industrielles, etc.

Côté estimé du projet: 200 millions (\$1977)

Incidences environnementales possibles

1. Réduction du corridor fluvial par empiètements sur les rives réalisés à même les matériaux du lit du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles.
2. Dégradation des milieux estuariens et intertidaux causée par la pollution des eaux.
3. Effets sur la faune, la flore du rivage, les organismes benthiques composantes importantes de l'habitat utilisé par les oiseaux migrateurs.
4. Dégradation de l'environnement atmosphérique causée par les poussières en suspension dans l'air provenant de la manutention ainsi que du stockage en plein air de matières en vrac et par les activités industrielles.
5. Conflit dans l'utilisation commerciale et récréative des eaux avoisinantes.
6. Pollution visuelle et réduction de l'accessibilité aux rives du fleuve ainsi que de leur utilisation par les riverains.

Etat actuel dans le cadre du PEEE

Le projet a été présenté au début de septembre 1978 pour révision par une commission. Celle-ci a été constituée et elle est composée des membres suivants:

F.G. Hurtubise
Président exécutif
Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales
Ottawa, Ontario
(Président)

Gabriel Filteau
Pêches et Océans
Service de la Recherche
901, rue Cap Diamant
3e étage, Ch. 302
C.P. 15,500
Gare Maritime Champlain
GIK 7X7

Marcel Lortie
Environnement Canada
Service de la Gestion de
l'Environnement
C.P. 10,100 Ste-Foy, Québec
GIV 4H5

Raymond Dufour
7053, Place Montclair
Charlesbourg, Québec
GIH 5RI

Vincent Lemieux
Département de Science
Politique
Pavillon de Koninck
Université Laval
GIK 7P4

Luc Ouimet
Conseil Québécois des
Loisirs
2360, ch. Ste-Foy
Ste-Foy, Québec
GIV 4H2

Fernand Tremblay
819, rue Moreau
Ste-Foy, Québec
GIV 3B5

Secrétaire de la Commission: Yvan Vigneault
126, rue St-Pierre, 8e étage
Québec, Québec GIK 4A8

Un énoncé de directives préliminaires a été préparé par la Commission et a été rendu public à la fin du mois d'octobre.

Action projetée

La Commission, après avoir publié un énoncé de directives préliminaires comme guide préparatoire à l'étude d'impact sur l'environnement, entendra les commentaires des intéressés en audience publique les 28 et 29 novembre à Québec.

Documentation en possession de la Commission

- Enoncé de directives préliminaires
- Schéma d'aménagement des battures de Beauport



Environment
Canada

Federal Environmental
Assessment Review Office

Environnement
Canada

Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales

248-56-1

A

COMMISSION ENVIRONNEMENTALE

EXTENSION DU PORT DE QUEBEC

Biographie des membres
de la Commission

Novembre 1978

Information

BIOGRAPHIE DES MEMBRES DE LA COMMISSION

RAYMOND DUFOUR

Raymond Dufour, originaire de Québec, obtenait en 1954 une maîtrise en Sciences Sociales (économique) à l'université Laval.

De 1954 à 1962, l'Union Carbide Canada Ltd retenait ses services. En 1963, Raymond Dufour faisait son entrée au ministère de l'Industrie et du Commerce de Québec en tant que Conseiller économique en marketing industriel. Toujours à ce même ministère il devenait en 1965, délégué industriel régional, région de Québec, directeur général adjoint puis, directeur général à la direction générale de l'Industrie.

En 1970, Raymond Dufour choisit de poursuivre sa profession à la communauté urbaine de Québec en tant que directeur du service de promotion industrielle chargé principalement de l'organisation, de l'administration et de la promotion de l'industrie.

De 1976 à 1977, la Société Inter-Port de Québec retenait ses services comme directeur général.

Finalement, en 1977, Raymond Dufour devenait conseiller en recherche économique et industrielle.

GABRIEL FILTEAU

Diplômé de l'Université Laval (B.A., B.Sc., D.Sc.,) en biologie, spécialisation océanographie biologique, M. Gabriel Filteau devait en 1955, être nommé à la faculté des Sciences et de Génie de cette même université comme professeur titulaire de biologie. Depuis 1977 cependant, M. Filteau fut détaché par l'université (programme d'échange des cadres supérieurs) et affecté au Ministère des Pêches et Océans Canada, comme directeur des recherches pour la région de Québec.

Ses activités professionnelles à l'Université Laval ne l'ont pas empêché d'occuper durant ce mandat, diverses fonctions. De 1961 à 1969, il fut directeur du département de biologie, puis vice-doyen, faculté des Sciences et de Génie de la même Université jusqu'en 1977.

Depuis 1969, M. Filteau occupe le poste de président du Groupe interuniversitaire de recherches océanographiques (GIROQ)

En plus de remplir la présidence de plusieurs organismes dont l'association des professeurs de carrière de l'Université Laval (1958-1961), la société zoologique de Québec (1962-1965) l'ACFAS (1973) M. Filteau fut également membre de l'Office des Recherches sur les Pêcheries du Canada (1963-1973) du conseil des Sciences du Canada (1970-1977) et du comité canadien d'océanographie (CCO) et ce de 1973 à nos jours.

Il fut également membre d'une délégation scientifique canadienne en République Populaire de Chine (1973) et est, depuis 1977, membre du Comité national canadien de la "Pacific Science Association".

De 1954 à 1968, M. Filteau s'occupe activement des Forces Armées Canadiennes dont il obtient le grade de Lieutenant-Colonel.

Ses publications, mémoires et conférences ont été entendus à ce jour par des centaines d'auditeurs préoccupés d'océanographie biologique et de biologie des eaux douces.

FERNAND G. HURTUBISE

(président de la Commission)

M. Hurtubise est né à Ottawa. Il a étudié la chimie à l'Université Carleton et a obtenu son diplôme en 1951. Il a ensuite poursuivi ses études en chimie et en physique dans plusieurs universités canadiennes et américaines. Il est membre de l'Institut de Chimie du Canada et de plusieurs autres associations professionnelles et scientifiques. Il détient aussi le diplôme d'administration industrielle de l'Université de Genève.

Après l'obtention de son diplôme, il est entré à la compagnie Les Recherches CIP Ltée où il est resté jusqu'en 1971 en tant que directeur de la section de l'amélioration des procédés. Il est ensuite entré à la Direction de la protection de l'environnement du tout nouveau ministère de l'Environnement et a occupé divers postes avant

d'être nommé directeur général de la Direction générale de la conservation de l'environnement en 1975.

M. Hurtubise a été nommé président exécutif du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales en 1976.

VINCENT LEMIEUX

Originaire de Lévis, Vincent Lemieux obtenait une maîtrise en science politique de l'Université Laval en 1957. Monsieur Lemieux devait de 1957 à 1960 effectuer un séjour d'étude au cycle supérieur d'Etudes Politiques à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes (Paris) et au Collège de France. Il obtenait en 1969 un Doctorat en Etudes Politiques de l'Université de Paris.

En 1960, M. Lemieux devenait professeur à la faculté des sciences sociales de l'Université Laval, puis professeur agrégé (1966) professeur titulaire (1969) directeur du département des sciences politiques (1967 à 1970) et directeur du programme de maîtrise en analyse des politiques de 1975 à nos jours.

Membre de la Commission de la recherche du Conseil des Universités 1972 à 1977, M. Vincent Lemieux devait de 1973 à 1976 occuper le poste de co-directeur de la Revue Canadienne de science politique.

Vincent Lemieux a écrit plusieurs ouvrages de science politique qui en ont fait une autorité dans notre société.

En plus de faire plusieurs enseignements à l'Université Laval, M. Vincent Lemieux poursuit plusieurs études et recherches sur notre société politique.

M. Vincent Lemieux est membre de: "Canadian Political Science Association", de la Société canadienne de science politique, de l'Association française de science politique et de l'Institut d'administration publique du Canada.

MARCEL LORTIE

En 1956, M. Marcel Lortie obtenait de l'Université Laval, son bacc. Sc. Appliquées (génie forestier) qu'il complétait en 1962 d'un Ph.D. à l'université du Wisconsin.

Membre de l'Institut forestier du Canada et de l'Ordre des ingénieurs forestiers du Québec dont il en fut président en 1966, M. Lortie fut également président de la commission scolaire de Beauport (1963-1968), président-fondateur de la commission scolaire régionale Orléans (1964-1967), vice-président de la fédération des Commissions scolaires catholiques du Québec (1966-1967).

A l'emploi du Service canadien des forêts, à sa sortie d'université en 1956, il devait jusqu'en 1963 occuper le poste de chercheur scientifique à ce service.

La faculté de foresterie et de géodésie de l'université Laval le nommait en 1963, professeur de pathologie forestière, poste qu'il occupa jusqu'en 1970.

Durant cette période, il fut successivement, directeur du département d'aménagement et de sylviculture à l'université (1966-1969), membre du Conseil exécutif de l'université (1966-1968) et finalement représentant de l'Université Laval sur le comité conjoint: Ministère de l'Education - Ministère des Finances (1968-1969).

LUC OUIMET

En 1961, M. Luc Ouimet terminait une maîtrise en sociologie à l'université de Montréal. De 1962 à 1976, il a occupé divers postes au sein du service régional des loisirs de Montréal et finalement en assumant la direction générale de 1974 à 1976. Au cours de cette période il a mis sur pied en 1969-1970 une recherche sur l'animation en loisirs dans le territoire de la région métropolitaine, suivi d'un programme expérimental de plein air en milieu urbain. Il a siégé aux premiers comités exécutifs du Conseil Québécois de l'Environnement.

En 1973, il est appelé à participer aux travaux du comité "récréation et protection de l'environnement" de la communauté urbaine de Montréal. Dans la même année il assume la coordination des actions du "regroupement pour la préservation des espaces verts" qui propose le village olympique temporaire pour sauvegarder l'intégrité du parc Viau.

Il a, de plus, rédigé avec Jean-Claude Marsan "Le Loisir en Milieu Urbain" pour le groupe de travail Castonguay sur l'urbanisation. En 1975 il assumait la coordination du programme d'utilisation récréative du canal de Lachine.

Il contribua aussi à l'étude du réaménagement du vieux port de Montréal, pour le compte de la Société générale des systèmes urbains.

Depuis 1976 il est responsable des recherches et des études au Conseil Québécois de la Jeunesse, des Loisirs, des Sports et du Plein Air. Il a participé à la rédaction de plusieurs avis à l'intention des ministres délégués au Haut-Commissariat.

Etant le principal coordonnateur pour le comité de citoyens de St-Jean-de-Matha il a préparé un mémoire qui s'opposait au choix d'un tracé retenu après une consultation régionale, sur le corridor choisi pour le passage d'une ligne d'électricité à 735 kw.

Il a vécu le problème de la confrontation entre la théorie de la participation et sa pratique quotidienne et a aussi participé à la présentation d'un mémoire à la Commission parlementaire chargée d'étudier le projet de loi 69 modifiant la loi de la qualité de l'Environnement. Ce mémoire insiste plus particulièrement, sur les exigences à respecter pour permettre une réelle participation des citoyens.



Government
of Canada

Environmental
Assessment Review

Gouvernement
du Canada

Examen des
évaluations environnementales

218-26

directives environnementales

GUIDE D'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUEBEC
BATTURES DE BEAUPORT

JANVIER 1979

COMMISSION FEDERALE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

DIRECTIVES ENVIRONNEMENTALES

Guide d'étude d'impact sur l'environnement

Projet d'extension du port de Québec

BATTURES DE BEAUPORT

Président: F.G. Hurtubise

Secrétaire: Y. Vigneault

Commissaires: R. Dufour
G. Filteau
V. Lemieux
M. Lortie
L. Ouimet
F. Tremblay

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
INTRODUCTION.....	1
1. RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT.....	3
2. LA PROBLEMATIQUE.....	3
A) Description du projet.....	3
B) Intérêt du projet.....	4
C) Les activités connexes.....	5
3. CADRE DE L'ETUDE ET METHODES.....	5
3.1 Cadre de l'étude.....	6
3.2 Méthodes d'étude.....	6
3.3 Identification et responsabilité du promoteur du projet.....	6
3.4 Equipes chargées de l'étude.....	7
4. INVENTAIRE DES RESSOURCES DU MILIEU..	7
A) Le milieu biophysique.....	7
a) aspects physiques.....	7
b) aspects biologiques.....	9
B) Le milieu humain.....	9
5. UTILISATION ACTUELLE DES RESSOURCES NATURELLES.....	10
6. EVALUATION DE L'ENSEMBLE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LA QUAN- TITE DES RESSOURCES DISPONIBLES.....	10
7. MESURES D'ATTENUATION DES IMPACTS ET DES REPERCUSSIONS.....	11

	<u>Page</u>
8. DESCRIPTION DES IMPACTS ET DES REPÈRCUSSIONS INEVITABLES.....	12
9. DESCRIPTION DES EFFETS IRREVERSI- BLES SUR LES RESSOURCES.....	12
10. DESCRIPTION DES OPTIONS D'AMENA- GEMENT.....	12
11. CONTROLE.....	13
12. BIBLIOGRAPHIE.....	13
13. APPENDICES.....	13

INTRODUCTION

La Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du port de Québec a préparé cet énoncé de directives dans le but de guider les responsables de l'étude d'impact¹ (y compris les répercussions²) de ce projet sur l'environnement.

La Commission est composée de représentants du gouvernement du Canada et du Québec, du milieu universitaire et de l'entreprise privée.

Les directives sont formulées à l'intention du promoteur³ du projet et ont pour objet, de définir la portée, l'orientation et la présentation générale de l'étude d'impact sur l'environnement. Elles ont également pour but de mettre en évidence les problèmes particuliers dont il y aura lieu de se soucier dans l'évaluation des effets possibles d'un projet de cette nature.

Globalement, l'objet de l'étude est de faire en sorte que le promoteur du projet, les organismes gouvernementaux responsables, les organismes chargés de l'étudier et le public, soient en mesure d'apprécier les conséquences du projet et de sa réalisation sur l'environnement. Plus précisément, l'étude d'impact sur l'environnement doit:

-
- 1) notion qui évoque les effets directs du projet
 - 2) notion qui évoque les effets indirects, de conséquences ou processus indirects propagés dans le système et causés par l'impact
 - 3) Le Conseil des Ports Nationaux, Port de Québec

- 1) donner une description de toutes les composantes et de toutes les phases de réalisation du projet;
- 2) faire connaître la nature, l'étendue et la portée a) des impacts prévisibles du projet et des solutions de rechange; b) des variantes proposées;
- 3) indiquer les mesures permettant d'accentuer les impacts favorables et d'atténuer les impacts défavorables.

Etant donné l'étendue possible des impacts qu'un projet de cette envergure peut entraîner, les directives précisent que l'étude, en plus de rendre compte des conséquences du projet pour l'environnement naturel, doit englober les effets qu'il peut avoir sur la société et sur les collectivités proximales ainsi que les modifications qu'il peut leur imposer.

Dans le cadre de cette notion élargie de l'environnement, les directives ont pour but d'axer spécifiquement l'étude d'impact sur l'identification des changements qui pourraient se produire dans les modes d'utilisation des ressources, dans leurs fonctions et dans les possibilités qu'elles offrent. Il faudra alors que les responsables de l'étude d'impact, pour prédire l'orientation et l'ampleur de ces changements, se documentent sur les ressources naturelles et humaines de la région affectée par les travaux, et qu'ils présentent les résultats de leurs recherches.

Le promoteur devra répondre, dans son étude, à toutes les questions formulés dans les directives.

Ce document constitue une liste indicative des sujets qui devront être traités dans l'étude d'impact sur l'environnement.

1. RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT

Un résumé de l'étude d'impact a pour but de donner une description du projet et des conséquences de sa réalisation sur l'environnement. Il devra être directement utilisable par le public et les média d'information. Pour ce faire, il sera publié séparément tout en demeurant une partie constituante de l'étude.

Le résumé devra faire état des aspects reliés aux inventaires des ressources, des impacts prévus sur le milieu naturel et social, des mesures d'atténuation prévues, des répercussions résiduelles non atténuées en fonction de leur importance sur les ressources présentes et futures; il devra aussi signaler les lacunes importantes de l'étude qui résulteraient d'un manque d'information pertinente.

2. LA PROBLEMATIQUE

A) Description du projet

Le promoteur donnera une description technique concise du projet qui renfermera suffisamment de renseignements pour qu'il soit possible d'évaluer les conséquences environnementales de la mise en oeuvre du projet et des installations connexes. Il fournira les écrits, les graphiques, les cartes et les photographies permettant sa localisation exacte.

Le projet auquel s'appliquent ces directives

comprend les éléments suivants qui devront être décrits dans l'étude d'impact:

- 1) les installations regroupant les activités portuaires proprement dites (lignes de quais, équipements de manutention, bâtisses d'entreposage et de service);
- 2) les installations industrielles (types d'industries, caractéristiques physiques des bâtisses et des équipements);
- 3) les installations à caractère mixte (industries légères, entrepôts, édifices à bureaux et autres services);
- 4) les infra-structures routières et ferroviaires.

Le promoteur décrira les démarches préparatoires aux travaux de même que les principales étapes reliées aux phases de construction et de mise en opération, en distinguant les phases de pré-construction, de construction et de réhabilitation des zones perturbées. Il préparera un calendrier des réalisations; une analyse des alternatives d'aménagement devra être mise de l'avant.

Seront également incluses les coordonnées permettant de connaître le potentiel du site pour le développement portuaire et industriel.

B) Intérêt du projet

Le promoteur devra expliquer de façon concise et complète, la nécessité de réaliser son projet sur les hauts-fonds de Beauport.

Le promoteur devra en justifier la mise en oeuvre et dans cette optique faire connaître l'évolution historique des besoins portuaires passés et présents de la région de Québec ainsi que les prévisions pour l'avenir en plus de leur répartition spatio-temporelle. De plus, il devra expliciter les rapports entre son projet et les orientations de développement prônées par les diverses instances gouvernementales. Il devra en outre exposer les autres solutions possibles et expliquer pourquoi il a choisi ce site de préférence à tout autre. L'exposé devra indiquer les avantages et les désavantages réels ou apparents de chaque possibilité. Il pourra faire état des conséquences des délais de mise en application du projet et de son annulation.

C) Les activités connexes

Tous les projets à l'étude ou en cours de réalisation qui seraient affectés ou engendrés par le développement portuaire doivent être identifiés au titre de leurs effets significatifs favorables ou défavorables sur le milieu portuaire et son environnement.

3. CADRE DE L'ETUDE ET METHODES

L'étude d'impact comprendra une description du secteur touché par le projet, un exposé de la méthodologie d'étude et tout autre renseignement pertinent permettant de déterminer l'étendue et la durée des travaux, d'en fixer la localisation et de préciser les relations entre les composantes.

3.1 Cadre de l'étude

La Commission se verra remettre une description globale des milieux couverts par l'étude dans laquelle seront définies les limites physiques du secteur prévisiblement affecté, aux plans terrestre, aquatique et atmosphérique.

3.2 Méthodes d'étude

L'étude comportera un bref aperçu des méthodes employées sur le terrain, en laboratoire et en cabinet. Pour préciser l'envergure et la chronologie du travail accompli et pour illustrer l'organisation des relations entre les organismes qui auront participé aux travaux, elle décrira de façon détaillée, en appendice, les études réalisées pour recueillir les renseignements nécessaires et signalera les sources d'information pertinentes, telles que:

- a) études et travaux antérieurs à la présentation du projet, dans les domaines relatifs à l'environnement et aux ressources;
- b) études spécifiques ou particulières dans le but de recueillir des données et des renseignements utiles.

3.3 Identification et responsabilité du promoteur du projet

L'identité du promoteur sera clairement établie. Il sera comptable des affirmations et des jugements

figurant dans l'étude d'impact. Si l'étude est effectuée en tout ou en partie par des personnes ou des organismes étrangers au proposant (université, firmes de conseillers), les mandats dispensés seront annexés à l'étude.

3.4 Equipes chargées de l'étude

Les équipes de gestion et de recherche seront bien identifiées quant aux personnes, quant aux structures hiérarchiques et quant aux compétences.

4. INVENTAIRE DES RESSOURCES DU MILIEU

La perspective historique et les valeurs patrimoniales guideront la description des milieux naturel et social de la région de Québec susceptibles d'être affectés par le développement portuaire. L'importance à donner à la description de chaque élément sera fonction du poids et de l'ampleur de ses répercussions prévisibles. Il ne sera essentiel que de rechercher les données nécessaires et suffisantes pour l'évaluation des incidences environnementales.

A) Le milieu biophysique

a) Aspects physiques

Le promoteur devra étudier les effets prévisibles du projet en regard des éléments constitutifs de chacun des domaines suivants: climatologie, géomorphologie, hydrographie, hydrologie et hydraulique fluviale.

Il étudiera la situation actuelle et déterminera objectivement les changements occasionnés par le projet, à chacune des étapes de l'échéancier proposé. Il examinera les caractéristiques géologiques et géomorphologiques du site, afin de déterminer la capacité portante du sol et les risques de séismes. Il analysera les composantes hydrographiques, hydrologiques et fluviographiques du Saint-Laurent à Québec, et prévoira les conséquences de l'aménagement sur la profondeur du chenal, le mouvement des glaces, les marées, les courants, les vagues et la dynamique de la qualité et la quantité des sédiments. Il étudiera les répercussions du projet en regard des éléments climatiques et déterminera les contraintes que les conditions atmosphériques imposent à la sécurité de l'opération d'un complexe industrialo-portuaire: conditions des vents, brouillard et mouvement des navires, inversion de température et diffusion des polluants industriels, etc. Il dressera, enfin, un inventaire des caractéristiques physico-chimiques et bactériologiques des eaux et énoncera son estimation des changements prévisibles et imputables au projet. Cette opération constituera une étape préliminaire pour évaluer par exemple la sensibilité de la faune aquatique face aux aménagements proposés. On devra aussi étudier les groupements ripicoles et aquatiques en fonction de leur propriété épuratrice dans cette zone du fleuve Saint-Laurent.

b) Aspects biologiques

Le promoteur étudiera les groupements végétaux par espèces et par associations, en fonction de leur abondance relative, de leur rareté, de leur fragilité et de leur importance comme aliments et comme habitat. L'étude portera sur les flores terrestres, intercotidales et aquatiques.

Il étudiera les invertébrés aquatiques, les poissons, les amphibiens, les reptiles, les oiseaux et les mammifères dont l'habitat se trouve dans le secteur d'aménagement proposé et réunira des données sur les espèces caractéristiques du secteur en cause en considérant les indices de diversité faunique.

Il devra tenir compte des espèces importantes considérées comme rares ou en danger et de celles qui ont une valeur significative du point de vue commercial, sportif et scientifique; il en décrira les cycles de vie, et selon le cas, les aires de reproduction, de croissance et d'alimentation.

B) Le milieu humain

Le promoteur étudiera la population qui risque d'être affectée: profil, emplois, installations publiques et privées. Il donnera des renseignements sur l'utilisation présente du sol et présentera une carte à l'échelle appropriée. Il indiquera le type de propriété (publique, privée ou statut spécial) des terrains adjacents.

Il évaluera les conséquences de l'extension portuaire sur les possibilités d'accès au fleuve et sur la modification du panorama que constitue l'ensemble actuel formé par le rétrécissement du fleuve, le cap Diamant, les battures de Beauport et l'Ile d'Orléans.

Il décrira la conjoncture culturelle, sociale et économique du secteur en général et déterminera l'effet des aménagements sur les aspects touristiques et récréatifs ainsi que sur la vie de la communauté. Il fera état des programmes d'information, de consultation dans le milieu et des études d'opinion ayant trait au projet.

5. UTILISATION ACTUELLE DES RESSOURCES NATURELLES

Le promoteur devra décrire tous les usages actuels ou potentiels des ressources du site et du secteur. Il devra examiner les utilisations à court et à long terme en mettant l'accent dans chaque cas sur l'importance économique ou sociale, actuelle ou potentielle.

6. EVALUATION DE L'ENSEMBLE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LA QUANTITE DES RESSOURCES DISPONIBLES

Les formes d'activité et les modes de fonctionnement seront comparés entre eux, de façon à identifier les options d'aménagement pour lesquelles l'impact environnemental global sera le moins perturbant ou le plus acceptable. Pour ce faire, on établira une distinction de nature entre les effets de courte et de longue durée, entre les impacts directs et indirects et entre les répercussions locales et régionales.

On devra tenir compte des effets prévisibles au niveau de la qualité de l'eau, de la quantité de l'eau, des eaux souterraines, de la flore aquatique, de la qualité des sédiments de fond, de la faune aquatique, de la qualité de l'air, de la faune et de la flore terrestre, de la faune ailée et de l'environnement humain.

7. MESURES D'ATTENUATION DES IMPACTS ET DES REPERCUSSIONS

Le promoteur suggérera des mesures d'atténuation ou d'amélioration et indiquera en quoi elles seraient susceptibles de réduire ou d'éliminer les répercussions adverses: modifications de l'emplacement et de la conception des installations, ajustements au calendrier des activités connexes, restauration de lieux autrement promis à la détérioration, éducation du personnel de construction et d'exploitation en matière de protection de l'environnement... Il cherchera également à déterminer comment les effets des répercussions naturellement avantageuses pourraient être accrus.

Ainsi, on prendra en considération, entre autres mesures de protection du milieu, la possibilité de modifier les devis et les procédés de construction et de fonctionnement. On favorisera la sensibilisation des gestionnaires aux avantages de la protection du milieu de vie, l'application stricte de la réglementation régissant les activités assujetties à contrôle et à surveillance, sans oublier la mise en oeuvre de processus d'amélioration du rendement des actions et des travaux de correction ou de compensation.

8. DESCRIPTION DES IMPACTS ET DES REPERCUSSIONS INEVITABLES

Les effets inévitables devront être clairement identifiés. Leur durée, leur extension et leur gravité probables devront être décrites sans restriction. Les effets directs et indirects, avantageux ou adverses sur l'environnement physique, biologique et humain devront être identifiés pour chacune des phases (implantation, exploitation) et une appréciation globale des diverses options d'aménagement sera fournie.

L'étude soumise par le promoteur décrira en détail les incidences environnementales susceptibles de persister malgré les précautions prises pour contrer les effets nocifs ou néfastes des travaux sur le milieu; elle en précisera la nature, la portée et l'importance.

9. DESCRIPTION DES EFFETS IRREVERSIBLES SUR LES RESSOURCES

Le promoteur devra décrire qualitativement et quantitativement les effets irréversibles de ses activités sur les ressources du milieu.

10. DESCRIPTION DES OPTIONS D'AMENAGEMENT

Une analyse fouillée des options d'aménagement, axée sur la minimisation des nuisances environnementales constituera une étape essentielle de l'étude, car elle permettra d'optimiser le projet de développement en regard d'une politique globale d'économie des ressources physiques, économiques et humaines. Cette analyse devrait normalement s'appuyer sur une comparaison intégrée des coûts et des bénéfices

induits par chaque option. Le terme "option d'aménagement" doit s'entendre dans une acceptation globale qui inclut les mesures de surveillance à prévoir, les équipements de sécurité à mettre en place, les règles de fonctionnement et la nature des contraintes environnementales résiduelles.

11. CONTROLE

On décrira l'envergure et les mécanismes de contrôle des effets du projet, résultant d'une analyse détaillée des préoccupations concernant l'environnement.

12. BIBLIOGRAPHIE

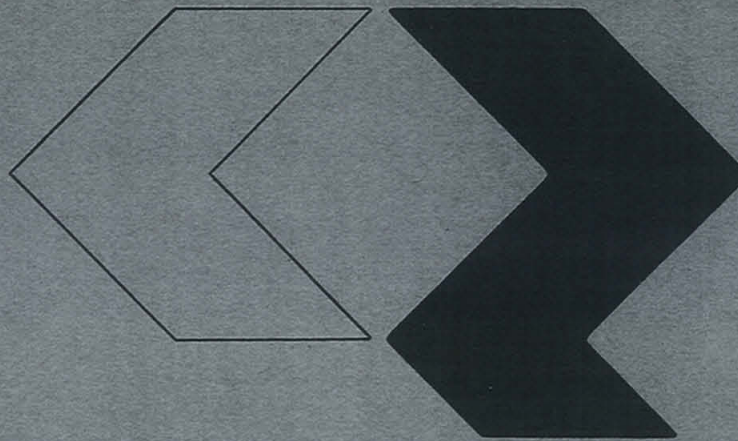
Le promoteur devra fournir la liste détaillée de tous les documents qui auront servi dans la préparation de l'étude. Chaque référence devra être complète, afin de pouvoir retracer les documents.

13. APPENDICES

La documentation importante (plans et devis, rapports, etc...) doit être soumise en appendice de façon à permettre d'y référer directement.

PORT DE QUÉBEC

2. LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC: LES CITOYENS SONT IMPLIQUÉS.



AE
2
1981
V.2 ex.1

1. LE PORT DE QUÉBEC: UN ATOUT POUR LES CITOYENS DE LA RÉGION DE QUÉBEC.
2. LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC: LES CITOYENS SONT IMPLIQUÉS.
3. STATISTIQUES ET INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE PORT DE QUÉBEC.

1981

2. LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUEBEC:
LES CITOYENS SONT IMPLIQUES

1. Le Port de Québec: un atout pour les citoyens
2. Le projet d'extension du Port de Québec: les citoyens sont impliqués
3. Statistiques et informations générales sur le Port de Québec

L'EXTENSION DU PORT DE QUEBEC,
C'EST AUSSI L'AFFAIRE DES CITOYENS

S'il est certain que le Port de Québec a un rôle économique dans la société en présentant une gestion apte à maximiser les retombées positives des opérations portuaires sur l'économie de la région, il n'en demeure pas moins que toute extension portuaire ne peut faire fi des représentations de la population.

N'OUBLIONS PAS QUE LE PORT DE
QUEBEC A UN CARACTÈRE PUBLIC:

La responsabilité de l'administration du Port de Québec et de son développement est entre les mains d'un organisme public, soit le Conseil des Ports nationaux qui relève du Ministre fédéral des Transports.

Aussi, les autorités du Port de Québec ne tiennent pas, à tout prix et quoi qu'il arrive, à développer le port. Ce développement se réalisera uniquement s'il est possible de concevoir un projet qui soit socialement acceptable.

Dans le même sens, les autorités du port ne tiennent pas à tout prix à ce que le port s'agrandisse sur le site des battures de Beauport. D'ailleurs, l'étude d'impact sur l'extension du port, qui

est actuellement en cours, examine aussi les possibilités et les conséquences d'un développement sur la rive sud.

POURQUOI AGRANDIR LE PORT ?

Le Port de Québec présente des avantages à titre de port en eau profonde situé à l'intérieur du continent de telle sorte que de nouvelles entreprises sont intéressées à venir opérer à Québec.

Le contexte économique favorable au transport maritime et les caractéristiques avantageuses du Port de Québec font en sorte que le port pourrait augmenter, comme dans les quatre années précédentes, la quantité de matières qu'il manutentionne. Cependant, les installations actuelles du port sont utilisées presque à leur pleine capacité.

Ceci est vrai autant pour les quais et les hangars que pour les équipements, comme l'élévateur à grain par exemple. Sur le site déjà développé aux battures de Beauport, 92% des terrains sont actuellement occupés ou loués à des compagnies. De plus, les autorités du port ont des projets à court terme pour augmenter le rendement de ces installations où cela est possible, ou encore elles sont en négociation avec des entreprises afin que soit utilisé ce qui est encore disponible. Enfin, l'agrandissement d'un port ne se fait pas du jour au lendemain; c'est pourquoi des projets d'extension sont à l'étude dès maintenant.

OU AGRANDIR LE PORT ?

Le Port de Québec comprend quatre secteurs. Dans le secteur du Vieux Port, il est évident, surtout au moment où la majorité de ce secteur est en voie d'être réaménagé pour des fins d'habitation et de récréation, qu'il n'y a pas de possibilités d'extension du Port de Québec. Dans le secteur de l'Anse-aux-Foulons, même situation: la proximité du quartier résidentiel et l'absence de terrains disponibles rendent impossible un développement portuaire; d'autant plus que la ville de Sillery aimerait voir disparaître des berges du fleuve les réservoirs à hydrocarbures. Restent donc les secteurs de la rive sud et des battures de Beauport.

LA RIVE SUD

Dans le cas de la rive sud, le seul site possible est celui de l'Anse-aux-Sauvages, immédiatement à l'est des chantiers maritimes Davie. Actuellement, 50 hectares appartiennent au Port de Québec à cet endroit. L'Anse-aux-Sauvages constitue d'ailleurs la limite la plus à l'est du territoire du port sur la rive sud. Une étude technique vient d'être complétée et a permis d'indiquer que la vitesse, la direction des courants ainsi que le jeu des glaces ne seraient pas significativement modifiés par l'agrandissement du port à cet endroit. D'autres études, à caractère économique,

social et écologique, viendront compléter l'examen de cette zone dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec.

LES BATTURES DE BEAUPORT

Situées sur la rive nord, les battures de Beauport constituent le site idéal pour l'agrandissement du port, du point de vue des activités portuaires. En effet, ce développement se situerait dans le prolongement des installations actuelles, il serait le plus loin possible des habitations (plus loin que sur la rive sud) et la superficie disponible en théorie y serait beaucoup plus grande (330 hectares).

LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC, C'EST QUOI ?

Aujourd'hui, le projet d'extension du Port de Québec, c'est la recherche d'une limite de développement harmonisant les intérêts sociaux, culturels, écologiques et économiques.

LA DEMARCHE CONDUISANT AU PROJET RETENU
INTEGRE LES CITOYENS

La préparation d'un projet d'envergure comme celui de l'extension d'un port est une démarche qui ne doit pas laisser prise à l'improvisation surtout à une époque où les aspects sociaux et écologiques des projets ont pris l'importance qui leur revient. La figure 1 illustre les diverses étapes devant conduire à l'évaluation définitive du projet d'extension et situe la contribution des citoyens dans cette démarche.

Mentionnons ici que les nombreuses études portant sur le site des battures de Beauport depuis 1973 (Office de Planification et de Développement du Québec, Société Inter-Port, Communauté urbaine de Québec, etc.) ont souligné les avantages du site pour une extension des activités portuaires. Si le Port de Québec pense toujours à cette zone, ce n'est donc pas le fruit du hasard.

En 1975, les autorités portuaires ont fait réaliser une étude pour déterminer qu'elle serait, sur les battures de Beauport, la meilleure disposition de quais possible en fonction des courants, des marées et des glaces.

Ensuite, en 1977, on a imaginé comment on pourrait utiliser l'espace situé à l'intérieur de cette ligne de quai, jusqu'aux berges du fleuve: c'est ce qu'on appelle le schéma d'aménagement des battures de Beauport de 1977, le schéma Pluram.

SCHEMA DECISIONNEL

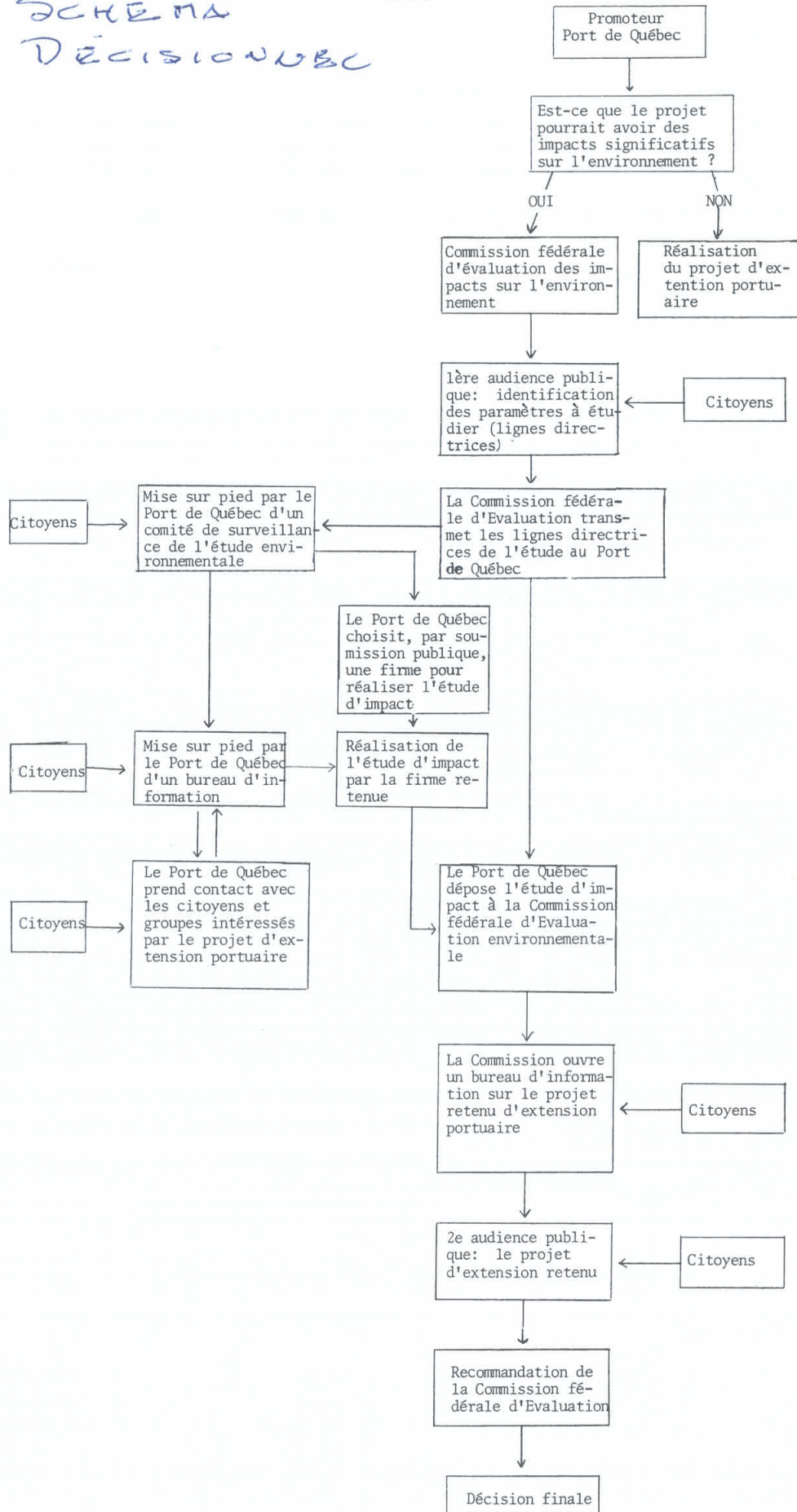


FIGURE 1- Contribution des citoyens au contrôle environnemental du projet d'extension portuaire.

Conscient toutefois de la valeur écologique et humaine de cette zone, le Port de Québec, avant tout geste précipité, a voulu confier dès 1978 à la Commission fédérale d'évaluation des impacts sur l'environnement le soin d'examiner les divers effets qu'occasionnerait l'extension des activités portuaires sur les battures.

1. La première audience publique:
déterminer le contenu de l'étude
d'impact

Pour examiner le projet d'extension du port sur les battures de Beauport, la Commission a tenu une première série d'audiences publiques en 1978. Ces audiences visaient à déterminer, avec l'avis de la population, quels devraient être les paramètres et le contenu de l'étude d'impact environnemental à réaliser sur le projet.

L'étude d'impact, qui est actuellement en voie de réalisation par la firme Pluram, débouchera une nouvelle hypothèse de projet d'extension du port sur les battures qui tiendra compte de tous les facteurs, écologiques, sociaux et économiques, de ce développement. L'étude d'impact a aussi pour objet d'analyser les conséquences environnementales d'un développement portuaire sur la rive sud.



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Environmental
Assessment Review
Le 10 mai 1982

Examen des évaluations
environnementales



Monsieur Henri Allard
Directeur général
Port de Québec
10 rue de Quercy
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7



Monsieur,

La Commission d'évaluation environnementale sur le projet d'extension du port de Québec vient de compléter une nouvelle étape de l'examen du projet d'extension du port de Québec sur les battures de Beauport. Cette étape a permis de déterminer que l'énoncé d'incidences environnementales (EIE) que vous lui avez soumis en décembre dernier contient des lacunes importantes.

La démarche suivie par la Commission a consisté d'abord en une consultation publique sur l'EIE. Elle a invité le public en général et les agences gouvernementales à lui soumettre des commentaires sur cette étude. Il s'agissait de préciser, en premier lieu, si l'énoncé était conforme aux directives de la Commission émises en janvier 1979. En plus, la Commission voulait savoir si l'EIE contenait toute l'information requise pour permettre un examen complet du projet.

Une période de quatre mois a été allouée afin de permettre aux intéressés de prendre connaissance de la volumineuse documentation sur le projet et de préparer leurs commentaires. Une réunion publique d'information sur le projet a été convoquée par la Commission durant cette période. Pendant ce temps, la Commission a elle-même complété l'étude des documents que vous lui avez soumis.

La Commission a reçu des commentaires de trente personnes, groupes et organismes. Elle a été impressionnée par le nombre et la qualité des présentations qui lui semblent représentatives des secteurs de la société touchés par le projet. Elle a reçu en effet des commentaires non seulement de chambres de commerce, de sociétés de développement et de groupes de défense de l'environnement, mais également de simples citoyens qui seront touchés par le projet et de personnes qui, à cause de leurs connaissances, ont voulu contribuer au débat. Une telle participation démontre que la population de la région de Québec est intéressée au travail que vous avez fait jusqu'à maintenant et qu'elle croit au processus d'examen du projet en cours.



Dans l'ensemble la Commission a constaté que la plupart des commentaires qui lui sont parvenus relèvent de nombreuses lacunes dans l'EIE.

Des intervenants soulignent que l'étude des répercussions environnementales et des impacts résiduels est traitée de façon incomplète. Plusieurs commentaires mentionnent le manque de rigueur scientifique de l'étude d'impact. On souligne de plus l'absence d'une revue de la littérature pertinente récente sur certains sujets précis (air, faune, végétation, etc.) et l'insuffisance des relevés sur le terrain.

Les remarques les plus sérieuses mentionnées dans les commentaires reçus portent sur les aspects suivants:

- la description et l'analyse des impacts environnementaux sur les battures et sur la zone riveraine causés par la présence de la presque île créée par remplissage;
- les impacts sur le milieu biophysique et social qu'aura la phase opérationnelle du projet;
- les effets sur la valeur des terrains et des immeubles affectés par le projet;
- les impacts positifs et négatifs sur la fiscalité municipale;
- la modification à la circulation routière et ferroviaire provoquée par le projet;
- le réaménagement possible à l'intérieur même des installations existantes sous juridiction du port;
- la politique portuaire canadienne pour les ports du St-Laurent et les objectifs de développement à long terme du port de Québec.

Dans son analyse, la Commission partage la plupart des préoccupations qui viennent d'être énumérées.

La Commission tient donc à soulever des points déterminants pour comprendre la direction qu'elle veut donner aux prochaines étapes de l'examen du projet.

Tout d'abord, la Commission constate que depuis la présentation du schéma d'aménagement des battures de Beauport en novembre 1978, vous avez modifié à deux reprises votre projet d'extension sur les

battures. Les directives qui avaient été élaborées à cette époque et qui devaient guider la préparation de l'EIE étaient basées sur le schéma d'aménagement de 1978. Or, le projet que vous soumettez maintenant diffère du projet original de façon substantielle. Il n'est plus question de développement industrialo-portuaire mais plutôt d'un périmètre d'extension possible dans la zone dite des battures de Beauport. Avec ce nouveau projet, vous avez pris pour acquis que les battures étaient ainsi protégées; force est de constater qu'aucune étude n'existe à l'appui de cette conclusion.

En deuxième lieu, la Commission note que vous lui avez remis très peu d'information sur votre nouveau projet. A titre d'exemple, quelle utilisation sera faite de cette presque île? Même s'il n'est pas possible de préciser qui occupera ces nouveaux quais et terrains et quelles activités s'y dérouleront, vous devriez sans doute être en mesure d'élaborer différents scénarios.

En somme, vous devriez pouvoir également décrire et analyser les impacts de chacune des phases de construction et d'opération du projet retenu et préciser pour chacune d'elles les impacts résiduels et les mesures de mitigation. Vous comprendrez que la Commission ne peut retenir votre suggestion d'une commission de surveillance pour les effets attribuables à la phase de construction. Ceci aurait l'effet d'une substitution à un véritable énoncé des impacts, qui justement constitue l'essentiel du processus amorcé en 1978.

En conclusion, il apparaît à la Commission que le port de Québec doit en premier lieu lui présenter un projet clairement identifié. Il doit par la suite en décrire, analyser et évaluer les impacts tant sur le milieu bio-physique que socio-économique. Vous trouverez en annexe, une liste des sujets qui devront être traités avant que la Commission ne puisse poursuivre l'examen de votre projet d'extension.

La Commission vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ses sentiments les meilleurs.



Marcel Lortie
Président
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'extension du port de Québec

p.j.



ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC

résumé



IF
16
1981
V.4 ex.1

677 EMBRE 1981

pluram 
inc.

13. LES PROJETS A L'ETUDE

Dissipons d'abord toute équivoque concernant les projets à l'étude: le projet d'extension du port, sur la rive-nord, à Beauport, étudié dans le présent rapport diffère du projet élaboré en 1977; quant à celui de la rive-sud, il est défini et rendu public pour la première fois.

13.1 PROJET D'EXTENSION DU PORT DE QUEBEC A BEAUPORT DE 1977 ET DE 1981

A partir de la configuration optimale des quais, déterminée par le Laboratoire d'Hydraulique Lasalle, dans le prolongement des quais existants dans l'estuaire de la St-Charles, le projet d'aménagement élaboré en 1977 consistait uniquement dans la planification et l'aménagement de l'espace compris entre la ligne des quais et l'autoroute 440, sans en justifier le besoins ni l'opportunité. *

En 1981, le projet est passablement différent puisque le Port de Québec a retranché du projet initial une bande de terrain d'une profondeur de quelque 350 mètres (allant jusqu'au double à l'embouchure de la rivière Beauport) située en bordure de l'autoroute; ces modifications, dues à plusieurs facteurs, ont un grand intérêt écologique dû au fait que la batture serait préservée en bonne partie, conservant aussi une bonne partie de son rôle naturel. Quant au tracé des lignes de quais, il est demeuré le même.

17.

DESCRIPTION DU PROJET ET OPERATIONS DE MISE EN OEU-
VRE

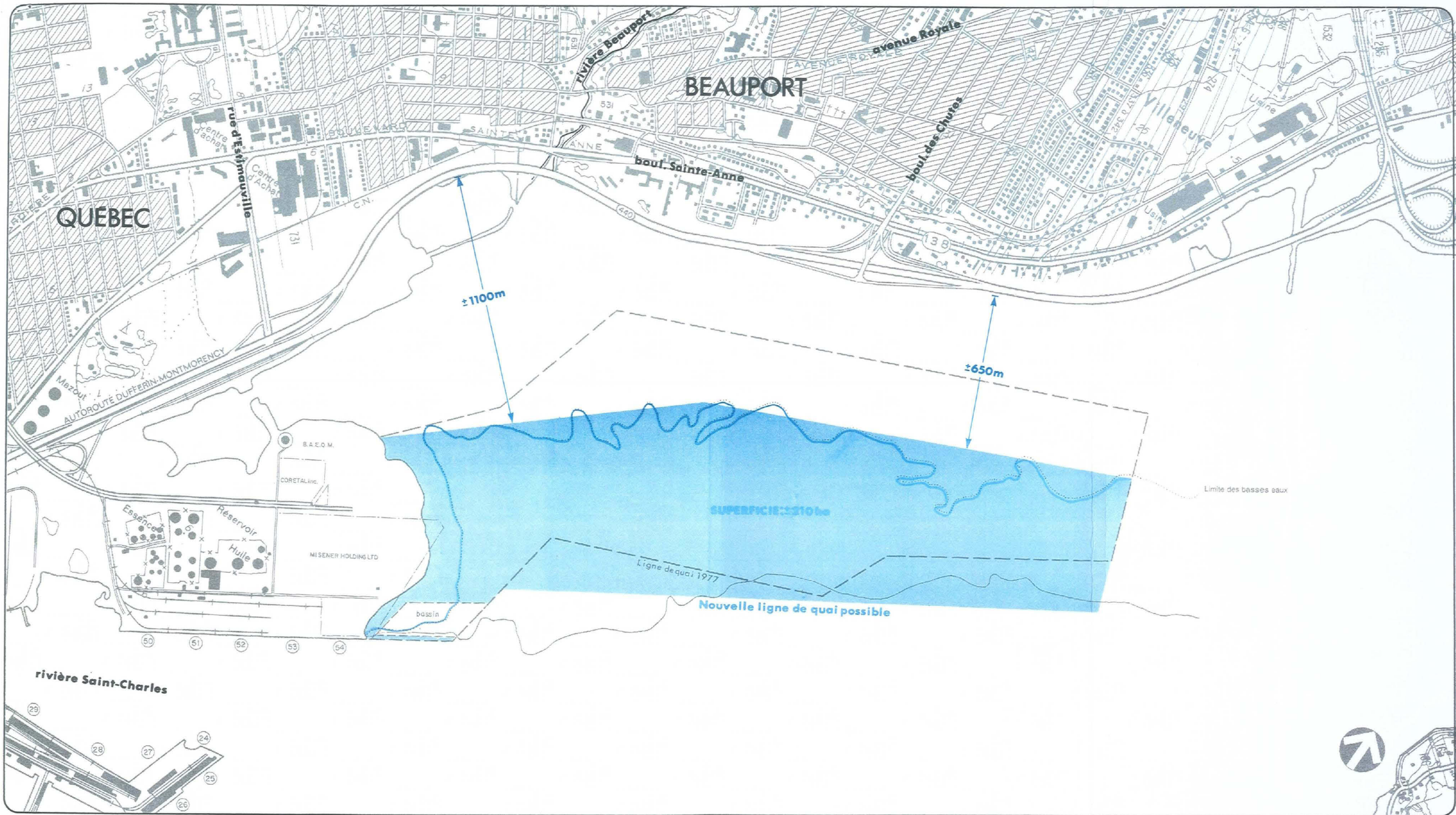
Rappelons d'abord les caractéristiques générales du projet à l'étude:

- . Superficie de l'extension: 260 hectares
- . Quais: longueur: 3 170 mètres
nombre de postes à quai: 11
- . Usages: portuaire et industrialo-portuaire non polluant
- . Phases: à déterminer selon les besoins mais de faible envergure à chaque fois.
- . Durée de réalisation totale: non-déterminée.
- . Distance de la rive-nord: + 350 mètres.

17.1

LES OPERATIONS PREALABLES: ETUDES ET RELEVES PRE-
PARATOIRES

Ce groupe comprend l'arpentage du terrain, les sondages, les forages et les études diverses concernant le milieu.



Période 1984-1988

26

Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales

Projet d'extension du port de Québec

Rapport de la
Commission d'évaluation
environnementale

Septembre 1984

IF
32
1984
Ex.4
1918

Canada



Government of Canada

Gouvernement du Canada

Environmental
Assessment Review

Examen des évaluations
environnementales

Le Ministre de l'Environnement
Ottawa (Ontario)

Le Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Messieurs les Ministres,

Conformément au Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, la Commission d'évaluation environnementale chargée de l'examen du projet d'extension du Port de Québec a l'honneur de vous soumettre son rapport.

La Commission a débuté ses travaux en 1978, alors que le Port de Québec lui soumettait un schéma d'aménagement du secteur des Battures de Beauport. Ce schéma prévoyait la création de nouveaux espaces d'une superficie de 440 ha. Modifié à deux reprises, le projet est maintenant limité à une extension de 42,5 ha. Cette dernière proposition est l'objet du rapport que nous vous présentons.

Nous avons étudié les représentations que nous ont faites les parties intéressées et, après avoir mené notre propre analyse, nous en sommes venus à la conclusion que le projet est acceptable quant à ses effets sur le milieu biophysique et à ses répercussions socio-économiques. Nous croyons cependant que sa réalisation devrait être conditionnelle à certaines mesures qui sont précisées dans ce rapport.

Il nous est apparu, au cours de l'examen du projet, qu'on disposait de peu d'information au sujet de la valeur écologique des marais intertidaux de la région de Québec. Aussi, en plus des recommandations de ce rapport suggérons-nous que les ministères de l'Environnement du Canada et du Québec procèdent à une évaluation de la productivité nette des espaces intertidaux de la région de Québec.

Veuillez agréer, Messieurs les Ministres, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

<Originale signée par>

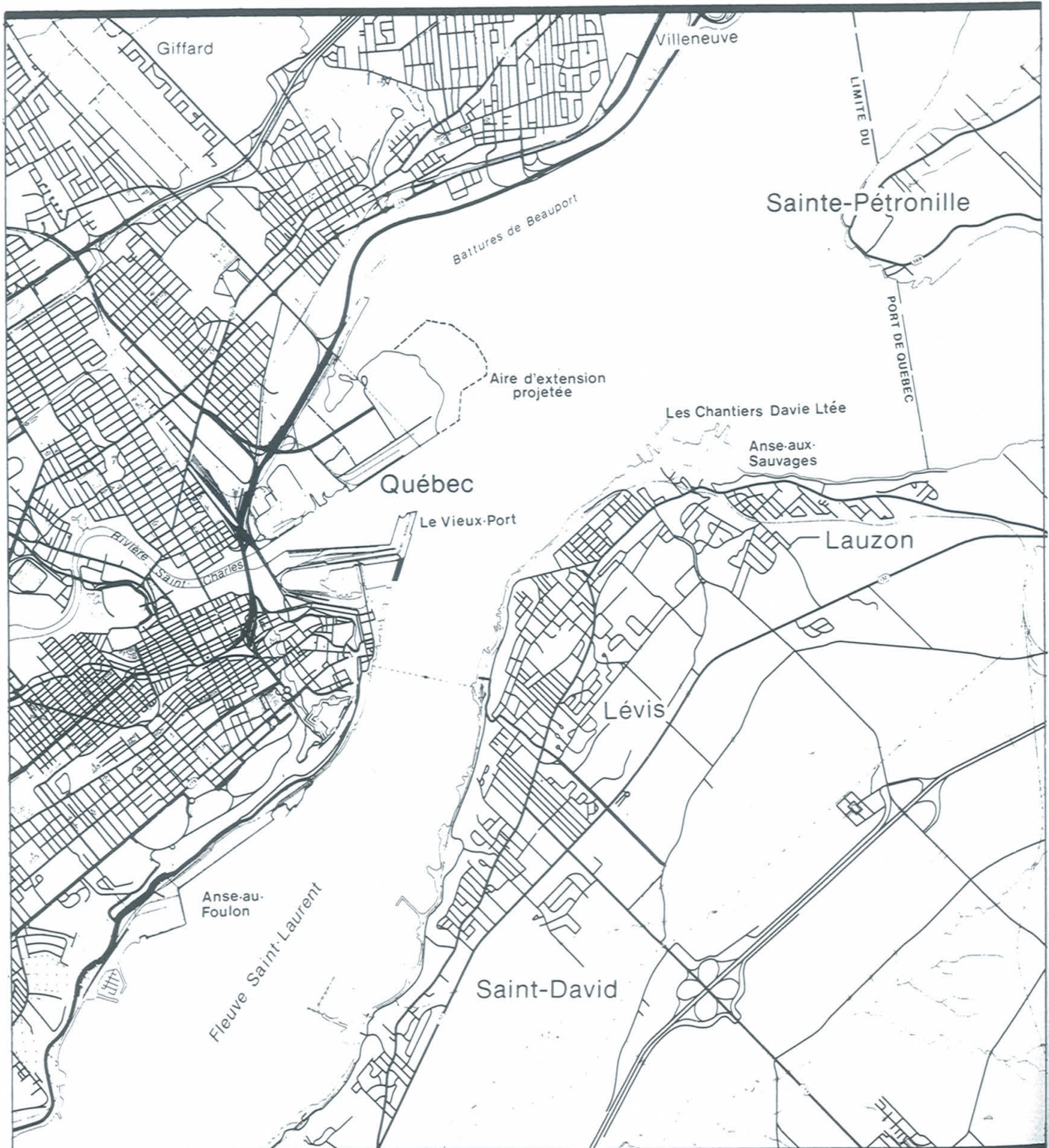
Marcel Lortie
Président
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'extension du Port de Québec

Canada

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
AVANT-PROPOS	5
1. Historique du projet et mandat de la Commission.....	7
2. Composition de la Commission.....	9
3. Description du projet final.....	11
4. Examen du projet.....	11
5. Nécessité du projet.....	11
 PROBLÈMES, INCIDENCES ET PRÉOCCUPATIONS	
1. Introduction générale.....	15
2. Aspects biophysiques	15
2.1 Introduction.....	15
2.2 Les battures de Beauport et l'aire d'extension projetée.....	15
2.2.1 Les battures de Beauport.....	15
2.2.2 Le territoire d'extension projetée.....	16
2.3 La végétation aquatique.....	16
2.4 La faune avienne.....	16
2.5 La sédimentologie.....	17
2.6 Les glaces.....	17
2.7 La qualité des eaux dans le secteur.....	19
2.7.1 La situation actuelle.....	19
2.7.2 La qualité de l'eau durant la construction.....	19
2.7.3 La qualité de l'eau et les activités portuaires.....	20
2.8 La qualité de l'air.....	20
3. Le bruit.....	21
4. Incidences et préoccupations socio-économiques.....	22
4.1 Questions d'ordre économique.....	22
4.1.1 La situation régionale de l'emploi.....	22
4.1.2 L'impact fiscal.....	22
4.2 Incidences sur la qualité de vie.....	22
4.2.1 Les impacts visuels, atmosphériques et sonores.....	22
4.2.2 La récréation, la villégiature et le tourisme.....	24
5. Les mesures d'atténuation et leur mise en vigueur.....	24
5.1 La période de construction.....	24
5.2 L'exploitation du site.....	25

QUESTIONS D'ORDRE POLITIQUE	
1. L'aménagement du territoire	29
2. Les effets cumulatifs d'autres projets.....	29
CONCLUSION GÉNÉRALE	30
RECOMMANDATION	30
ANNEXES	32



TERRITOIRE À L'ÉTUDE



TIRÉ DE L'ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS
ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION
DU PORT DE QUÉBEC

Le port de Québec est situé au cœur même de la vieille capitale le long du fleuve Saint-Laurent. Son rôle principal est le transbordement de produits en vrac. Il dispose de 188 hectares pour les activités portuaires. Sur la rive nord, l'espace portuaire est réparti en trois secteurs, dont celui des Battures de Beauport. En 1978, les autorités portuaires proposèrent un schéma d'aménagement de ce site, comprenant une extension de 440 hectares (ha) afin d'être en mesure de répondre aux besoins de clients éventuels.

Le secteur administratif des Battures de Beauport comprend les battures qui sont un milieu écologique important, riche en végétation et en organismes aquatiques. En plus des activités portuaires qui s'y déroulent, ce secteur est également utilisé par la population locale, puisqu'une plage s'y est formée naturellement, à la suite d'une extension antérieure.

En vertu du Processus fédéral d'examen des évaluations environnementales, l'administration du Port de Québec demanda un examen public de sa proposition, puisqu'elle craignait que ce projet puisse avoir des conséquences graves sur le milieu naturel et humain. Une commission d'évaluation environnementale fut formée à l'automne 1978. À la suite d'une consultation publique, elle remit au Port en janvier 1979 des directives en vue de la préparation d'un énoncé d'incidences environnementales (EIE). En décembre 1981, le Port remit à la Commission un rapport portant sur les conséquences environnementales d'un projet d'extension réduit à 210 ha. Ce rapport fut soumis à un examen public à la suite duquel la Commission jugea qu'il contenait d'importantes lacunes, particulièrement celle de savoir si le projet permettrait de protéger les battures de Beauport.

En novembre 1983, le Port remettait à la Commission un énoncé des incidences environnementales d'un projet modifié dont la superficie était de 42,5 ha. Le nouveau projet n'empiètera pas sur les battures. Il comprendra 38 ha d'espace portuaire, y compris 4 ha de zone verte, plus 4,5 ha de plage à marée basse. Il est prévu de le réaliser en trois phases. L'échéancier de construction dépendra des besoins de clients éventuels et il est probable que les travaux s'échelonnent sur plusieurs années.

La Commission a examiné l'EIE et a tenu en mars 1984, des réunions publiques au sujet de la nouvelle proposition du Port. La Commission a reçu à cette occasion 45 mémoires dont 25 furent débattus.

La Commission fait maintenant rapport au sujet des présentations qui lui ont été faites. Elle soumet sa propre analyse des problèmes et incidences et présente ses conclusions et recommandations.

Tout au long de l'examen du projet, y compris lors des réunions publiques, certains intervenants ont appuyé et d'autres ont mis en doute les arguments concernant la nécessité du projet. La Commission ne considère pas de son mandat de se prononcer à ce sujet. Elle se limite donc à constater que les

principaux arguments du Port en faveur de l'extension proposée n'ont pas été sérieusement contestés. L'administration portuaire a établi qu'elle a atteint un taux d'utilisation maximale d'espace à quai et qu'on ne dispose plus d'endroit pour construire de nouveaux quais.

Les mémoires présentés à la Commission ont très peu touché à la question des répercussions du projet sur le milieu biophysique. Ceux qui l'ont fait se sont dit satisfaits des conclusions du promoteur et des mesures d'atténuation proposées.

Pour sa part, la Commission a attaché une attention particulière aux effets sur la végétation aquatique, la faune avienne, la sédimentologie, les glaces, la qualité des eaux et la qualité de l'air.

L'examen du projet a révélé de nombreuses divergences d'opinion au sujet des répercussions socio-économiques du projet. Certains intervenants ont souligné les avantages comme la création d'emploi et le développement économique. D'autres ont demandé que toute décision concernant le projet soit reportée jusqu'à ce qu'une étude soit menée sur le potentiel récréo-touristique du site. La Commission a de plus tenu compte des impacts visuels, atmosphériques et sonores de même que des effets sur la récréation et le tourisme.

La Commission conclut que le projet d'extension tel que présenté en novembre 1983 et discuté lors des réunions publiques peut se réaliser sans dommage important au milieu biophysique. La Commission est d'avis que les effets prévus sur le milieu socio-économique sont également acceptables. Le projet d'extension de 42,5 ha, contrairement aux deux propositions qui l'ont précédé, apparaît comme une meilleure solution en regard de l'utilisation des ressources biophysiques, socio-économiques et humaines de la région.

La Commission rend cependant son acceptation conditionnelle à certaines mesures précises. Elle recommande, entre autre, que les deux premières phases de construction se réalisent en même temps. Les activités de construction ne devront pas se dérouler durant les migrations printanière et automnale des oiseaux. La Commission recommande de plus que le promoteur mette en application des mesures d'atténuation des impacts dus à l'intensité du bruit et des impacts sur la qualité de l'air durant les périodes de construction. Toutes ces mesures d'atténuation au cours de la construction devront faire partie d'un programme de surveillance qui sera appliqué sous la vigilance d'un comité comprenant des représentants des agences gouvernementales et des gouvernements locaux concernés. La Commission recommande que toute nouvelle activité dans l'aire d'extension proposée soit l'objet d'une évaluation environnementale selon les politiques en vigueur et que les principaux intéressés soient consultés dès l'examen préalable d'un projet d'implantation. La Commission recommande qu'au cours de l'exploitation des nouveaux espaces, soient appliquées des mesures permettant de réduire le risque et les conséquences de déversements accidentels et de maintenir la qualité de l'air. La Commission recommande de plus que le promoteur assure la protection du rentrant sud-ouest.

Situé à plus de 1 400 kilomètres à l'intérieur des terres, le port de Québec longe les berges du fleuve Saint-Laurent au sein même de la Vieille Capitale. Sa situation géographique le place au cœur de l'activité économique et des grands marchés du nord-est du continent. Le port de Québec peut accueillir des navires pouvant atteindre jusqu'à 150 000 tonnes de port en lourd. C'est ainsi que se définit son rôle principal de port de transbordement de produits en vrac entre lacquiers provenant de la Voie maritime du Saint-Laurent et les cargos océaniques.

Le Port de Québec dispose de 188 hectares pour les activités portuaires. Vingt-neuf postes à quai donnent accès à ces espaces et sont à la disposition des clients du port. Plus de 15 000 000 tonnes de marchandises y étaient manutentionnées en 1981. Elles étaient constituées principalement de sel et de vrac solide (92 % en 1981). On y transborde des quantités moindres de vrac liquide et des marchandises générales. Sur la rive nord, l'espace est réparti en trois secteurs, soit ceux de l'Anse-au-Foulon, du Vieux-Port et des Battures de Beauport. Le secteur des Battures est limitrophe aux limites territoriales des villes de Québec et de Beauport.

L'économie de la région de la capitale provinciale est plutôt orientée vers le secteur tertiaire: le gouvernement provincial et le tourisme en sont les secteurs dominants. La fabrication et la transformation y sont bien représentées par la construction navale et les pâtes et papiers. Comme l'a démontré le Sommet économique de la région de Québec, en septembre 1983, les principaux intervenants économiques jugent qu'il faut diversifier et renforcer la structure économique de la région, et ils espèrent qu'on le fera.

Le voisinage urbain du secteur des Battures de Beauport est surtout composé de quartiers résidentiels. On note cependant une certaine activité commerciale et industrielle aux limites sud de ces quartiers, ce qui a pour effet de créer une zone tampon entre la ville-dortoir et la zone portuaire.

Le secteur des Battures connaît un développement assez intensif depuis une vingtaine d'années. Les responsables du port de Québec y ont d'abord aménagé de nouveaux postes à quai et des espaces d'arrière-quai qui servent au transbordement de vrac solide et liquide. Suite à cette extension, une plage s'est formée naturellement, et la population s'est mise à l'utiliser. Ainsi, d'une vocation purement portuaire il y a quelques années, aujourd'hui le port joue aussi un rôle récréatif.

Le secteur administratif des Battures de Beauport embrasse et dépasse les battures. Reconnues comme milieu écologique important, les battures sont la partie de la rive que la marée couvre et découvre deux fois par jour. C'est un milieu très riche en végétation et en organismes aquatiques. Plusieurs espèces d'oiseaux y trouvent leur nourriture surtout au printemps et à l'automne, alors que des milliers d'oiseaux migrateurs envahissent les battures pour se reposer et se nourrir au cours de leurs longues migrations.

Les autorités fédérales et provinciales s'intéressent particulièrement à la protection de l'écologie des battures du Saint-Laurent. Le gouvernement du Québec songe à instaurer une politique de protection des rives et des berges. D'ailleurs, en 1979, suite à une série d'audiences publiques, la province a

modifié le tracé de l'autoroute Dufferin-Montmorency pour le localiser en bordure de la rive plutôt que sur les battures, tel que le prévoyait le tracé dont il avait été question lors des audiences publiques.

À l'origine, les battures de Beauport naissaient dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles pour se prolonger le long de la berge nord du fleuve Saint-Laurent. La péninsule actuelle, résultat de la première extension portuaire, a donné naissance à de nouvelles battures sur ses faces nord et est. Ces nouvelles battures sont connues sous le nom de Champfleury.

1. Historique du projet et mandat de la Commission

En 1978, l'administration portuaire de Québec proposa, dans le cadre d'un plan directeur, un périmètre d'extension des Battures de Beauport. Cette proposition comportait la construction de nouveaux espaces d'arrière-quai en prévision d'une augmentation éventuelle de la demande d'installations et de services portuaires. On jugea que cette proposition pouvait avoir des conséquences importantes sur l'environnement naturel.

En vertu du Processus fédéral d'examen des évaluations environnementales (PEEE) décrété par le Cabinet en 1973, puis modifié en 1977, toute agence fédérale doit effectuer une évaluation des projets qui risquent d'avoir des répercussions préjudiciables au milieu naturel et humain. Dans le cas de projets dont les conséquences pourraient être graves, on crée une commission d'évaluation environnementale chargée de mener un examen public des effets prévus sur le milieu biophysique et socio-économique et, prenant en compte les impacts prévus, de présenter au ministre de l'Environnement un avis quant à la réalisation du projet. L'administration du Port de Québec demanda donc un examen public de sa proposition.

À l'automne 1978, le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales chargea une commission d'évaluation de conduire un tel examen public. Étant donné l'intérêt particulier que le gouvernement provincial porte au projet d'extension portuaire à Québec, sur invitation du ministre de l'Environnement du Canada, son homologue provincial proposa un membre pour faire partie de la Commission. À certains moments au cours de l'examen du projet le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec délégua également un de ses agents au secrétariat de la Commission.

Le projet de 1978 était essentiellement un schéma d'aménagement qui proposait la réalisation éventuelle d'une extension de 440 hectares, autant sur les battures de Beauport qu'à même le fleuve. Il prévoyait le remplissage de toutes les battures en prolongement des terrains existants (Champfleury) pour s'étendre vers l'est jusqu'à la hauteur du quartier Villeneuve de la ville de Beauport. On y définissait l'utilisation anticipée des nouveaux espaces proposés comme «industrialo-portuaire», et on y identifiait trois zones d'activités: portuaires, industrielles et intermédiaires. Une telle extension aurait fait disparaître complètement les battures de Beauport.

S'inspirant de l'esprit du PEEE, la commission commença par émettre des directives préliminaires qui furent rendues publi-

ques en octobre 1978, puis discutées lors de réunions publiques le mois suivant. À la lumière des commentaires exprimés, la Commission prépara des directives finales, qu'elle remit au promoteur en janvier 1979. Ces directives avaient pour objet de définir l'orientation, la portée et la présentation générale de l'énoncé des incidences environnementales. Elles faisaient également ressortir les problèmes particuliers dont le promoteur devait se soucier dans son évaluation des effets possibles du projet. Dans la lettre transmettant les directives au promoteur, la Commission lui rappelait que plusieurs intervenants s'étaient interrogés lors des réunions publiques au sujet de l'urgence et de l'ampleur du développement prévu dans le contexte économique régional, ainsi que sur le choix du site. La Commission suggérait alors aux autorités portuaires d'examiner de nouveau, avec leurs homologues provinciaux, régionaux et locaux, l'insertion du projet dans l'aménagement du territoire régional.

En décembre 1981, le Port de Québec remettait à la Commission un rapport portant sur les conséquences environnementales d'un projet d'extension qui différerait du schéma d'aménagement de 1978 à plusieurs égards. Ce rapport, préparé par la firme Pluram, portait sur un périmètre de développement proposé de 210 hectares s'arrêtant à la limite des basses eaux.

La proposition éliminait la fonction industrielle du schéma de 1978. Le promoteur décrivait certaines activités portuaires qui pourraient s'y dérouler, sans toutefois s'engager à une utilisation précise des nouveaux espaces ou à un échéancier. Le rapport comportait un inventaire et une analyse des sites possibles d'extension, de même qu'une évaluation des conséquences biophysiques et socio-économiques de l'extension envisagée.

Les particuliers et les organismes intéressés furent invités à faire connaître leurs vues quant à la conformité de ce rapport aux directives de la Commission et à indiquer à celle-ci si, selon eux, l'énoncé du promoteur contenait toute l'information requise pour permettre une analyse complète du projet. La Commission alloua une période de quatre mois à l'intention de ceux qui voulaient préparer des commentaires écrits. Au cours de cette période, la Commission convoqua une réunion publique afin de permettre au promoteur d'exposer son projet et de présenter le rapport Pluram. Les commissaires et les participants interrogèrent le promoteur au sujet du projet et de ses

répercussions sur l'environnement biophysique ainsi que sur le milieu socio-économique. La réunion d'information eut lieu à Beauport le 17 février 1982.

La Commission reçut 30 mémoires. Après avoir analysé ces mémoires et le rapport lui-même, la Commission décida qu'elle aurait besoin d'informations additionnelles pour poursuivre l'examen du projet. Le 10 mai 1982, la Commission remettait aux autorités du port l'inventaire des lacunes qu'elle avait relevées dans le rapport. La Commission soulignait principalement que le promoteur n'avait pas démontré que son projet permettrait de protéger les battures de Beauport. Elle le chargea donc de décrire et d'analyser les impacts de chacune des phases du projet et d'en préciser les impacts résiduels ainsi que les mesures d'atténuation qu'il proposait d'adopter pour chaque phase de travaux.

Sur le plan socio-économique, la Commission demandait au promoteur d'étudier la région affectée (profil de la population, emplois) ainsi que ses installations publiques et privées et sa fiscalité, et de préparer en outre un énoncé des effets de l'extension portuaire sur l'accès au fleuve et sur le panorama de la région. On lui demandait également de traiter de la conjoncture culturelle, sociale et économique du secteur.

Bien qu'elle attachât une importance particulière aux impacts socio-économiques reliés au milieu biophysique, la Commission demandait également au promoteur d'établir un bilan de ses conséquences socio-économiques.

2. Composition de la Commission

La Commission d'évaluation environnementale est composée des personnes suivantes, dont la biographie est en annexe:

M. Marcel Lortie (Président)
Faculté de foresterie et de géodésie
Université Laval
Sainte-Foy (Québec)

M. Frédéric De Vos
Spécialiste en économie des transports
Ottawa (Ontario)

M. Gabriel Filteau
Département de biologie
Université Laval
Sainte-Foy (Québec)

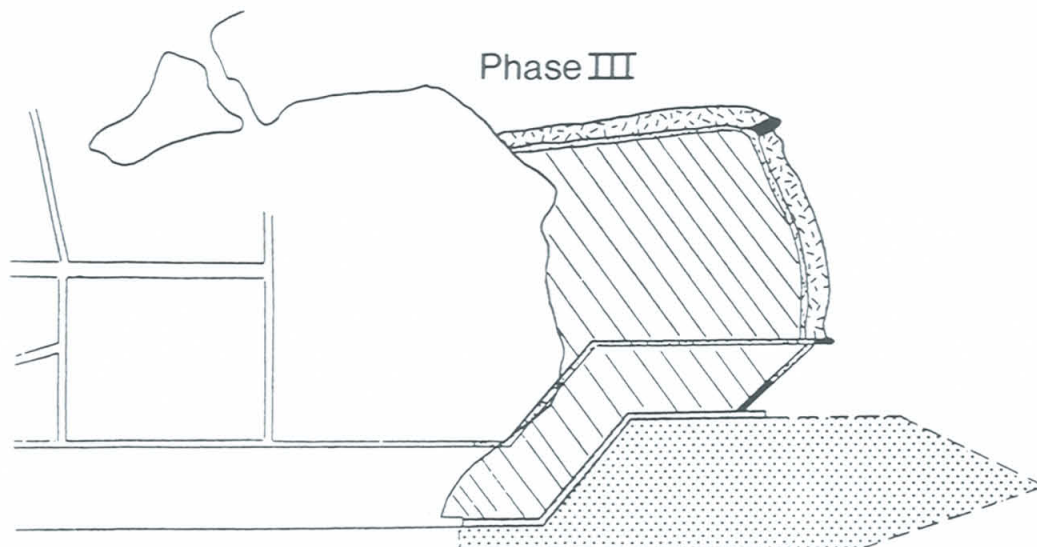
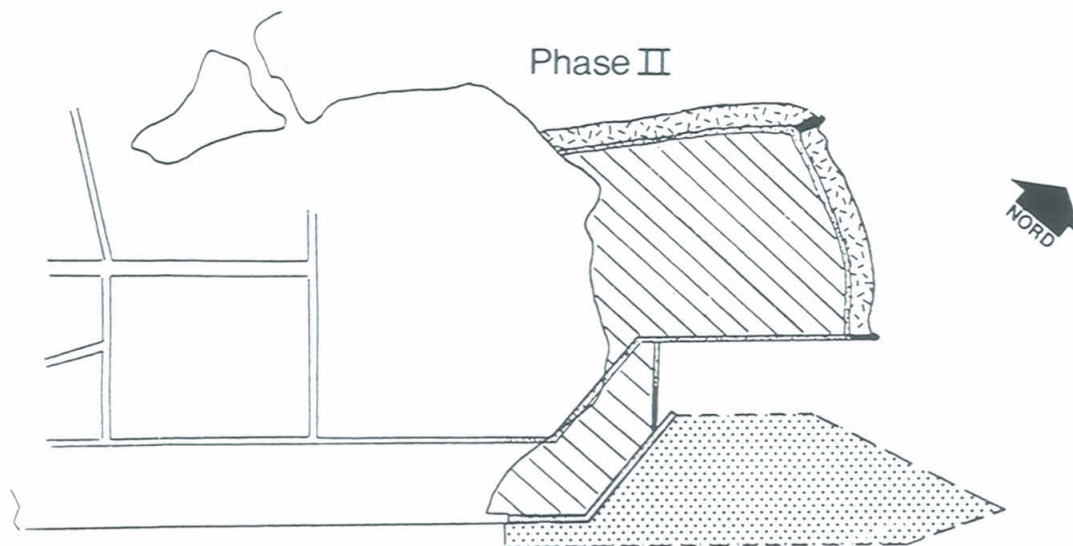
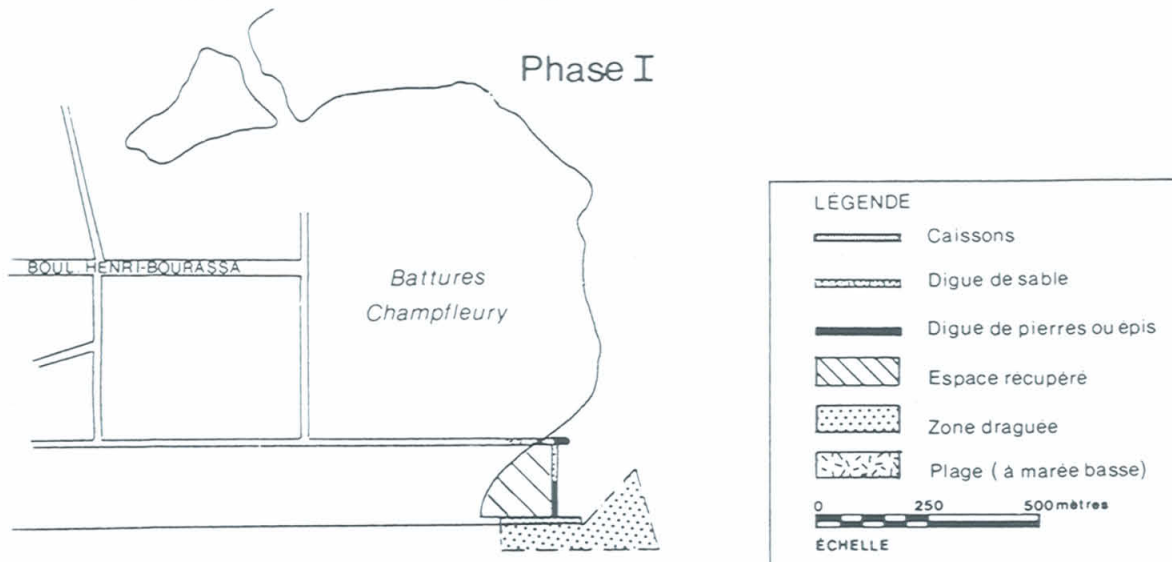
M. Vincent Lemieux
Département de science politique
Université Laval
Sainte-Foy (Québec)

M. Fernand Tremblay
Architecte
Sainte-Foy (Québec)

M. Georges-Albert Tremblay
Office de planification et de développement du Québec
Québec (Québec)



Phases de réalisation du projet d'extension du Port de Québec



TIRÉ DE L'ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION
DU PORT DE QUÉBEC

Les quatre personnes suivantes ont également fait partie de la Commission au cours de l'examen du projet mais n'en sont plus membres maintenant:

M. Fernard Hurtubise
Envirocon Limitée
Ottawa (Ontario)

M. Raymond Dufour
Conseiller en économie
Québec (Québec)

M. Gaston Ouellet
Office de planification et de développement du Québec
Québec (Québec)

M. Luc Ouimet
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Montréal (Québec)

3. Description du projet final

En novembre 1983, le promoteur remettait à la Commission un énoncé d'incidences environnementales (EIE) à l'appui d'un projet modifié dont la superficie proposée était maintenant réduite à 42,5 hectares.

Le projet de novembre 1983 n'empiètera pas sur les battures; sa limite nord sera celle des basses eaux. Adjacent à la zone intertidale, le périmètre de l'aire portuaire nouvellement envisagée se situera à l'extrémité nord-est de la superficie existante.

L'extension comprendra 38 hectares de terrains aménagés à des fins portuaires, y compris quatre hectares de zone verte, et quatre hectares et demi de grève à marée basse. La longueur maximale de la péninsule ainsi créée sera d'environ 600 mètres.

La méthode de construction sera celle de remplissage à partir de matériaux dragués. On obtiendra les 2 600 000 mètres cubes de matériaux nécessaires en draguant les postes à quai et les approches à une profondeur de 18 mètres. On mettra d'abord en place les quais au moyen de caissons qui auront été construits sur la terre ferme pour ensuite être mis en place. On construira ensuite l'aire d'arrière-quai en utilisant les matériaux dragués.

Selon le promoteur, le projet serait réalisé en trois phases:

- | | |
|-------------------------|--|
| 1 ^{ère} phase: | Prolongement du quai 54, d'une longueur de 183 mètres. |
| 2 ^{ème} phase: | Construction du quai 55, d'une longueur de 305 mètres, et création d'une péninsule de 25 hectares. |
| 3 ^{ème} phase: | Construction du quai 56, d'une longueur de 305 mètres, et parachèvement de la presqu'île de 38 hectares. |

Le temps requis pour la réalisation des trois phases serait de 26 semaines mais, étant donné que l'échéancier sera déterminé en fonction des besoins de clients éventuels aujourd'hui inconnus, il est probable que les travaux s'échelonnent sur plusieurs années. On prévoit que la construction de toute la

presqu'île sur sa superficie globale de 42,5 hectares coûtera près de 40 millions en dollars 1982.

Au fur et à mesure que se réaliseront les phases du projet, on construira les infrastructures requises, notamment le prolongement de la route et de la voie ferrée existantes. Les réseaux d'électricité, d'aqueduc et d'égout seront également prolongés.

L'aménagement du site prévoit la création d'une plage et l'implantation d'un espace vert de quatre hectares servant de tampon entre les zones portuaire et récréative du site. La population de la région aura librement accès à cet espace vert, qui sera aménagé au cours de la troisième phase du projet, tandis que la plage devrait apparaître à la fin de la deuxième phase.

En ce qui a trait aux nouveaux espaces à fonctions portuaires, le promoteur se dit incapable d'en préciser l'utilisation. Il ajoute toutefois que toute activité qui s'y implantera sera soumise aux normes prescrites par un éventuel schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec.

La carte illustre les trois phases de réalisation du projet avancé.

4. Examen du projet

La Commission jugea que les nouvelles études traitaient effectivement des questions et préoccupations qu'elle avait exprimées dans ses directives de janvier 1979 et des besoins d'analyse complémentaires énoncés en mai 1982. Elle convoqua donc des réunions publiques dans le but de recevoir des mémoires et les opinions des personnes et groupes intéressés au sujet de la proposition d'extension portuaire. Ces réunions eurent lieu les 14 et 15, et les 19, 20 et 21 mars 1984. La Commission reçut à cette occasion, en plus de quelques interventions de personnes qui n'avaient pas présenté de mémoires écrits, 45 mémoires, dont 25 furent débattus au cours des réunions.

La Commission a produit un procès-verbal des réunions qu'on peut se procurer auprès du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales. On peut également se procurer auprès du Bureau le recueil des mémoires présentés à la Commission lors des réunions publiques.

On trouvera en annexe la liste des personnes, des groupes d'intérêt et des autres organismes qui ont présenté des mémoires à la Commission. On trouvera également en annexe la liste de tous les documents qui ont été utilisés par la Commission.

5. Nécessité du projet

Tout au long de l'examen du projet, y compris lors des réunions publiques, certains intervenants ont appuyé et d'autres ont mis en doute les arguments concernant la nécessité du projet. La Commission croit utile d'évoquer dans son rapport les arguments et les positions de certains intervenants, mais elle ne considère pas de son mandat de les commenter.

Le Port, dans ses études, fait valoir plusieurs arguments tendant à justifier une extension portuaire à Beauport. On y explique d'abord la nécessité d'une extension puis pourquoi Beauport est le meilleur site disponible.

Selon les études du promoteur, le Port devra disposer d'installations pouvant répondre rapidement aux besoins de nouveaux clients dont l'administration portuaire doit satisfaire les exigences dans les plus brefs délais si elle veut conserver une position concurrentielle favorable. L'opinion du Port de Québec est claire sur ce point:

«Les tendances fondamentales qui animent le monde du transport maritime sur le plan technologique font que le Port de Québec est appelé à jouer un rôle de plus en plus important comme point de rupture entre la navigation maritime et fluviale sur le Saint-Laurent. L'augmentation constante des tonnages et le manque d'espace pour accueillir de nouveaux clients ont amené les autorités portuaires à mettre en marche les procédures pour définir un nouveau périmètre d'extension portuaire qui soit environnementalement acceptable.» (Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, Aspects socio-économiques, p. 4).

Quant au site du secteur Beauport, c'est sur le plan de critères économiques, tels les coûts de construction et d'exploitation, qu'il est préféré à celui de l'Anse-aux-Sauvages, autre site possible cité dans l'étude effectuée par la firme d'experts-conseils Asselin, Benoit, Boucher, Ducharme, Lapointe, Inc. (ABBDL) en 1977. Lors des réunions publiques, plusieurs intervenants ont appuyé les arguments du promoteur. Ports Canada, décrivant la situation économique des transports maritimes sur les plans national et international, fait valoir la nécessité d'un périmètre d'extension pour le port de Québec. La Société Inter-Port, pour sa part, se dit d'accord avec l'argumentation du Port à l'appui de son projet et compare l'absence d'un périmètre d'extension à une «hypothèque à lever». Le ministère de l'Expansion industrielle régionale (MEIR), quant à lui, reprend les arguments de souplesse et de planification de longue haleine, mais souligne également le rôle catalyseur de l'activité portuaire. Étant donné la situation économique défavorable dans la région de Québec, les emplois créés directement et indirectement par un tel projet sont à considérer. Le MEIR fait référence également au Sommet économique de Québec, tenu en septembre 1983, qui avait fait ressortir que le secteur tertiaire, longtemps le moteur de la croissance économique à Québec, «connaît une stabilisation depuis la fin de la décennie, l'emploi dans l'administration publique ayant tendance à décliner et la récession de 1981-82 ayant fortement affecté le secteur du commerce». Les différents acteurs économiques régionaux semblent d'accord pour confirmer la thèse générale des autorités portuaires concernant la nécessité et la possibilité de créer des emplois par le biais d'une extension portuaire.

Par contre, le Conseil de développement du Québec métropolitain (CDQM), l'Association des citoyens de Beauport et le groupe de recherche Écoville mettent en doute la justification du projet. Le CDQM, en particulier, avance que la réduction de l'aire d'extension proposée initialement affecte la crédibilité du Port et met en doute la nécessité de son projet d'agrandissement.

«Les autorités du Port se sont trop contredites depuis quelques années pour qu'elles puissent encore prétendre véhiculer des projets auprès de la population avec une quelconque crédibilité.» (Mémoire du CDQM, p. 2 et 3).

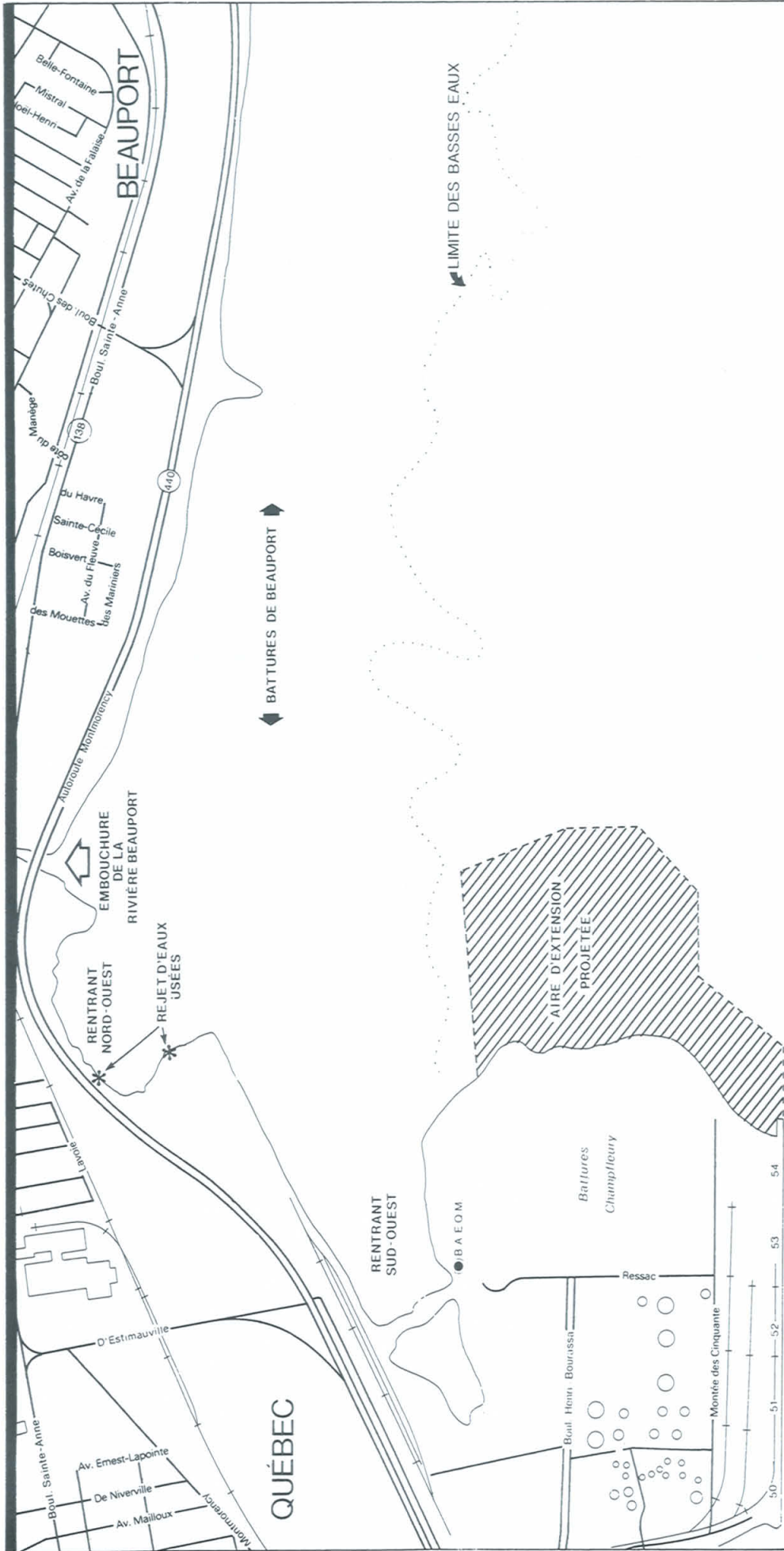
D'autres organismes ont émis l'opinion que l'administration portuaire, par souci de planification, était justifiée de proposer une telle extension, mais ils apportent toutefois certaines réserves. Le ministère de l'Environnement du Canada précise que l'extension est justifiable pour autant que l'espace présentement inutilisé soit mis à profit avant qu'on procède à la création d'espaces nouveaux. Il ajoute que l'extension proposée de 42,5 ha ne devra pas excéder cette superficie et que tout autre aménagement portuaire d'envergure à l'intérieur des limites administratives du Port remettra en question la justification de l'extension aux battures de Beauport. D'autre part, Environnement Québec considère le projet justifié en soi mais n'accepte pas les critères à partir desquels on a préféré le site de Beauport à tous les autres sites disponibles.

La Commission, elle, se limite à constater que les principaux arguments du Port en faveur de l'extension proposée n'ont pas été sérieusement contestés. L'administration portuaire a établi que les quais existants ont atteint leur taux d'utilisation maximale et qu'on ne dispose plus d'espace pour construire de nouveaux quais.

Il en est de même pour les espaces d'arrière-quai. Lorsque les 25 hectares présentement disponibles auront été utilisés, on ne pourra accueillir de nouveaux clients s'il n'y a pas d'extension.

Quant à la réduction de la superficie envisagée depuis 1978, les commissaires notent, d'une part, qu'elle rencontre les exigences de la protection des battures de Beauport et, d'autre part, que les 42,5 ha représentent actuellement un projet à court et moyen termes, tandis que les périmètres d'extension de 440 et 210 ha n'étaient que des schémas d'aménagement réalisables à moyen et long termes. L'évolution de la proposition d'extension s'est effectuée dans le cours du processus d'examen du projet. Certains facteurs qui n'ont rien à voir avec le processus d'examen ont sûrement influencé les décisions de l'administration portuaire à ce sujet. D'autres éléments dont il sera question plus loin dans ce rapport sont le fait de l'examen et des débats publics du projet. Il apparaît toutefois à la Commission que, dès lors, le périmètre d'extension s'est transformé en un projet précis d'extension à court et moyen termes.

**PROBLÈMES, INCIDENCES ET
PRÉOCCUPATIONS**



COMPOSANTES PHYSIQUES DE LA PARTIE OUEST
DES BATTURES DE BEAUPORT

TIRÉ DE L'ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS
ENVIRONNEMENTALES DE L'EXTENSION
DU PORT DE QUÉBEC

Dans l'EIE, on définit les battures de Beauport comme une zone intertidale soumise à des marées moyennes de quatre mètres, les marées de vive-eau pouvant atteindre une amplitude de 5,6 m. Dans cette zone, le littoral est de faible pente.

Les parties ouest et centre des battures sont constituées de sédiments meubles recouverts par endroit de vase très molle. Dans la partie centrale de l'estran, on retrouve des dépôts d'un mètre d'épaisseur alors que des sondages effectués lors de la construction de l'autoroute 440 ont permis de trouver des épaisseurs de sédiments meubles dépassant 10 m.

A 1,4 km à l'est de l'embouchure de la rivière Beauport, la présence d'affleurements rocheux fait des battures dans ce secteur une plate-forme rocheuse recouverte de sédiments sableux.

On décrit aussi dans l'EIE deux types de rivage caractérisant la zone située à la limite supérieure des battures actuelles. La rive formant la limite extrême des divers empiètements sur tout le pourtour des battures étudiées est marquée d'un talus qui présente une rupture de pente et qui est composé de matériaux provenant de remblayages successifs. Sa hauteur varie de 5 m dans le secteur est à un peu moins d'un mètre dans le secteur sud-ouest. La plage, située au pied des battures Champfleury, est constituée de sédiments sableux provenant des remblayages antérieurs et des alluvions des rivières St-Charles et Beauport.

La géomorphologie des battures, du rivage vers le large, comprend le schorre supérieur, associé aux matériaux de remblayage, le schorre inférieur, correspondant à la partie recouverte de végétation des battures et la slikke, constituant leur partie dénudée.

2.2.2 Le territoire de l'extension projetée

L'extension portuaire proposée par le Port de Québec se situe entre l'embouchure de la rivière Saint-Charles à l'ouest et celle de la rivière Beauport à l'est. Il s'agit donc d'une extension de la péninsule existante, remblayée au début des années 1960 et désignée sous l'appellation battures Champfleury. Comme on peut le constater sur la carte d'accompagnement, l'extension proposée sera réalisée en remblayant le lit du fleuve à l'extrémité de la péninsule existante. Elle ne constitue donc aucun empiètement sur les battures de Beauport telles que délimitées dans la section 2.2.1 de l'EIE. **Plusieurs intervenants se sont dits d'accord avec l'affirmation que le projet d'extension de 42,5 hectares n'aura vraisemblablement pas d'incidences négatives importantes sur les battures de Beauport.**

2.3 La végétation aquatique

Les deux principales espèces de plantes qu'on retrouve sur les battures de Beauport sont la zizanie des marais et le scirpe américain. La partie supérieure du schorre inférieur est recouverte de zizanie; sa partie inférieure, de scirpe américain. L'étagement de ces groupements végétaux est relié aux processus hydrodynamiques et sédimentologiques ainsi qu'aux caractéristiques du littoral. La présence de la zizanie semble associée à l'altitude marégraphique ainsi qu'à l'exposition aux vents et aux courants. On retrouve donc les peuplements importants dans les milieux abrités, principalement dans les rentrants sud-ouest et nord-ouest.

La construction de la péninsule Champfleury (évoquée à la section 3.2.2 de l'EIE), péninsule aujourd'hui occupée, a provoqué une accumulation de sédiments et par la suite une batture, qui constituent un milieu propice à la colonisation par les plantes.

L'épaisseur des sédiments ne semble pas influencer la distribution de la zizanie; par contre, sa distribution est reliée à l'altitude marégraphique. Ainsi, les colonies de zizanie s'étendent entre les niveaux de 4 m et 1,6 m au-dessus du zéro marégraphique sur des largeurs variant entre 35 m et 283 m.

Le scirpe, qui tolère des conditions plus rapides de courant et qui résiste à l'action des glaces, se retrouve à des niveaux plus bas du schorre inférieur, soit entre les niveaux 2,6 m et 1,1 m au-dessus du zéro marégraphique.

Dans l'EIE, on précise que l'aménagement portuaire aura des répercussions positives à long terme sur la végétation aquatique des battures. La présence du projet entraînera en effet l'extension du schorre dans le rentrant sud-ouest par accumulation de sédiments fins en raison des courants plus lents dans ce secteur. Elle favorisera aussi une augmentation de la superficie colonisée par la végétation aquatique dans ce secteur. En outre, selon l'étude, le rentrant sud-ouest sera une image agrandie du rentrant actuel, ce qui devrait apaiser les inquiétudes concernant la protection et la conservation de ce secteur comme habitat.

Plusieurs intervenants ont fait allusion à la fragilité de la végétation aquatique sur les battures de Beauport, **mais tous semblent d'avis que le projet d'extension de 42,5 hectares n'aura pas de répercussions nocives sur les marais intertidaux des battures.** Enfin, on a demandé à la Commission qu'on assure un suivi au moyen d'une étude écologique à long terme comportant une évaluation de la productivité nette de la végétation des marais intertidaux de la région de Québec.

2.4 La faune avienne

Les répercussions sur la faune avienne constituent une autre préoccupation exprimée lors de la réunion publique d'information de 1982 et citée dans la liste de lacunes dressée par la Commission.

Le promoteur, ainsi que les nombreux participants aux réunions de la Commission tels l'Association des biologistes du Québec, le Club des ornithologues, la Société Inter-Port, en plus des ministères fédéral et provincial de l'Environnement, ont dressé un bilan des richesses que constitue la faune avienne sur les battures de Beauport.

Le promoteur, comme de nombreux intervenants d'ailleurs, souligne que les battures de Beauport constituent un milieu exceptionnel, tant pour la variété des espèces qu'on y trouve en permanence (140 espèces d'oiseaux) que pour l'utilisation intensive qu'en font des milliers d'oiseaux aquatiques, surtout lors de leurs migrations printanière et automnale. Les principaux groupes identifiés sont les limicoles (bécasseaux, pluviers, chevaliers, etc.), les anatidés (canards et oies) et les laridés (goélands).

La diversité et l'abondance des oiseaux qui fréquentent les battures de Beauport ont un rapport direct avec la diversité des habitats qui la composent. Les herbiers et les hauts-fonds accueillent une grande quantité d'anatidés, alors que les zones vaseuses sont fréquentées par les limicoles.

Le rentrant sud-ouest a déjà été identifié comme une zone particulièrement fréquentée par la faune avienne à cause de sa riche végétation aquatique. Tous conviennent que ce rentrant devrait être protégé comme habitat pour la faune avienne. De fait, le Club des ornithologues du Québec a fait mention d'une volonté politique qui semble se développer en faveur de la protection des valeurs écologiques connues sur les rives du Saint-Laurent.

On a le plus souvent mentionné le bruit et le mouvement de camions, de machines ou de bateaux comme impacts négatifs sur la faune avienne de la construction projetée. Ces activités risquent d'éloigner les oiseaux dans un rayon qui pourrait atteindre quelques centaines de mètres autour de l'aire des travaux. Si certains témoins ont reconnu que les sédiments remis en suspension lors du dragage n'auront probablement pas de répercussions sur la faune avienne, ils ont avancé toutefois que le bruit causé par les travaux de construction pourrait lui être dommageable.

Le promoteur s'est dit prêt à exécuter la construction de la phase II entre le 15 mai et le 15 août alors que, selon lui, les travaux n'affecteraient pas la faune avienne. Environnement Québec suggère qu'on fasse les travaux pendant l'été, tandis qu'Environnement Canada préfère qu'on cesse les activités de construction entre le 15 juillet et le 15 septembre. Consciente du fait que les oiseaux de rivage sont ceux qui seront le plus affectés par les travaux de construction, la Commission recommande que le promoteur s'entende avec les autorités compétentes (Environnement Canada et Environnement Québec) afin de déterminer la période la plus propice aux activités de construction.

On avance aussi dans l'EIE que la présence de l'aire de construction ne devrait pas déranger les limicoles qui fréquentent présentement des secteurs relativement fermés et déjà bruyants comme les rentrants sud-ouest et nord-ouest. Par contre, la présence de l'aire d'extension affectera la zone des hauts-fonds utilisée par les canards plongeurs au printemps. Cette répercussion est qualifiée de «faible,» étant donné que le périmètre de développement n'occupera qu'une petite partie de la zone utilisée par ces oiseaux, qui s'étend à l'est jusqu'à l'île d'Orléans. On a porté à l'attention de la Commission que les canards plongeurs n'utilisent pas beaucoup la zone de hauts-fonds à l'automne en raison de la présence des véliplanchistes. Quoique de faible intensité, les répercussions affectant les canards plongeurs seront permanentes.

Certaines discussions ont eu lieu quant à savoir laquelle des vocations — portuaire, portuaire et récréative, ou purement récréative — aurait le moins d'impacts sur la faune avienne. La Société Inter-Port dans son intervention soulignait que, dans l'éventualité où cette vocation deviendrait à la fois portuaire et récréative ou purement récréative, les impacts s'avèreraient plus négatifs que pour la seule vocation portuaire. On souligne dans l'EIE que les oiseaux restent à l'écart lorsque les

véliplanchistes font usage de la plage. En outre, comme on l'a vu dans une section précédente, les répercussions sur le rentrant sud-ouest seront positives puisque, suite à la sédimentation, ce rentrant sera agrandi.

La Commission est d'avis que, suite aux nombreuses représentations qui lui ont été faites, toutes les parties en cause devraient s'assurer que le rentrant sud-ouest, qui constitue un habitat important pour la faune avienne, soit protégé et déclaré sanctuaire pour les oiseaux.

2.5 La sédimentologie

La sédimentologie a fait l'objet d'importantes préoccupations suite à l'étude Pluram, qui proposait un projet d'extension de 210 hectares. Par suite de la nouvelle proposition de 42,5 hectares, les inquiétudes ont diminué d'autant.

Le processus de sédimentation, d'après l'EIE, subira une légère modification. On verra s'accumuler légèrement plus de sédiments notamment dans la zone du rentrant sud-ouest. Au dire du promoteur, cette modification sera mineure, mais le ministère provincial de l'Environnement considère qu'il faudrait pousser plus loin l'étude de ce facteur.

La Société Linnéenne a fait savoir à la Commission qu'elle n'était pas d'accord au sujet de l'évaluation de l'intensité de la sédimentation telle que relatée dans l'EIE et, plus spécifiquement, quant aux conséquences biophysiques de l'accumulation nette de sédiments dans les rentrants sud-ouest et nord-ouest: «N'est-il pas à prévoir que la sédimentation sera effectivement augmentée de manière substantielle et qu'à plus ou moins long terme on assistera à une accumulation telle que cette partie de la baie, derrière la jetée construite, sera comblée? Lentement et sûrement, la nature ne viendra-t-elle pas parfaire l'empiètement commencé et cette zone située au nord de la jetée ne deviendra-t-elle pas inutilisable pour des fins récréatives?»

Un échange de vues entre les consultants du groupe Roche et les représentants de la Société Linnéenne a abouti à un consensus d'opinion que la zone située au nord de la jetée n'est pas utilisée aujourd'hui à des fins récréatives mais, plutôt, par les oiseaux de rivage. Le consultant a même suggéré que ce secteur soit réservé à des fins purement écologiques et d'observation, ce qui correspond aux points de vue exprimés par certains groupes. Comme on l'a vu plus tôt, les effets prévus de la sédimentation ne paraissent pas nuisibles à la faune avienne.

La Commission est d'avis que le promoteur a fourni des informations satisfaisantes quant au processus de sédimentation et qu'il a répondu de façon adéquate aux demandes de la Commission à cet égard.

2.6 Les glaces

Lors de la réunion publique d'information de 1982, plusieurs intervenants se sont interrogés au sujet des modifications au régime de formation et de retrait des glaces qui pourraient résulter de l'extension du port de Québec. On s'est surtout

inquiétude de la possibilité que cette extension retarde le dégel des glaces sur les battures et, partant, la croissance de la végétation. La Commission avait demandé davantage d'information à ce sujet dans sa liste de lacunes.

Les essais sur modèle réduit des conditions actuelles et futures résultant des aménagements proposés effectués par le Laboratoire hydraulique Lasalle (LHL), ont fourni des réponses satisfaisantes aux questions de la Commission. Le promoteur a fait effectué en nature un relevé de l'évolution du couvert de glace aux mois de mars et d'avril 1983 afin de vérifier les hypothèses avancées et de valider les résultats obtenus sur modèle.

La conclusion principale tirée des essais effectués au LHL est que la présence de l'extension portuaire de 42,5 hectares aura pour effet de rehausser les fonds dans le secteur du rentrant sud-ouest et, ainsi, d'augmenter la superficie des battures à marée basse dans ce secteur, où les glaces tendent à fondre sur place. L'effet conjugué de ces phénomènes sera un englacement plus rapide à l'hiver et un déglacement plus lent au printemps.

La question des glaces n'a pas fait l'objet de commentaires très poussés lors des réunions publiques. À ce sujet, Environnement Canada mentionnait que les études sur modèle hydraulique constituaient un élément majeur de l'analyse des répercussions sur l'hydrodynamique et le régime des glaces et jugeait que les conclusions de l'EIE étaient valables.

Quant à elle, la Commission est d'avis que le promoteur a démontré que les effets de l'extension sur le régime des glaces seront mineurs.

2.7 La qualité des eaux dans le secteur

La qualité des eaux fut discutée brièvement au cours des réunions publiques. Quelques groupes y ont fait allusion en regard de l'utilisation du secteur à des fins récréatives; on s'est inquiété de l'accroissement éventuel de pollution à cause du projet. La question à laquelle le Port de Québec a entrepris de répondre avait trait à l'accroissement de la pollution dans l'éventualité où une aire d'extension serait approuvée. La question comporte trois volets: 1) la situation actuelle et future si le projet n'est pas exécuté, 2) l'impact des travaux de construction sur la qualité des eaux et 3) l'impact des activités portuaires sur la qualité des eaux.

2.7.1 La situation actuelle

L'étude décrit la qualité de l'eau à la hauteur des battures de Beauport comme étant de moyenne à passable. Les principaux problèmes soulevés sont le niveau élevé de la turbidité ainsi que la forte teneur en coliformes totaux et en mercure. La turbidité proviendrait principalement des effluents des rivières Saint-Charles et Beauport et des effluents municipaux (Villes de Québec, Beauport et Lévis) et industriels (Papeterie Reed).

Quant aux bactéries coliformes, la quantité dépasse le seuil acceptable pour les activités de baignade. Toutefois, les eaux sembleraient contenir moins de coliformes fécaux à proximité qu'en aval des battures de Beauport.

En ce qui a trait au mercure, on mentionne dans l'EIE que les concentrations au niveau des battures devraient être comparables aux concentrations mesurées aux stations en amont et qu'elles seraient supérieures aux critères de plein usage.

Selon l'EIE, «l'auto-épuration des eaux du Saint-Laurent offre un meilleur potentiel épurateur que l'ensemble des battures de Beauport». On souligne toutefois qu'il existe une très grande différence de superficie entre les deux zones.

2.7.2 La qualité de l'eau durant la construction

Lors des travaux de construction, le dragage du site, la mise en place des caissons de l'avant-quai et des digues en sable, et le remplissage de l'arrière-quai affecteront la qualité de l'eau.

Dans le cas de la mise en place des caissons et de l'avant-quai, le dragage par système hydraulique et le dépôt par sédimentation entraîneront une augmentation de matières en suspension dans les environs immédiats du chantier. On estime, dans l'EIE à environ 8 m³/heure la quantité de matériaux remis en suspension lors du dragage. Compte tenu des courants et du pouvoir de dilution du fleuve dans le secteur considéré, ce phénomène entraînera une très faible augmentation locale de la turbidité. Pour le promoteur, les répercussions du dragage sur la qualité de l'eau du fleuve dans le secteur des battures de Beauport seront «négatives et mineures». On avance même que le dragage aura un effet épurateur sur la zone adjacente en y éliminant la couche de sédiments de surface qui sont aujourd'hui contaminés. On fait cependant remarquer que cet effet sera limité à la zone des travaux et purement temporaire étant donné que les sédiments contaminés sont continuellement charriés par le fleuve.

La mise en place des digues de sable aura pour effet d'augmenter la turbidité locale, qui s'atténuera jusqu'à ne plus être perceptible à quelques centaines de mètres du point de dépôt. On note d'abord que, quelle que soit la phase de construction, compte tenu des courants, la dispersion des sédiments ne se fera pas vers l'amont; vers l'aval les quantités des matériaux mis en suspension seront si faibles qu'elles n'affecteront pas la qualité de l'eau dans le secteur de l'Anse-aux-Sauvages, où se trouve la prise d'alimentation en eau potable de Lauzon. Enfin, les consultants indiquent qu'il est peu probable que la mise en place des digues et le remplissage altèrent la composition chimique des eaux.

Le programme de dragage proposé par le Port de Québec comporte plusieurs mesures susceptibles de réduire les répercussions environnementales associées à ces travaux. On propose d'incorporer les éléments principaux de ce programme dans l'appel d'offres qui sera préparé par le Port de Québec pour l'octroi du contrat de dragage.

Le promoteur recommande la réalisation d'un programme de surveillance des travaux de dragage afin de vérifier la dispersion des particules fines et la concentration des contaminants dissous dans l'eau lors des travaux de dragage et de remblayage hydraulique. À cet effet, il recommande qu'on effectue une analyse des contaminants dans la couche supérieure des sédiments avant et pendant les travaux.

La Commission est d'accord avec les mesures proposées dans l'EIE et suggère fortement au promoteur de les exécuter sous le contrôle d'Environnement Canada.

La Commission retient également les recommandations du promoteur concernant l'application de mesures pour assurer que la qualité de l'eau soit maintenue pendant la construction. Ces mesures comprennent l'installation de toilettes chimiques et le stockage sécuritaire des produits pétroliers utilisés. En outre, l'entrepreneur devra récupérer les produits non utilisés et en disposer de manière à ne pas nuire à l'environnement. Il devra également s'assurer que la disposition des déchets solides et des matériaux secs et le drainage des aires de stockage de produits toxiques et autres (ciment, huiles, poussières, etc.) se feront de manière à ne pas contaminer les eaux.

2.7.3 La qualité de l'eau et les activités portuaires

Le promoteur n'a pu que donner une description générale des autres répercussions environnementales dues aux activités postérieures à la construction de l'agrandissement portuaire étant donné qu'on ne sait pas quels produits y seront manutentionnés.

En fait, les répercussions les plus importantes résulteraient d'écoulements accidentels; on ne peut présentement les évaluer. Pour ce faire, il faudra connaître la toxicité des produits ainsi que la facilité avec lesquelles ils pourraient être récupérés.

Tout au cours des réunions, le promoteur a indiqué que les activités portuaires seraient des activités de transbordement. Même si on ne connaît pas la nature des produits qui y seront manutentionnés, on a suggéré qu'à partir d'études des courants effectuées sur le modèle, on élabore un plan d'intervention afin de prévenir et contrôler les écoulements d'hydrocarbures aux nouveaux postes à quai en fonction des types d'activité et de marchandises. Le promoteur va même jusqu'à suggérer dans son EIE qu'on fasse une étude de l'impact environnemental de certaines catégories de produits au moment de l'implantation de toute activité nouvelle.

La Commission, en accord avec la conclusion du promoteur, est d'avis que le transbordement des vracs liquides, le ravitaillement en mazout des navires ainsi que les écoulements accidentels du lest ou de produits manutentionnés risquent de nuire à l'environnement. La Commission recommande qu'afin de réduire ces risques, on adopte les mesures suggérées par le promoteur. La Commission s'intéresse surtout à des mesures telles que l'installation de barrières flottantes autour des navires lors du transbordement des vracs liquides ou encore lors du ravitaillement en mazout des navires. Le promoteur devra aussi entourer de remblais imperméables les citernes contenant des vracs liquides.

La Commission recommande qu'on mette au point un plan d'intervention d'urgence qui permettrait de contenir et nettoyer tout écoulement accidentel. En plus, elle recommande qu'on effectue une évaluation environnementale chaque fois que sera proposée une nouvelle installation dans l'aire d'extension. Les évaluations de ce genre devront être conformes aux politiques en vigueur.

2.8 La qualité de l'air

Au cours des réunions publiques certains participants ont fait part à la Commission de leurs préoccupations quant à l'altération possible de la qualité de l'air. Tous semblaient d'accord en ce qui concerne l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air et les mesures d'atténuation suggérées par le promoteur. Ces participants tenaient à faire connaître leurs vues à la Commission, surtout en ce qui a trait à l'engagement du promoteur à prendre les mesures d'atténuation proposées.

Certains intervenants, tels la ville de Québec et les ministères fédéral et provincial de l'Environnement, s'inquiètent surtout du taux de poussière en suspension, qui dépasse déjà la norme dans le secteur de Limoilou et dans la zone du port. Environnement Québec a fait valoir qu'il est difficile de quantifier la part de dégradation de la qualité de l'air imputable aux activités portuaires proprement dites. On sait toutefois que les dépassements sont le résultat des vents nord-est, dont la vitesse est souvent élevée.

On souligne dans l'EIE que la qualité de l'air sera altérée lors de la construction et, éventuellement, lors de l'exploitation. L'information relative aux conséquences environnementales de l'exploitation de l'aire d'extension est plus générale, étant donné que le Port de Québec ne sait toujours pas quels clients il y attirera. Le promoteur tente néanmoins de donner des informations au sujet de certains types de marchandises telles les céréales, le minerai, etc.

Les principales sources de détérioration de la qualité de l'air au cours des travaux de construction seront la circulation des camions transportant les matériaux nécessaires pour la construction des digues et des caissons; les matériaux de construction eux-mêmes, au cours de leur transport; la fabrication de béton sur place s'il y a lieu, ou certaines autres pratiques telles l'incinération de déchets. À cet égard, le Port de Québec a rappelé à la Commission qu'il est interdit de brûler des déchets sur le territoire qu'elle administre.

Bien que le promoteur ait conclu que les répercussions des travaux de chantier seraient négatives mais d'ordre mineur, les ministères fédéral et provincial de l'Environnement demandent que les mesures d'atténuation préventives prévues dans l'EIE soient sérieusement prises en considération.

Le promoteur suggère plusieurs mesures d'atténuation pour contrer les dégradations possibles de la qualité de l'air lors des activités de chantier. Ces mesures comprennent l'arrosage des voies de circulation du chantier avec de l'eau ou l'application d'un type acceptable d'abat-poussière. Quant au transport des matériaux, le promoteur a fait part à la Commission de ses obligations quant à la Loi sur la qualité de l'environnement et de l'article 418 du code routier, qui prescrit que les chargements susceptibles de produire des poussières doivent être recouverts avec des bâches. Afin de réduire le plus possible les problèmes de bruits et d'émanations nocives des camions, on suggère d'emprunter les artères principales, de préférence celles qui ne traversent pas les quartiers résidentiels.

La ville de Québec a demandé à la Commission de recommander qu'on aménage le long de la rue Ressac, à partir de la

montée des Cinquante jusqu'aux installations du Bureau d'assainissement des eaux du Québec métropolitain (BAEQM), une bande verte d'une trentaine de mètres de largeur et qui comprendrait une strate herbacée, une strate arbustive et une strate arborescente de façon à former un écran pour réduire les vents et le transport des particules de poussière. Après un échange de vues, le Port de Québec s'est engagé à examiner la proposition de la ville de Québec afin d'élaborer et de réaliser le programme d'aménagement le plus apte à atténuer le déplacement de poussière. Environnement Québec, dans son mémoire à la Commission, va même jusqu'à suggérer qu'on installe un rideau d'arbres entre le milieu urbain et le site des activités portuaires, non seulement sur la nouvelle aire remblayée, mais aussi sur les aires existantes si possible.

Dans son intervention, la ville de Québec proposait d'autres suggestions qui font écho à certaines des mesures préventives suggérées dans l'étude Roche. Les mesures d'atténuation suggérées comprennent l'acquisition d'équipement ne soulevant pas de poussière hors du site (systèmes fermés ou hermétiques de convoyeurs), l'arrosage des amas par temps sec et venteux, et la couverture ou la mise sous hangars des produits sujets à l'érosion éolienne. En plus, on trouve dans l'EIE d'autres mesures propres à atténuer la dégradation de la qualité de l'air.

Environnement Canada a rapporté qu'une station météorologique serait installée sur la presqu'île actuelle du port afin de déterminer les conditions du temps qui y prévalent. Cependant le but principal de la station n'est pas de faire du monitoring de la qualité de l'air, mais bien de recueillir des données qui permettraient de définir avec précision la circulation atmosphérique. Environnement Canada ajoute que la station météorologique sera démantelée à la fin des activités nautiques prévues pour 1984.

La discussion entourant l'établissement de la station météorologique a donné aux autorités du Port de Québec l'occasion d'informer la Commission que, depuis deux ans et quelques mois, le Port gère trois stations de monitoring de la qualité de l'air. Ces stations complètent le réseau d'ensemble de la Communauté urbaine de Québec dans le secteur de Limoilou. Établies en périphérie du port, elles mesurent principalement les polluants les plus susceptibles d'émaner des activités portuaires. Les autorités portuaires ont avisé la Commission que les stations établies à la périphérie du port avaient permis de constater une diminution des retombées en 1983.

La Commission conclut que le projet d'extension du Port aura un impact négatif sur la qualité de l'air mais qu'il existe des mesures d'atténuation préventives pour le réduire au minimum. La Commission est d'avis que le promoteur lui a fait part d'un éventail sérieux de mesures d'atténuation et recommande que ces mesures soient mises en application là où la situation l'exige.

La Commission note aussi l'engagement du promoteur à examiner et à prendre en considération la création d'écrans de verdure si cela s'avère efficace et nécessaire. La Commission recommande qu'on procède à l'étude d'une telle mesure et qu'on l'exécute si les résultats de l'étude démontrent que l'ajout de tels écrans aiderait à filtrer l'air dans certains secteurs impliqués.

Enfin, la Commission recommande qu'on maintienne en opération la station météorologique établie sur la presqu'île actuelle du port.

3. Le bruit

Selon l'EIE, ce sont les travaux de construction de la presqu'île qui feront le plus de bruit, et même là, il ne sera pas excessif. On a analysé les niveaux actuels de bruit dans les quartiers résidentiels situés entre le boulevard Henri Bourassa, le boulevard Sainte-Anne et la rue d'Estimauville et, en plus, des quartiers en bordure des rues Lavoie et des Marinières et des quartiers de l'avenue du Fleuve. On a démontré que le niveau de bruit est élevé dans ces quartiers, notamment à cause de la circulation sur le boulevard Sainte-Anne. Ainsi, si on ajoute les bruits causés par les activités de chantier aux bruits actuels, durant le jour l'intensité du bruit sera pratiquement égale à l'intensité actuelle.

Durant la nuit, cependant, les propriétés en bordure de l'avenue du Fleuve et des rues Lavoie et des Marinières, selon les endroits et selon les travaux effectués subiront une augmentation du niveau sonore de 0 à 14 db(A).

Le promoteur suggère plusieurs mesures d'atténuation. Comme les augmentations du niveau de bruit sont attribuables au camionnage, on propose d'accorder une attention particulière au parcours à emprunter pour le transport des matériaux de remblai. On recommande le choix d'artères principales comportant un minimum de résidences. On recommande aussi de cesser tout camionnage entre 23h et 6h.

Dans l'éventualité où cette mesure ne serait pas applicable parce que certains travaux ne peuvent être interrompus ou encore qu'ils doivent être réalisés en fonction des marées, on suggère la possibilité de prévoir le transport des matériaux le jour et leur stockage temporaire sur le site.

Quant au bruit causé par l'activité portuaire, après avoir simulé une source ponctuelle de bruit équivalente à une puissance acoustique de 120 db(A), le promoteur conclut que, le jour comme la nuit, il n'y aura pas d'augmentation importante de l'intensité du bruit dans les quartiers résidentiels les plus près du site.

La Commission retient la recommandation d'inclure une étude des niveaux de bruit diurnes et nocturnes dans le programme de suivi environnemental de réalisation du projet.

Dans l'ensemble, les intervenants ont semblé d'accord avec l'analyse faite par le promoteur. Pour sa part, la Commission conclut que les suggestions faites dans l'EIE, en particulier le choix des artères qu'emprunteront les camions lors du transport des matériaux et la restriction du transport et des activités de chantier entre 23h et 6h devront être appliquées par le promoteur afin de réduire l'intensité des bruits dans les quartiers résidentiels.

4. Incidences et préoccupations socio-économiques

4.1 Questions d'ordre économique

Le promoteur, appuyé en cela par le siège social de Ports Canada, a beaucoup insisté sur le rôle important que jouera cette extension portuaire dans le cadre des transports maritimes à l'échelle nationale et internationale. La Commission, pour sa part, a accordé une attention particulière aux incidences probables du projet sur l'économie, notamment sur la création d'emplois dans la région métropolitaine de Québec. De nombreux intervenants, et parmi eux des élus qui représentaient une grande majorité de la population intéressée, ont en effet exprimé de multiples préoccupations locales et régionales à ce sujet.

4.1.1 La situation régionale de l'emploi

Le promoteur et des groupes appuyant le projet ont établi que le port de Québec assure une fonction économique à l'échelle nationale aussi bien qu'internationale. Ce rôle serait sans doute remis en question si l'administration portuaire ne pouvait disposer d'un périmètre d'extension clairement défini et jugé d'avance acceptable du point de vue de l'environnement.

Par contre, il est beaucoup plus difficile de cerner les incidences économiques régionales et locales probables résultant du projet actuel de 42,5 ha. Cette difficulté semble imputable surtout à la nature des activités prévues sur l'extension du secteur Champfleury et au mode de construction associé à l'aménagement de quais en eau profonde. En effet, les transbordements de vrac liquides et solides envisagés dans ce secteur du port de Québec engendrent relativement peu d'emplois permanents (de trois emplois par hectare pour le vrac liquide et 22,2 emplois à l'hectare pour les céréales, jusqu'à un maximum de 22,7 emplois pour les produits métalliques).

Pour les travaux de construction le promoteur estime que les trois phases créeraient un total de 443 emplois directs temporaires et 301 emplois indirects (en personnes-années). Il évalue les emplois à 188 personnes-années par 10 millions \$ investis dans la construction des structures devant servir les clients éventuels du port.

Plusieurs intervenants ont insisté sur le fait que dans les circonstances socio-économiques actuelles, on ne doit négliger aucune occasion d'embaucher des travailleurs, même dans les régions où le chômage est relativement moins élevé. Cette impression a été renforcée par le MEIR, qui fait remarquer dans son mémoire que la création de 91 à 690 emplois permanents, «sans compter ceux reliés à l'aménagement du site et à l'installation éventuelle des usagers», n'est peut-être pas spectaculaire à l'échelle régionale, mais elle n'en pèse pas moins dans la balance. Et le mémoire conclut en ces termes:

«Quel projet a créé plus de 300 emplois dans la région de Québec au cours des dernières années? Le renforcement de la structure économique régionale, à moins d'une implantation majeure, se réalisera par une multitude de projets modestes mais susceptibles de modifier progressivement l'identité économique de Québec.»

La Commission conclut de tout cela que le projet créerait des incidences favorables et certaines pour les travailleurs de la région métropolitaine et, partant, pour son économie en général.

4.1.2 L'impact fiscal

Lors de la présentation du projet de 210 ha en février 1982, la Ville de Beauport avait réclamé un «traitement plus poussé» de l'impact éventuel sur la fiscalité municipale. Dans son mémoire du 20 février 1984, la Ville se déclare maintenant satisfaite du «contenu beaucoup plus soutenu... ayant porté sur... la fiscalité municipale.»

Il est sans doute utile d'indiquer ici que l'excédent des revenus fiscaux sur les dépenses encourues par la municipalité afin de fournir les services seraient de 151 121 \$ par hectare pour un terminal céréalier, de 12 580 \$ pour une activité de transbordement de vrac solide, de 3 279 \$ dans le cas d'un terminal routier (Ro-Ro), de 3 031 \$ pour un parc à conteneurs et enfin, d'un minimum de 2 809 \$ s'il s'agissait d'un terminal de produits forestiers. Ainsi on prévoit que le projet proposé stimulera la croissance économique locale et régionale et profitera sur le plan fiscal à la municipalité directement concernée.

4.2 Incidences sur la qualité de vie

Alors que les problèmes liés aux incidences sur l'emploi, sur la fiscalité et sur la croissance économique en général sont assez aisément quantifiables, il en est tout autrement des impacts d'ordre social tels que les impacts visuels, atmosphériques et sonores et les incidences sur la récréation, le tourisme et la législation.

4.2.1 Les impacts visuels, atmosphériques et sonores

La Commission a noté dans l'EIE le traitement poussé des incidences visuelles, atmosphériques et sonores. La Commission avait d'ailleurs souligné certaines lacunes concernant ces questions en mai 1982. Le promoteur a même présenté des simulations photographiques, pour illustrer son évaluation de l'impact visuel de l'extension portuaire.

Plusieurs intervenants ont déclaré que le projet, assorti de toutes les mesures d'atténuation envisagées, respectera la qualité de vie du milieu. La Commission s'est préoccupée des effets de l'impact visuel sur les valeurs immobilières, facteur beaucoup plus difficile à cerner que les impacts atmosphériques et sonores. Elle note que durant les réunions publiques on n'a exprimé aucun doute sérieux quant à l'évaluation environnementale présentée par le promoteur à ce sujet.

La Chambre de Commerce de Beauport résumait son opinion en ces termes: «Il en découle que le niveau des valeurs ne devrait pas connaître de variations importantes. À la Chambre de Commerce, nous partageons cette opinion, sauf que nous estimons que les répercussions résultant des impacts visuels, sonores et atmosphériques se reflèteront au niveau des complexes immobiliers majeurs en construction ou à venir. À cause principalement des gens qui sont sceptiques, ces complexes immobiliers connaîtront un pourcentage de vacance plus élevé et/ou une période de vente plus longue.» Cette opinion fut répétée à la réunion publique.

Pour sa part la Commission s'est demandée si une vue sur la plage et sur les évolutions des véliplanchistes ne constituerait pas un effet positif de l'aménagement. Si l'on tient compte également d'aménagements possibles tels que des corridors cyclo-récréatifs, des belvédères-observatoires, des haltes routières et des parcs et zones tampons-paysagers, sans oublier la faune avienne, mieux protégée, il est permis de penser que l'immobilier sera valorisé.

Toutes les observations qui précèdent sont, bien entendu, basées sur la présomption que les mesures d'atténuation et de correction envisagées seront mises en vigueur, et pendant la construction, et au cours de l'exploitation portuaire. Plusieurs intervenants, dont la CUQ, ont exposé un inventaire minimal de ces mesures d'atténuation; elles seront énumérées en détail dans le chapitre suivant et reprises dans les recommandations de ce rapport.

Enfin, il reste encore à signaler, ne fût-ce que pour mémoire, que les raccordements hydro-électriques devant alimenter le projet d'extension se feront apparemment au moyen de conduits souterrains, de sorte qu'aucun impact visuel négatif n'est à craindre à cet égard.

4.2.2 La récréation, la villégiature et le tourisme

Les incidences du projet d'extension sur la récréation et le tourisme ont maintes fois été soulignées par les intervenants depuis le tout début de ce processus d'examen environnemental. Il semble que cet intérêt pour le potentiel récréatif des batures Champfleury résulte des remplissages effectués au cours des deux dernières décennies par le Port de Québec. En effet, ceux-ci ont graduellement et fortuitement conduit à la création d'une plage suite à l'accumulation de sable le long de la péninsule remblayée. Les autorités portuaires ont incorporé cette fonction récréative à leur projet d'extension.

À ce sujet, la Commission a pu constater que la CUQ et la Ville de Beauport demandent que le projet soit réalisé dans des délais permettant l'achèvement du complexe récréatif, tout au moins en partie, pour l'échéance de 1992, alors que le traitement des eaux devrait assurer une meilleure qualité de l'eau.

La majorité des intervenants, notamment les corps constitués locaux et régionaux responsables de l'aménagement du territoire, se sont déclarés généralement satisfaits des propositions d'aménagement récréo-touristique du projet. Ils insistent cependant pour qu'on respecte les nombreux engagements qu'ils ont relevés dans les études du promoteur ainsi que les suggestions qu'ils ont eux-mêmes formulées dans leurs mémoires et au cours de leurs interventions aux réunions publiques.

Ceux des intervenants qui désiraient assurer une priorité absolue à cette seule fonction récréative ont maintenu leur opposition au projet actuel. Certains d'entre eux, tout en se déclarant prêts à transiger sur le fond de la question, ont exigé que la Commission impose un délai en attendant les recommandations de l'étude globale sur la fonction récréative de ce secteur particulier et des berges du fleuve en général, qu'a suggérée le Sommet économique de Québec (1983). Parmi ces intervenants on remarque l'Association des citoyens de Beauport,

l'Association des biologistes du Québec, la Société Linnéenne du Québec, le Conseil de développement du Québec métropolitain, le Club des ornithologues, le Groupe Écoville et le Rassemblement populaire de Québec.

Finalement, la Commission n'a pas relevé de preuves de ce que le projet d'extension aurait un impact identifiable sur la villégiature. Cela n'est pas surprenant, vu qu'il n'y a pas actuellement de chalets sur les rives dans le secteur et que ceux qui sont situés à la pointe de l'Île d'Orléans semblent se trouver à une trop grande distance de l'extension projetée pour en être affectés.

5. Les mesures d'atténuation et leur mise en vigueur

Le promoteur propose des mesures d'atténuation des répercussions du projet durant la phase de construction et de celles qui résulteront de la présence de l'extension complétée. En cours de construction, ces mesures ont trait surtout à la qualité de l'air et de l'eau, au bruit, aux sédiments et à la faune avienne. Les autorités portuaires prévoient également de réduire au minimum les effets de l'exploitation de la zone d'extension en limitant les activités prévues de manutention, de stockage des marchandises générales, des containers et des vracs solides et liquides, et de certaines activités connexes non polluantes. Le promoteur ajoute que toute implantation sera soumise à la procédure des évaluations environnementales.

5.1 La période de construction

Durant la phase de construction certaines mesures précises devront être adoptées pour réduire les effets négatifs au minimum.

Certains intervenants prônent une réalisation rapide de l'extension. La Ville de Beauport a mentionné qu'il était à l'avantage de ses citoyens que les phases I et II soient réalisées rapidement afin qu'on aménage la plage le plus rapidement possible. La CUQ favorise la construction de toute l'extension en une seule phase avant 1992, alors que son usine d'épuration entrera en service. La Commission recommande que les deux premières phases soient réalisées en même temps. Ainsi on réduira au minimum les répercussions négatives pour les utilisateurs de la plage et des équipements récréatifs.

La Commission déduit des mesures d'atténuation proposées par le promoteur, de même que des suggestions de divers intervenants à ce sujet, qu'il y a accord général au sujet des mesures à prendre. Toutefois, l'expérience a déjà démontré qu'une entente de principe pouvait souvent donner lieu à des divergences de vue sérieuses quant au détail. Il semble que ces mesures auraient plus de garantie de succès si elles faisaient l'objet d'un consensus préalable de toutes les parties impliquées. Il y a donc lieu, de l'avis de la Commission, de réunir les principaux intéressés au sein d'un comité de surveillance qui définirait les mesures précises à prendre. Ce comité aurait également comme rôle d'assurer que les mesures adoptées soient mises en vigueur et exécutées convenablement.

Ni dans les études du promoteur ni dans les propositions des intervenants, on ne trouve de suggestions précises au sujet des organismes qui devraient participer à la mise en application des mesures d'atténuation. La Commission est d'avis que les autorités portuaires devraient être responsables de l'application de ces mesures. On devrait aussi inviter les organismes gouvernementaux connaissant bien le milieu local et possédant l'expertise nécessaire à travailler en collaboration avec le Port. Ces organismes sont la Ville de Québec, la Ville de Beauport, la Communauté urbaine de Québec, Environnement Québec et Environnement Canada.

5.2 L'exploitation du site

Au chapitre des mesures d'atténuation concrètes au cours de l'exploitation du site, Environnement Canada précise que, «à partir d'études des courants sur modèle réduit, un plan d'intervention devra être conçu pour contrôler les écoulements d'hydrocarbures aux nouveaux postes à quai et pour déterminer des mesures préventives d'écoulements en fonction des types d'activités et de marchandises prévues.» Environnement Québec, lui, propose des mesures d'atténuation qui vont dans le même sens que celles du promoteur, mais soulève l'importance de leurs mécanismes d'application: «Compte tenu qu'il y a certaines répercussions négatives, et compte tenu que certaines répercussions auront une ampleur indéterminée, l'Administration du Port de Québec doit s'assurer que les mesures d'insertion visant à protéger les battures et la population des quartiers voisins seront prises selon des mécanismes décisionnels qui soient clairs.»

Les autorités municipales s'inquiètent surtout de l'atténuation des répercussions négatives sur le milieu urbain. La Ville de Québec, préoccupée surtout de la qualité de l'air dans Limoilou, propose des mesures propres à réduire le transport des poussières vers les zones urbaines. La Communauté urbaine

de Québec mentionne la nécessité de recourir à des mesures semblables afin d'assurer que la construction, et surtout l'utilisation, de l'extension proposée ne contribue pas à dégrader davantage la qualité de l'air du milieu urbain adjacent. La CUQ souligne de plus l'importance de «consultations publiques avant l'implantation de toute nouvelle industrie sur le site des battures». La Ville de Beauport a également insisté sur la nécessité de consultations entre le promoteur et les gouvernements locaux relativement aux projets d'implantation au site proposé.

Le promoteur se considère tenu d'appliquer le Processus fédéral d'examen des évaluations environnementales, lorsqu'il aura élaboré un projet précis d'utilisation de l'espace. La Commission est d'avis que le Port doit, dès l'étape de l'examen préalable, consulter formellement les principaux intervenants régionaux au sujet d'un projet d'implantation. Dans le suivi à donner à la réalisation des projets d'implantation, la Commission croit que le Port devrait se donner un comité de surveillance des mesures d'atténuation prévues.

La Commission tient également à souligner que l'utilisation de la plage et des équipements récréatifs (belvédères, corridors cyclo-récréatifs) pourrait avoir des impacts négatifs sur l'environnement du côté nord-est de l'extension proposée. Une absence d'entretien ou un entretien insuffisant de ces lieux pourrait, non seulement mettre en danger la sécurité des usagers, mais également mener à une accumulation de déchets ou d'autres objets sur les lieux. Il est donc important de contrôler et de réglementer l'accès et l'utilisation du site. La Commission souhaite que le Port, tout en conservant la propriété de cette partie du site, en confie l'administration à un organisme public. La Ville de Beauport s'est dite prête à assumer la responsabilité de l'aménagement et de la gestion des équipements récréatifs du site. Le Port a répondu favorablement à cette suggestion et a promis d'entamer des discussions à ce sujet avec la ville de Beauport. La Commission croit que ces engagements devraient faciliter la conclusion d'une entente.

QUESTIONS D'ORDRE POLITIQUE

Tout au long des réunions publiques, ainsi que dans plusieurs mémoires, deux questions ont été maintes fois portées à l'attention de la Commission: l'aménagement du territoire et les effets cumulatifs d'autres projets prévus au secteur des battures de Beauport. Ces deux points sont très importants pour certains intervenants et sont en rapport avec les questions biophysiques et socio-économiques traitées dans ce rapport. De l'avis de la Commission, ces deux problèmes ne peuvent pas être résolus dans le cadre de l'examen de la proposition d'extension portuaire. Les solutions requises devant impliquer les autorités politiques locales et provinciales qui ne sont pas les destinataires de ce rapport, la Commission ne juge pas opportun de faire des recommandations au sujet de ces questions. Cependant, elle a tenu à décrire les représentations qui lui ont été faites et qu'elle s'est engagée de transmettre à qui de droit.

1. L'aménagement du territoire

Dans leurs mémoires et dans leurs propos certains intervenants demandaient à la Commission de suspendre le projet d'extension jusqu'à ce qu'une étude sur le potentiel récréotouristique du secteur des battures de Beauport soit complétée. Ces intervenants appuyaient leur demande sur une conclusion du Sommet économique tenu à Québec en septembre 1983. Ces mêmes intervenants avaient d'ailleurs écrit à la Commission pour lui demander de reporter les réunions publiques jusqu'à ce que les résultats de cette étude soient connus. Les auteurs de la lettre, au nombre de huit, comprenaient: les Ami(e)s de la terre, l'Association des citoyens de Beauport, l'Association coopérative d'économie familiale, le Club des ornithologues, le Club de véliplanhistes de Québec, le Conseil de développement du Québec métropolitain, le Projet Écoville et la Société Linnéenne du Québec.

Ces intervenants ont rappelé l'évolution de l'utilisation du site de l'extension proposée. Le site des battures Champfleury fut aménagé à des fins portuaires lors de sa création au début des années 1960. Le phénomène naturel d'ensablement et la sous-utilisation de l'espace à l'arrière des quais 53 et 54 ont transformé ce site en un endroit fréquenté par les amateurs de loisirs de plein air de la région. Ces intervenants ont fait valoir que cet endroit était maintenant fréquenté par plusieurs milliers de personnes chaque année, alors qu'il y a cinq ans, on n'y trouvait que quelques amateurs de planche à voile. L'Association des citoyens de Beauport a même évoqué la journée «Battures de Beauport — Entrée libre», tenue le 25 septembre 1983 et organisée par le Port de Québec et

d'autres organismes. Quelque cinq mille personnes y ont participé, et l'Association des citoyens de Beauport y a même réalisé un sondage dont les résultats ont été présentés à la Commission.

La Commission constate que les intervenants mentionnés plus haut ont une conception différente de celle du Port, ou de ses clients éventuels, de l'utilisation du site proposé. Il est clair que ces organismes mettent en doute les mesures prévues par le Port pour assurer l'utilisation d'une partie du site à des fins récréatives. Ils prétendent que les élus n'ont pas suffisamment consulté la population au sujet de l'utilisation du site à des fins autres que portuaires. Ils soulignent surtout l'absence d'un schéma d'aménagement qui permettrait une discussion élargie de l'importance de l'accès aux rives du fleuve dans la région.

2. Les effets cumulatifs d'autres projets

Plusieurs intervenants ont rappelé à la Commission que l'extension du Port n'était pas le seul projet prévu ou achevé dans le secteur de Beauport. Il y a d'abord la plage qui est proposée par les autorités portuaires et qui permettrait un accès et une observation accrue du rentrant sud-ouest. Il y a également la proposition de construction de l'usine d'épuration du secteur est de la Communauté urbaine de Québec. La CUQ, lors de sa présentation devant la Commission, a mentionné deux sites possibles adjacents au rentrant sud-ouest. Le choix de l'un de ces sites, favorisé par la CUQ et plusieurs intéressés à la question, éviterait le remplissage d'une section du rentrant sud-ouest.

Environnement Canada a souligné l'importance de la protection du rentrant sud-ouest. D'autres groupes, tels l'Association des biologistes du Québec, le projet Écoville et la Société Linnéenne, ont souligné que la construction d'une usine d'épuration à cet endroit pourrait avoir des répercussions néfastes sur ce secteur des battures et ont fait valoir l'importance de le protéger. Il faut mentionner toutefois que certains de ces intervenants favorisent un développement récréotouristique intensif de tout le secteur, ce qui pourrait également avoir un impact négatif sur l'habitat avien du rentrant sud-ouest.

Il n'est pas du ressort de la Commission d'examiner les effets de projets autres que l'extension portuaire. Il serait également difficile d'en discuter puisqu'on ne possède jusqu'à maintenant que très peu d'information à leur sujet. La Commission reconnaît toutefois l'importance de considérer les effets cumulatifs des activités qu'on veut planifier et développer dans ce secteur.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La Commission conclut que le projet d'extension du port de Québec tel que présenté à la Commission en novembre 1983 et discuté lors des réunions publiques peut se réaliser sans dommage important au milieu biophysique. La Commission est d'avis que les effets prévus sur le milieu socio-économique, découlant de certaines répercussions biophysiques, sont également acceptables. À cela, il faut ajouter que les incidences sur l'emploi et la fiscalité lui ont paru positives. La Commission considère donc qu'aucun impact négatif prévisible n'est suffisamment important pour empêcher la réalisation du projet.

Le Port de Québec a de lui-même réduit considérablement son projet initial. Il a sans doute compris que les deux premiers projets envisagés n'auraient pu obtenir l'assentiment de la Commission. De l'avis de la Commission, le projet d'extension de 42,5 ha apparaît comme une solution acceptable.

RECOMMANDATION

La Commission recommande que le projet, incluant les aménagements de récréation et de verdure, soit accepté aux conditions suivantes:

- 1) Que la proposition d'extension au secteur Beauport soit finale et qu'elle se limite à 42,5 ha;
- 2) Que les deux premières phases de construction de l'agrandissement portuaire soient réalisées en même temps;
- 3) Que les activités de construction de l'agrandissement portuaire aient lieu en dehors des périodes de migration printanière et automnale des oiseaux et que ces périodes soient précisées avec l'aide d'Environnement Canada et d'Environnement Québec;
- 4) Que soient mises en application, là où la situation l'exige, des mesures d'atténuation des impacts sur la qualité de l'air durant les périodes de construction. Ces mesures ont été mentionnées par le promoteur et comprennent: l'arrosage des voies de circulation du chantier, l'application d'abat-poussière, et l'emploi de bâches lors du transport par camion de chargements susceptibles de produire des poussières;
- 5) Que le choix des artères où circuleront les camions lors du transport des matériaux, ainsi que l'arrêt du transport des matériaux entre 23h et 6h, soient des mesures appliquées afin de réduire le bruit et les émanations nocives dans les quartiers résidentiels;
- 6) Qu'un programme de surveillance soit mis en application sur tout chantier de construction afin de voir à la stricte application des mesures d'atténuation jugées nécessaires dans ce rapport et en particulier que des mesures de niveaux de bruit diurnes et nocturnes soit faites dans le cadre de ce programme, afin que les niveaux de bruits décrits dans l'EIE ne soient pas dépassés;
- 7) Que soit formé un comité de surveillance du programme et qu'y participent des représentants du Port de Québec, d'Environnement Canada, d'Environnement Québec, des Villes de Québec et de Beauport et de la Communauté urbaine de Québec;
- 8) Qu'on effectue une évaluation environnementale conforme aux politiques en vigueur chaque fois que le Port proposera une nouvelle activité dans l'aire d'extension proposée, et que dès l'examen préalable des projets, il consulte les principaux intéressés;
- 9) Qu'un plan d'intervention d'urgence soit mis au point afin de contenir et nettoyer les écoulements accidentels;
- 10) Que des mesures telles l'installation de barrières flottantes autour des navires, la mise en place de remblais imperméables autour de citernes, etc., soient mises en oeuvre afin de réduire les risques environnementaux inhérents aux activités de transbordement de vrac liquides;
- 11) Que le promoteur examine la possibilité d'utiliser des écrans de verdure comme mesure de protection de la qualité de l'air et qu'il en fasse l'ajout suite aux résultats de l'étude, si nécessaire;
- 12) Que le promoteur s'entende avec Environnement Canada pour que soit maintenue la station météorologique déjà en place;
- 13) Que le promoteur s'assure de la protection du rentrant sud-ouest qui constitue un habitat recherché par la faune avienne.

ANNEXE A

BIOGRAPHIES

Marcel Lortie (président de la Commission)

En 1956, M. Marcel Lortie obtenait de l'Université Laval, son bacc. Sc. Appliquées (génie forestier) qu'il complétait en 1962 d'un Ph.D. à l'Université du Wisconsin.

Membre de l'Institut forestier du Canada et de l'Ordre des ingénieurs forestiers du Québec dont il fut président en 1966, M. Lortie fut également président de la commission scolaire de Beauport (1963-1968), président-fondateur de la commission scolaire régionale Orléans (1964-1967), vice-président de la fédération des Commissions scolaires catholiques du Québec (1966-1967).

À l'emploi du Service canadien des forêts, à sa sortie d'université en 1956, il devait jusqu'en 1963 occuper le poste de chercheur scientifique à ce service.

La Faculté de foresterie et de géodésie de l'Université Laval le nommait en 1963, professeur de pathologie forestière, poste qu'il occupa jusqu'en 1970.

Durant cette période, il fut successivement, directeur du département d'aménagement et de sylviculture à l'université (1966-1969), membre du Conseil exécutif de l'université (1966-1968) et finalement représentant de l'Université Laval sur le comité conjoint: Ministère de l'Éducation — Ministère des Finances (1968-1969).

En 1970, le Service canadien des forêts le nomme directeur régional pour le Québec, poste qu'il occupa jusqu'en 1974 tout en assumant la présidence du Conseil des directeurs régionaux du Ministère de l'Environnement du Canada pour le Québec.

De 1974 à 1980, le Ministère de l'Environnement du Canada requiert ses services d'abord comme directeur-général régional du Service de la gestion de l'Environnement pour le Québec puis comme directeur-général de tous les Services du ministère pour la région du Québec.

Depuis 1980, il a repris son poste de professeur à la Faculté de foresterie et de géodésie de l'Université Laval.

Frederic De Vos

Originaire de Belgique, monsieur De Vos a étudié à Anvers, Bruxelles et à l'Université de la Cité de Cologne où il obtint un doctorat en sciences des transports.

En 1959, après quelques 15 années au sein de l'entreprise privée, monsieur De Vos se joignait à la fonction publique fédérale, Ministère du Commerce. En 1961, il occupait le poste d'économiste à la Direction générale de la recherche économique et des méthodes au ministère fédéral des Transports. Quelques années plus tard, il y devint économiste principal et fut impliqué dans un grand nombre d'études de faisabilité technique et économique dans les domaines du transport

national et international par eau, rail et pipeline, y compris leurs aspects intermodaux. En 1971, monsieur De Vos devenait conseiller économique auprès de l'administrateur canadien des transports par eau avec la responsabilité principale de seconder celui-ci dans tous les aspects socio-économiques et de politique des travaux maritimes, ports et services de la garde côtière.

De 1974 à 1978, monsieur De Vos occupa le poste d'économiste en chef pour la recherche économique et la statistique au sein du Service ports et havres de l'Administration canadienne des transports par eau. De 1978 jusqu'à sa retraite en 1982, monsieur De Vos était le Chef de la Division de la planification au Conseil des ports nationaux. Il était notamment responsable de l'élaboration des plans directeurs et d'aménagement des infrastructures portuaires au Canada.

Monsieur De Vos a publié plusieurs articles sur l'économie des transports et participé à plusieurs congrès et colloques internationaux. Il est membre à vie des associations portuaires canadienne et internationale ainsi que de l'Association permanente des Congrès de navigation.

Gabriel Filteau

Docteur ès sciences de l'Université Laval avec spécialisation en océanographie biologique, Monsieur Filteau est nommé, en 1955, professeur titulaire à la faculté des Sciences de cette même université, après plus de 10 ans d'enseignement et de recherche (Station biologique du Saint-Laurent).

À partir de 1961, il dirige le département de Biologie, puis devient, en 1969, vice-doyen exécutif de la faculté des Sciences de Laval.

Cette même année, avec la collaboration de professeurs de diverses universités du Québec, il lance le Groupe interuniversitaire de recherches océanographiques du Québec (GIROQ) dont il est élu (et réélu depuis) président.

En 1977, le Ministère des Pêches et des Océans du Gouvernement du Canada invite M. Filteau à mettre sur pied un laboratoire de recherches en sciences marines pour la région du Québec. Deux ans plus tard on lui demande d'assumer la direction générale de toutes les activités du Ministère des Pêches et des Océans au Québec.

Monsieur Filteau a fait partie de nombreux comités scientifiques dont l'Office de recherches sur les pêcheries du Canada, le Conseil des sciences du Canada et le Conseil national de la recherche.

Il a contribué à la rédaction de plusieurs publications scientifiques, particulièrement dans le domaine des sciences marines. Aussi, en 1976, il était élu membre de la Société Royale du Canada.

Monsieur Filteau a été maintes fois invité à représenter le Canada comme délégué à des réunions scientifiques interna-

tionales dont: le XIVth Pacific Congress, en Sibérie; le Conseil international pour l'exploration de la mer, à Varsovie et la délégation scientifique en République populaire de Chine.

Il a également collaboré aux travaux de nombreuses associations dont l'Association canadienne française pour l'avancement des sciences (ACFAS) dont il a été élu président en 1973.

Depuis le 1er août 1981, terme de son détachement consenti par l'Université, Monsieur Filteau est de retour à Laval.

Vincent Lemieux

Originaire de Lévis, Vincent Lemieux obtenait une maîtrise en science politique de l'Université Laval en 1957. Monsieur Lemieux devait de 1957 à 1960 effectuer un séjour d'étude au cycle supérieur d'Etudes Politiques, à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes (Paris) et au Collège de France. Il obtenait en 1969 un doctorat en Etudes Politiques de l'Université de Paris.

En 1960, M. Lemieux devenait professeur adjoint à la faculté des sciences sociales de l'Université Laval, puis professeur agrégé (1966), professeur titulaire (1969), directeur du département des sciences politiques (1967 à 1970) et directeur du programme de maîtrise en analyse des politiques de 1975 à 1979.

Membre de la Commission de la recherche du Conseil des Universités 1972 à 1977, M. Vincent Lemieux devait de 1973 à 1976 occuper le poste de co-directeur de la Revue Canadienne de science politique. Depuis le début de 1981 il est membre du Conseil de la science et de la technologie du Québec.

Vincent Lemieux a écrit plusieurs ouvrages de science politique qui en ont fait une autorité dans notre société.

En plus de faire plusieurs enseignements à l'Université Laval, M. Vincent Lemieux poursuit plusieurs études et recherches sur la politique au Canada et au Québec. En 1978 l'ACFAS, lui décernait la médaille Parizeau pour l'excellence de sa contribution aux sciences humaines.

M. Vincent Lemieux est membre de la Canadian Political Science Association, de la Société québécoise de science politique, et de l'Institut d'administration publique du Canada.

Fernand Tremblay

D'abord préoccupé d'enseignement, Fernand Tremblay, suite à l'obtention d'un diplôme d'enseignement moderne et de

pédagogie de l'Université de Montréal devait entreprendre en 1949, de brillantes études en architecture à l'école des Beaux-Arts de Montréal.

Promu architecte en 1955, il devenait en 1956, membre de l'A.A.P.Q. et assumait la tâche de professeur à l'Ecole d'Architecture de Montréal en tant que chef du département de technologie.

En 1958, il s'associait à Evans St-Gelais pour fonder son propre bureau d'architecte avec lequel il devait remporter plusieurs succès dont la médaille d'argent Massey pour la réalisation de l'Eglise de St-Raphaël de Jonquière.

Tout en continuant la pratique de l'architecture, Fernand Tremblay devenait de 1967 à 1969, directeur de l'Ecole d'architecture de l'Université Laval après y avoir enseigné quelques années. Il fut élu Fellow de l'Institut Royal d'architecture du Canada en 1969.

De 1972 à 1977 il fut membre du comité consultatif du ministère des Travaux Publics de la province de Québec pour le choix des artistes chargés d'exécuter des travaux d'oeuvre d'art intégrés aux bâtiments publics.

Il est président de la Commission des Champs de Bataille nationaux de Québec, depuis 1975.

Georges-Albert Tremblay

Monsieur Tremblay a obtenu un diplôme de génie civil à l'Université Laval de Québec. Il s'est par la suite spécialisé en hydraulique et en hydrologie au Québec et en France. Il a également fait des stages de formation en coopération technique et développement économique en France et en aménagement du territoire au Québec.

Monsieur Tremblay a été à l'emploi du ministère des Richesses naturelles du Québec de 1962 à 1970, en tant que chargé de projets. Depuis 1970 il a occupé divers postes à l'Office de planification et de développement du Québec. Il a été responsable de la mission Yamaska et directeur du Service des études des ressources. De 1975 à février 1979 il était directeur régional adjoint au développement. Il est présentement directeur du Service de gestion du Fonds de développement régional de l'OPDQ.

Monsieur Tremblay a également été membre du comité chargé d'élaborer les dossiers pour la création du ministère de l'environnement.

ANNEXE B

AUTEURS DES MÉMOIRES PRÉSENTÉS À LA COMMISSION AU SUJET DU PROJET D'EXTENSION DE 42,5 HA.

- Albert G. Baker Limitée *
- Les Ami(e)s de la terre *
- Association des biologistes du Québec *
- Association des citoyens de Beauport *
- Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec
- Association internationale des débardeurs *
- Michel Brind'Amour
- Canada Steamship Lines Inc.
- Centrale des syndicats démocratiques *
- Chambre de commerce de Beauport *
- Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain *
- Les Chantiers Davie Limitée
- Ciment St-Laurent
- Club des ornithologues du Québec *
- Club des véliplanchistes de Québec *
- CN Rail
- La Commission canadienne du lait
- La Communauté urbaine de Québec *
- Conseil de développement du Québec métropolitain *
- Conseil économique Lévis-Lauzon
- Coopérative agricole du Bas St-Laurent
- Corporation des pilotes du Bas St-Laurent *
- CP Rail
- Dolbec Logistique Internationale Inc.
- Fédération québécoise du cerf-volant *
- Great Lakes Transcaribbean Line Ltd.
- Groupe Maritime Québec *
- Groupe de recherche «Ecoville» *
- Intertank Québec
- IVI Inc.
- Kuehne and Nagel International Ltée
- Ministère de l'Environnement du Canada *
- Ministère de l'Environnement du Québec
- Ministère de l'expansion industrielle régionale *
- Ministère des transports du Québec
- Les Pilotes du St-Laurent Central Inc.
- Ports Canada *
- Ramsey Greig et Cie Ltée
- Rassemblement populaire de Québec *
- Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) *
- Société Inter-Port de Québec *
- Société Linnéenne du Québec Inc. *
- La ville de Beauport *
- La ville de Québec *
- La voie Maritime du St-Laurent

INTERVENTIONS AU COURS DES RÉUNIONS SANS PRÉSENTATION PRÉALABLE DE MÉMOIRE

- Charles Lecours (Association des payeurs de taxes de Beauport)
- Diane Morneau

* Mémoires débattus lors des réunions publiques (14, 15, 19, 20, 21 mars 1984)



ANNEXE C

PRINCIPAUX DOCUMENTS UTILISÉS PAR LA COMMISSION AU COURS DE L'EXAMEN DU PROJET

- Port de Québec, Pluram Inc., Schéma d'aménagement des battures de Beauport 1977.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du port de Québec; Verbatim, réunions publiques tenues à Québec les 28 et 29 novembre, 1978.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du port de Québec; Directives environnementales (Guide d'étude d'impact sur l'environnement), Projet d'extension du Port de Québec, Battures de Beauport, janvier 1979.
- Port de Québec; 1. Le Port de Québec: un atout pour les citoyens de la région de Québec; 2. Le projet d'extension du Port de Québec: les citoyens sont impliqués; 3. Statistiques et informations générales sur le Port de Québec; août 1981.
- Port de Québec, Pluram Inc., Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, volume 1: inventaires et analyses des sites, novembre 1981.
- Port de Québec, Pluram Inc., Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, volume 2: extension à Beauport, novembre 1981.
- Port de Québec, Pluram Inc., Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, annexes, novembre 1981.
- Port de Québec, Pluram Inc.; Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, résumé, novembre 1981.
- Grandir avec les citoyens, projet d'extension du Port de Québec; conçu et réalisé par la firme AGIR pour le Port de Québec, décembre 1981.
- Port de Québec; l'avenir du port, ça nous concerne tous, mars 1982.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Verbatim, réunion d'information tenue à Beauport le 17 février 1982.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Recueil de commentaires sur l'Énoncé d'incidences environnementales, 10 mai 1982.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Information additionnelle requise par la Commission d'évaluation environnementale, 10 mai 1982.
- Port de Québec, Roche Associés Ltée; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects biophysiques, octobre 1983.
- Port de Québec; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects socio-économiques, octobre 1983.
- Port de Québec; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects socio-économiques, annexes, octobre 1983.
- Port de Québec; Secteur Beauport, périmètre de développement portuaire (sommaire de l'étude des répercussions environnementales).
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Mémoires présentés à la Commission en vue des réunions publiques du 14, 15, 19, 20, 21 mars 1984; recueils publiés en février et mars 1984.
- Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Verbatim des réunions publiques des 14, 15, 19, 20, 21 mars 1984, tenues à Beauport.

REMERCIEMENTS

La Commission tient à remercier tous ceux qui ont participé à cet examen, spécialement les personnes suivantes:

Yvan Vigneault	Secrétariat de la Commission
Barry Leblanc	Secrétariat de la Commission
Michel Guenet	Secrétariat de la Commission
Suzanne Latour	Secrétariat de la Commission
Hélène Lamoureux	Secrétariat de la Commission
Guy Riverin	Secrétariat de la Commission
Carol Martin	Secrétariat de la Commission
Ginette Crites	traitement de textes
Paulette Smith	traitement de textes
Jean Pouliot	éditeur

ID

citation proche

OP. CIT

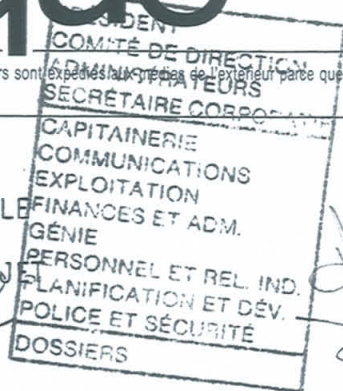
s'ils sont éloignés de quelques
pages + page

CT 776631



Communiqué

Cette information a été transmise aux agences de presse à la date indiquée. Malgré le retard, certains communiqués et discours sont expédiés aux médias de l'étranger parce que leur contenu a lieu à voir avec les médias ou parce qu'ils peuvent servir comme documentation.



LA COMMISSION D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
DONNE SON APPROBATION CONDITIONNELLE AU PROJET
D'EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC

Ottawa, le 25 octobre 1984 - Le ministre de l'Environnement Suzanne Blais-Grenier et le ministre d'état aux Transports Benoît Bouchard ont rendu public le rapport de la Commission d'évaluation environnementale chargée de l'examen du projet d'extension du port de Québec.

La Commission recommande que le projet proposé soit accepté à certaines conditions. Le projet prévoit une extension de 42,5 hectares et comprend des aménagements de récréation et de verdure. La Commission est d'avis que cette proposition d'extension soit finale et qu'elle se limite à 42,5 hectares.

Parmi les conditions posées par la Commission, on note que les deux premières phases de construction devront se réaliser en même temps et que les activités de construction ne devront pas se dérouler durant

.../2



les migrations printanière et automnale des oiseaux. La Commission recommande de plus que le promoteur mette en application des mesures d'atténuation des impacts dus à l'intensité du bruit et des impacts sur la qualité de l'air durant les périodes de construction. Toutes ces mesures d'atténuation au cours de la construction devront faire partie d'un programme de surveillance qui sera appliqué sous la vigilance d'un comité comprenant des représentants des agences gouvernementales et des gouvernements locaux concernés.

En ce qui concerne l'exploitation des nouveaux espaces, la Commission recommande que toute nouvelle activité soit l'objet d'une évaluation environnementale selon les politiques en vigueur et que les principaux intéressés soient consultés dès l'examen préalable d'un projet d'implantation. La Commission recommande de plus qu'au cours de l'exploitation, soient appliquées des mesures permettant de réduire le risque et les conséquences de déversements accidentels et de maintenir la qualité de l'air. La Commission recommande de plus que le promoteur assure la protection du rentrant sud-ouest.

En plus des recommandations contenues dans le rapport, la Commission suggère dans sa lettre de transmission aux ministres, que les ministères de l'Environnement du Canada et du Québec procèdent à une évaluation de la productivité nette des espaces intertidaux de la région de Québec. Mme Blais-Grenier a indiqué qu'elle prenait en

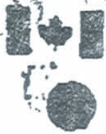
considération cette recommandation et qu'elle la porterait également à l'attention du ministre de l'Environnement du Québec.

Les ministres se sont dits heureux de recevoir le rapport de la Commission de même que les avis et recommandations concernant l'extension du port de Québec au secteur Beauport. M. Bouchard a mentionné qu'il étudiait le rapport et qu'il indiquerait plus tard dans quelle mesure les recommandations de la Commission seraient intégrées à la mise en oeuvre du projet.

La Commission fut formée à l'automne 1978 afin de mener l'examen public d'un premier projet d'extension portuaire à Québec. A la suite de commentaires de la Commission et d'études plus poussées par l'administration portuaire, la proposition d'extension fut modifiée. Le projet de 42,5 hectares qui fut l'objet d'audiences publiques en mars 1984, comprend en plus d'espaces portuaires, l'aménagement d'une plage et d'espaces verts.

Pour plus de renseignements, prière de s'adresser à:

M. Carol Martin
Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales
13ième étage
200 boul. Sacré-Coeur
Hull, Québec
Tél.: (819) 997-2212



Ministre d'État. Minister of State
Transports Transport

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

25-4-3

~~2118~~

l'honorable Suzanne Blais-Grenier
Ministre de l'Environnement
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6



Chère collègue,

Suite au (rapport de la Commission d'évaluation environnementale sur le "Projet d'extension du port de Québec") et conformément au Décret sur les lignes directrices visant ce processus et le rôle dévolu au ministre responsable, il m'incombera de prendre certaines dispositions dans un avenir prochain. A ce sujet, voici succinctement, dans quel esprit j'accepte le rapport de la Commission, et comment j'envisage poursuivre sa mise en oeuvre dans le projet portuaire.

Je me dois d'abord de souligner l'excellent travail accompli par la Commission. Si l'unicité qui caractérise ce genre d'évaluation n'a pas fait défaut, encore faut-il observer que la Commission a su entretenir le bien-fondé de nombreuses représentations légitimes, voire parfois opposées, conclure dans l'intérêt public, et trouver une solution par tous acceptable.

Un tel projet s'étale nécessairement sur plusieurs années et son calendrier de réalisation demeure exposé à la conjoncture internationale du transport maritime. Liée à des contraintes d'ordre pratique, cette situation demandera une interprétation du relief qu'a voulu nous en livrer le rapport. Je crois donc sage la proposition de constituer un comité de surveillance, capable d'exercer le jugement de l'heure tout en conservant l'intégrité du rapport. En effet, au fil du temps, ce comité pourra apprécier et doser la marge de souplesse admissible, d'une manière éclairée et consciencieuse, en regard de conditions spécifiques, et d'ordre opérationnel.

.../2

Canada

Hors du mandat que je pourrai confier à ce comité, relève l'examen de la condition d'unir les deux premières phases de la construction.

La première des phases, la plus petite et visiblement la moins contraignante quant à l'environnement, devra conserver son entité. En effet, les besoins les plus pressants dans ce secteur du port résident dans l'amélioration de la capacité d'accostage. Des impératifs d'ordre économique me forcent à maintenir cette autonomie et à décaler des quelques années la réalisation des phases subséquentes. Ce à quoi, je m'empresse de souligner que je demeure conscient et sensible à la volonté générale de voir réaliser lors de la deuxième phase du projet, les aménagements périphériques à l'extention portuaire.

A cet égard, je vous saurais gré, chère collègue, de me faire part de vos observations afin que les dispositions que j'envisage prendre respectent le plus fidèlement l'esprit, sinon la lettre, de l'ensemble des conditions sous-tendant la recommandation centrale du rapport.

Le Ministre d'État aux Transports,

ORIGINAL SIGNED BY [Signature]
ORIGINAL CHECKED BY [Signature]

Benoît Bouchard



PRESIDENT
COMITE DE DIRECTION
ADMINISTRATEURS (22)
SECRETARE CORPORATIF
CAPITAINEE
COMMUNICATIONS
EXPLOITATION —
FINANCES ET ADM. (1)
GENIE
PERSONNEL ET REL. IND.
PLANIFICATION ET DEV.
POLICE ET SECURITE
DOSSIERS

l'honorable Suzanne Blais-Grenier
 Ministre de l'Environnement
 Chambre des communes
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0A6

Chère collègue,

Suite au rapport de la Commission d'évaluation environ-
 nementale sur le "Projet d'extension du port de Québec" et
 conformément au Décret sur les lignes directrices visant
 ce processus et le rôle dévolu au ministère responsable,
 il m'incombera de prendre certaines dispositions dans un
 avenir prochain. A ce sujet, voici succinctement, dans
 quel esprit j'accepte le rapport de la Commission, et
 comment j'envisage poursuivre sa mise en oeuvre dans le
 projet portuaire.

Je me dois d'abord de souligner l'excellent travail accompli
 par la Commission. Si l'unicité qui caractérise ce genre
 d'évaluation n'a pas fait défaut, encore faut-il observer
 que la Commission a su entretenir le bien-fondé de nombreu-
 ses représentations légitimes, voire parfois opposées,
 conclure dans l'intérêt public, et trouver une solution par
 tous acceptable.

Un tel projet s'étale nécessairement sur plusieurs années et
 son calendrier de réalisation demeure exposé à la conjoncture
 internationale du transport maritime. Liée à des contraintes
 d'ordre pratique, cette situation demandera une interprétation
 du relief qu'a voulu nous en livrer le rapport. Je crois donc
 sage la proposition de constituer un comité de surveillance,
 capable d'exercer le jugement de l'heure tout en conservant
 l'intégrité du rapport. En effet, au fil du temps, ce
 comité pourra apprécier et doser la marge de souplesse
 admissible, d'une manière éclairée et consciencieuse, en
 regard de conditions spécifiques, et d'ordre opérationnel.



. . . / 2

Hors du mandat que je pourrai confier à ce comité, relève l'examen de la condition d'unir les deux premières phases de la construction.

La première des phases, la plus petite et visiblement la moins contraignante quant à l'environnement, devra conserver son entité. En effet, les besoins les plus pressants dans ce secteur du port résident dans l'amélioration de la capacité d'accostage. Des impératifs d'ordre économique me forcent à maintenir cette autonomie et à décaler de quelques années la réalisation des phases subséquentes. Ce à quoi, je m'empresse de souligner que je demeure conscient et sensible à la volonté générale de voir réaliser lors de la deuxième phase du projet, les aménagements périphériques à l'extension portuaire.

A cet égard, je vous en serai gré, chère collègue, de me faire part de vos observations afin que les dispositions que j'envisage prendre respectent le plus fidèlement l'esprit, sinon la lettre, de l'ensemble des conditions sous-tendant la recommandation centrale du rapport.

Le Ministre d'Etat aux Transports,

Benoît Bouchard



Minister
Environment Canada

Ottawa, Canada
K1A 0H3

Ministre
Environnement Canada

Ottawa, Canada
K1A 0H3

Deputy Minister's Office (1)
EMRU (2)

Return to FEARO when signed

APR 12 1985

1165-400-470-1

L'Honorable Benoit Bouchard
Ministre d'État aux Transports
Pièce 109-EE
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

000163

Cher collègue,

Je vous remercie de votre lettre du 12 mars dernier au sujet du rapport de la Commission d'évaluation environnementale qui a examiné le projet d'extension du Port de Québec.

Dans l'ensemble, je suis d'accord avec la façon dont vous entendez donner suite aux recommandations de la Commission. Votre désir de respecter les propositions mises de l'avant dans le rapport, particulièrement en ce qui concerne le comité de surveillance de même que la consultation à laquelle vous procédez maintenant, sont dans l'esprit du Décret visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Quant à la question de la réalisation simultanée des deux premières phases du projet, je crois que les contraintes opérationnelles et les impératifs économiques que vous mentionnez justifient la réalisation de la première phase à ce moment-ci. Je dois toutefois souligner que le projet d'extension présenté par le Port et sur lequel s'est prononcée la Commission comprenait l'aménagement d'une plage lors de la phase II et d'un écran de verdure de quatre hectares lors de la phase III. Cette composante a contribué à rendre le projet acceptable à plusieurs intervenants.

À la lumière des recommandations de la Commission, il ne m'apparaît pas souhaitable que le Port exécute la première phase de l'extension et qu'il reporte à une date indéterminée la réalisation de ses engagements au plan récréatif.

A titre de compromis, je propose que le Port de Québec facilite l'accès à la plage actuelle et qu'il y aménage un écran temporaire dans l'éventualité où les phases II et III de l'extension ne pourraient être mises en chantier dans un avenir prévisible. Des aménagements récréatifs semi-permanents pourront alors être mis en place par les organismes locaux et utilisés par le public. Ces travaux d'aménagement réalisés par le Port pourraient ainsi être annoncés en même temps que l'avis de réalisation de la première phase d'extension.

Dans l'éventualité où la première phase se réaliserait à brève échéance, il serait souhaitable que le comité de surveillance soit formé le plus rapidement possible. J'ai donc demandé aux

.../2

fonctionnaires d'Environnement Canada et du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales d'entreprendre des discussions à ce sujet avec ceux de Ports Canada et du Port de Québec.

De plus, compte tenu de la pertinence des autres recommandations de la Commission, vous voudrez peut-être profiter de l'annonce de la réalisation de la première phase pour indiquer publiquement dans quelle mesure vous endossez toutes les recommandations de la Commission.

Veillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Original Signed by
SUZANNE BLAIS-GRENIER
à signé l'original
Suzanne Blais-Grenier

URGENT A M. YVON BUREAU / PORT DE QUÉBEC

6 PAGES *MF*

(MO(3) 2-9-4-3

DM

CPC/T, AMTA

DSC/X-04166-85- Mantha

244-133g) *MS*

Madame Suzanne Blais-Grenier, C.P., députée
Ministre d'Environnement Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6



Chère collègue,

Je donne suite à votre lettre du 12 avril dernier, au sujet du rapport de la Commission d'évaluation environnementale portant sur le projet d'extension du port de Québec.

C'est avec beaucoup d'attention que j'ai pris connaissance du contenu de votre correspondance et je suis heureux d'apprendre que nous sommes d'accord sur le fait que la situation actuelle ne permet pas une fusion des deux (2) premières phases du projet. Néanmoins, les fonctionnaires responsables de Transports Canada travailleront de concert avec les autorités compétentes afin que des mesures de compromis au plan récréatif s'insèrent dans le cadre de l'exécution de la première phase du projet de façon acceptable et conforme aux besoins esthétiques.

En ce qui a trait à la formation d'un comité de surveillance, j'aimerais mentionner que les services concernés du Ministère et ceux d'Environnement Canada doivent se rencontrer sous peu afin de soumettre les recommandations appropriées à ce sujet. Ainsi, ce comité pourrait débiter les délibérations dès l'automne prochain alors que les premiers plans préliminaires seront disponibles. Par ailleurs, la réalisation des travaux sur le site n'est pas prévue avant le printemps 1986.

...2

Permettez-moi en terminant d'excuser le délai bien involontaire avec lequel vous parvient cette réponse et j'espère que ces renseignements vous seront utiles.

Veillez agréer, chère collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre d'État aux Transports,



ORIGINAL SIGNED BY
ORIGINAL SIGNÉ PAR

Benoît Bouchard

(N. MacNeil, CPC, 2-1396/ cb - 194-85
typed 11 June 1985)

Minister of Transport



Ministre des Transports

C. L. S. S. S. S.

B

MAR 13 1987

Monsieur Ross Gaudreault
Président
Société du Port de Québec
150, rue Dalhousie
Case postale 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7

Monsieur le Président,

La présente fait suite à votre lettre du 15 septembre dernier concernant les recommandations de la Commission d'évaluation environnementale sur le projet d'extension du port de Québec.

Permettez-moi d'abord d'excuser le délai avec lequel vous parvient cette réponse et soyez assuré que ce retard est bien involontaire.

En réponse aux préoccupations dont vous faites état dans votre lettre, il me semble opportun de rappeler à ce propos qu'à l'encontre d'une des recommandations de la Commission, une proposition ministérielle, telle que présentée en mars 1985, préconisait de dissocier les deux premières phases du projet. De plus, je tiens à préciser que le Comité de surveillance appelé à être formé aura le mandat de rendre un jugement pragmatique, en se guidant avant tout sur l'esprit du rapport.

Par ailleurs, si la Société du port de Québec envisage toujours d'entreprendre des travaux au cours de la présente année, il serait sans aucun doute souhaitable de constituer le Comité de surveillance, ainsi que le recommandait la Commission. Suite à la mise sur pied de ce comité et, dans l'optique d'une pratique de transparence désirable en matière de suivi environnemental, j'aviserais la population concernée de la position ministérielle mentionnée précédemment en lui donnant l'assurance que la réalisation des travaux fera l'objet d'une surveillance régulière.

...2

Par ailleurs, malgré le fait que le Ministère approuve la mise en oeuvre du projet sur le plan environnemental, la Société du port de Québec devra néanmoins obtenir les autorisations prévues dans sa législation.

Espérant que les renseignements fournis sauront vous éclairer quant à la position du Ministère face à ce dossier, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "John C. Crosbie". The signature is written in a cursive style with a prominent initial "J".

John C. Crosbie



13ième étage, Édifice Fontaine
Hull (Québec)
K1A 0H3

1985.06.11

Dossier: 4300-95P



PRÉSIDENT
COMITÉ DE DIRECTION
ADMINISTRATEURS
SECRÉTAIRE CORPORATIF
CAPITAINE
COMMUNICATIONS
EXPLOITATION (rig.)
FINANCES ET ADM.
GÉNIE
PERSONNEL ET REL. IND.
PLANIFICATION ET DÉV.
POLICE ET SÉCURITÉ
DOSSIERS

Monsieur Claude Saint-Charles
Chef
Division des évaluations environnementales
Région du Québec
Environnement Canada
1141, route de l'Église
C.P. 10100 - Succursale Sainte-Foy
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4H5

(cc)

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 23 avril au sujet du mandat du comité de surveillance proposé par la Commission d'évaluation environnementale qui a examiné le projet d'extension du Port de Québec.

A mon avis, le projet de mandat respecte la recommandation de la Commission au sujet de la formation et du rôle d'un comité de surveillance. Je note de plus que le mandat que vous proposez va au-delà de la recommandation de la Commission et précise les relations de responsabilité de même que certains détails administratifs.

Je crois qu'il serait utile à ce stade-ci d'obtenir les propositions du Port de Québec et de Ports Canada au sujet du comité de surveillance. La rencontre proposée entre les quatre organismes impliqués permettra de connaître l'avis du promoteur au sujet du rôle du comité. Je crois qu'il est important de discuter à fond cette question puisque les autres éléments du mandat en dépendent, i.e. la composition, les relations de responsabilité et les rapports.

Dans le but de faciliter la discussion, je vous envoie ci-joint copie du rapport du comité environnemental formé à la suite de l'examen du projet de Roberts Bank. En plus de jouer un rôle semblable à ce qui est proposé pour un comité environnemental au port de Québec, ce comité présente également un rapport public

périodique au sujet de l'application de toutes les recommandations de la Commission. L'expérience de Roberts Bank peut sans doute être utile dans le cas de Québec.

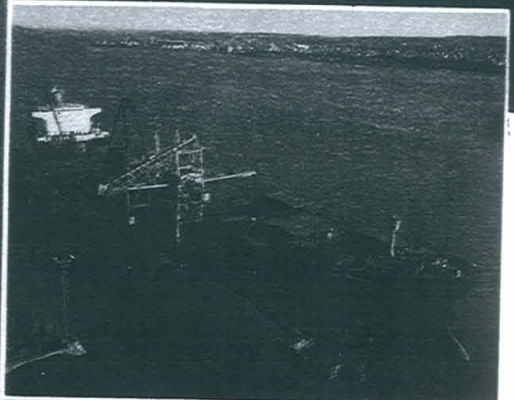
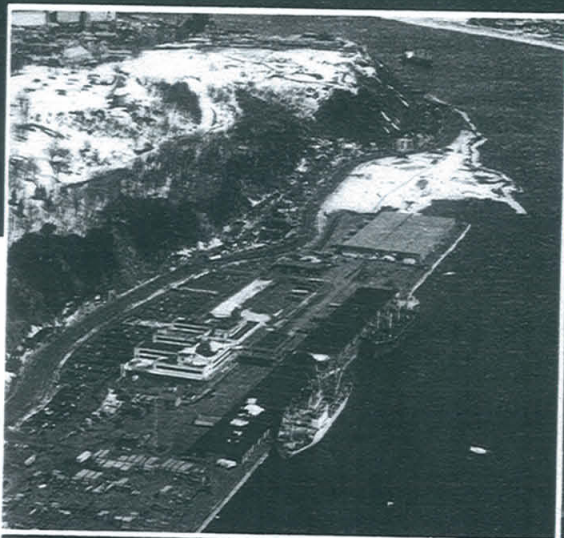
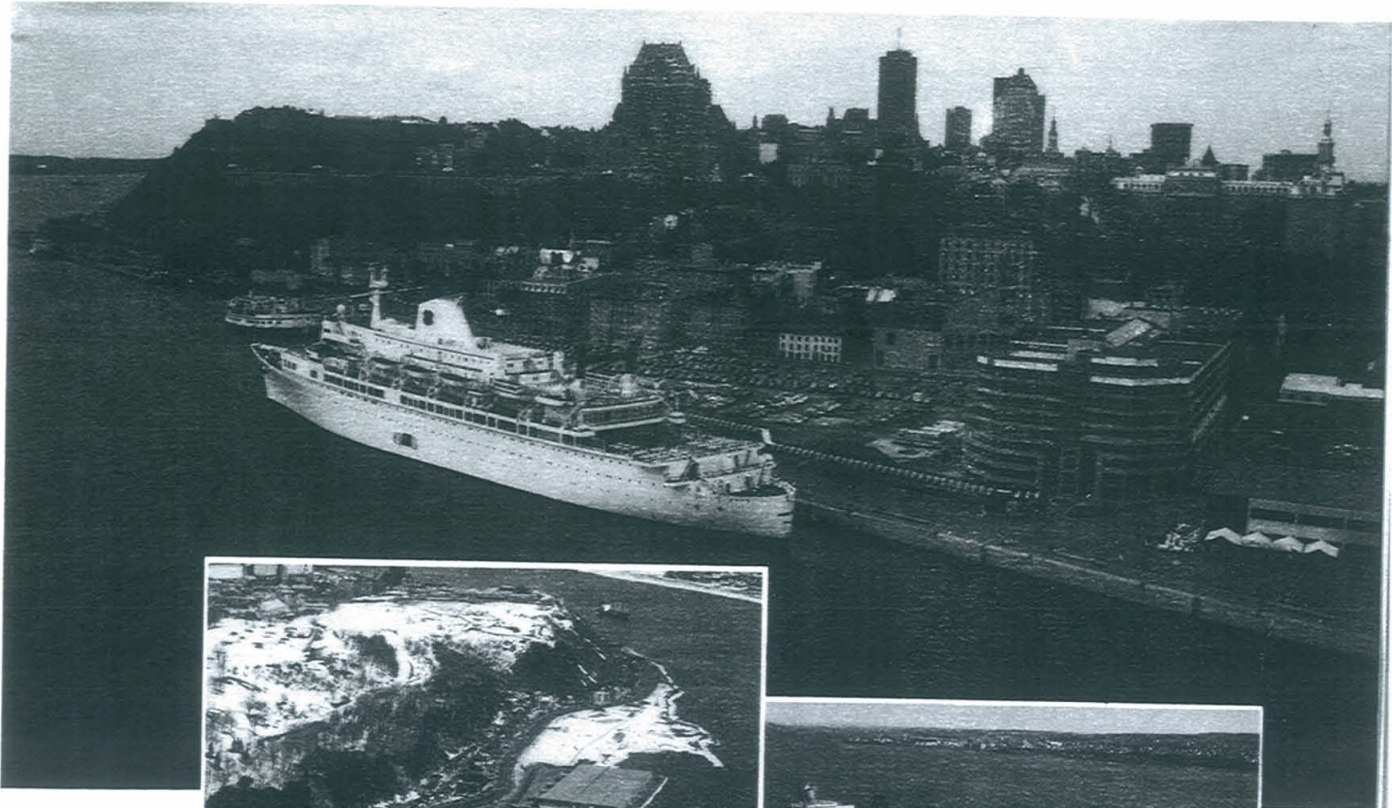
Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

<Originale signée par>

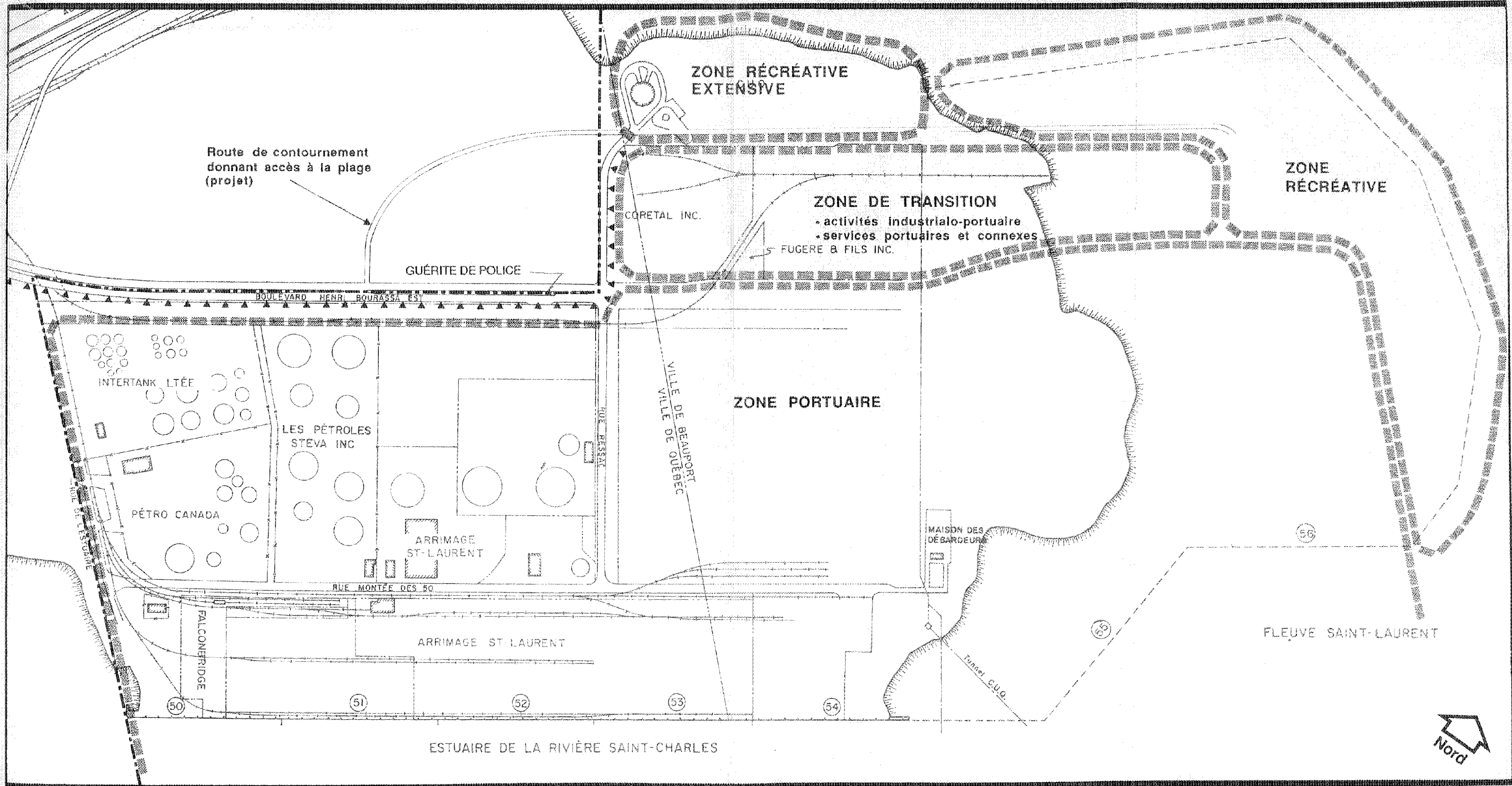
Carol Martin
Gérant des opérations
Région centrale

c.c. M. Henri Allard, Port de Québec
M. Yvan Gagnon, Ports Canada

PLAN DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT





IM
7
1988





**PLAN
DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT**

Port de Québec



**Secteur
Beauport**

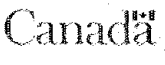
 Zone d'affectation dominante
  Numéro de poste à quai

 Interface
  Limite du site à l'étude

Source du fond de plan: S.P.Q., Plan n° 6221-13, 1:5000, 1982

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

 Port de Québec
  Port of Québec



Mai 1988

Échelle 1:5000

Plan 5.3A

Période 1989-2006

SOCIÉTÉ DU PORT DE QUÉBEC

RAPPORT D'ÉTAPE

PROJET D'EXTENSION
SECTEUR DES BATTURES DE BEAUPORT
MISE À JOUR DU DOSSIER ENVIRONNEMENTAL

Mars 1990

57735

IF
42
1990

BERTRAND, LEMIEUX & ASSOCIÉS

715

42
1990

SOCIÉTÉ DU PORT DE QUEBEC

RAPPORT D'ÉTAPE

PROJET D'EXTENSION
SECTEUR DES BATTURES DE BEAUPORT
MISE À JOUR DU DOSSIER ENVIRONNEMENTAL

Mars 1990

57735

SOCIÉTÉ DU PORT DE QUÉBEC

PROJET

RAPPORT D'ÉTAPE CONCERNANT LA MISE À JOUR DU DOSSIER ENVIRONNEMENTAL PORTANT SUR L'EXTENSION DES BATTURES CHAMPFLEURY, SECTEUR DES BATTURES DE BEAUPORT

<Originale signée par>

Préparé par:

Louis Gourvil, ing.

et

<Originale signée par>

Georges Bertrand, ing.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 BREF HISTORIQUE DU PROJET D'EXTENSION	2
3.0 PROJET D'EXTENSION DE 1989	4
3.1 Description sommaire	4
3.2 Comparaison avec le projet de 1984	4
3.3 Comparaison avec le modèle de 1983	5
3.4 Nouveaux essais au laboratoire d'hydraulique	5
4.0 COMMENTAIRES	7
4.1 Conditions hydrodynamiques et sédimentologiques	7
4.2 Quatre points soulevés	9
4.2.1 Première recommandation de la CEE	9
4.2.2 Extrait du rapport de la CEE	9
4.2.3 Extrait du rapport de Roche Ltée	9
4.2.4 Extrait du rapport d'essais hydrauliques d'août 1989 ..	10
5.0 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES	11
5.1 Superficie de 63,8 ha vs 42,5 ha	11
5.2 Justification du projet	11
5.3 Autres points à clarifier	12
6.0 DOCUMENTS CONSULTÉS	13

ANNEXE

Croquis 1 - Extrémité nord-est des configurations.

1.0 INTRODUCTION

Au mois de novembre 1989, la Société du Port de Québec retenait nos services professionnels en vue d'une mise à jour du dossier environnemental portant sur l'extension du secteur des Battures de Beauport. Ce travail devait comprendre:

1. l'échantillonnage et l'analyse de sédiments;
2. la préparation des documents pour le Bureau Fédéral d'Examen des Evaluations Environnementales (BFEEE);
3. l'examen environnemental préalable.

Cependant, en raison de la formation hâtive de glaces sur le fleuve cet hiver, nous avons dû remettre le travail d'échantillonnage au printemps.

Par ailleurs, la Société du Port de Québec nous demandait au mois de janvier 1990 de concentrer nos efforts sur les impacts au point de vue hydrodynamique et sédimentologique du nouveau projet d'extension des Battures Champfleury au large des Battures de Beauport. Le présent document traitera donc uniquement de cet aspect du dossier environnemental.

2.0 BREF HISTORIQUE DU PROJET D'EXTENSION

Depuis les années 1970, le Port de Québec sent le besoin de s'agrandir puisqu'il a atteint un taux d'utilisation maximum d'espace à quai et qu'on ne dispose plus d'endroit pour construire de nouveaux quais en vue d'accueillir de nouveaux clients.

En 1977, le Port de Québec propose une extension qui prévoit le remblaiement de plus de 400 ha¹ du lit du fleuve à partir de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Ce projet est ensuite réduit à une extension de 260 ha, qui fait l'objet d'une étude des répercussions environnementales, réalisée en 1981 par le groupe Pluram Inc. Cette étude concluait que le projet devrait être modifié afin de ne plus empiéter sur la ligne des basses eaux, et ainsi protéger les battures qui sont un milieu écologique important riche en végétation et organismes aquatiques.

Suite à l'examen public de ce rapport, la commission d'évaluation environnementale, qui avait été formée à l'automne 1978, jugea qu'il contenait d'importantes lacunes, touchant particulièrement la protection des battures de Beauport.

Tenant compte de ces paramètres et commentaires, le Port propose en 1981 un projet d'extension modifié de 42,5 ha, en choisissant arbitrairement une configuration potentielle. A cette époque, les autorités du Port ne connaissaient pas les exigences des futurs clients, et ils avaient tenté de maximiser les espaces à quai avec tirant d'eau de 15 mètres, en adoptant une configuration où les nouveaux quais faisaient des angles de 45° entre chacun d'eux. Ce projet d'extension modifié a par la suite fait l'objet d'une étude exhaustive des répercussions environnementales menée par Roche et associés Ltée, qui soumettait son rapport en octobre 1983.

Après l'examen de ce document, la commission tient en mars 1984 des réunions publiques au sujet de cette nouvelle proposition du Port. A cette occasion, la commission reçoit 45 mémoires dont 25 sont débattus. Dans son rapport, elle conclut que ce projet peut se réaliser sans dommages importants au milieu biophysique et qu'aucun impact négatif prévisible n'est suffisamment important pour empêcher sa

1. Le symbole d'hectare. 1 hectare = 100m X 100m = 10 000 m²

réalisation. Cependant, la commission énonce aussi treize (13) recommandations conditionnelles à l'acceptation du projet d'extension des Battures Champfleury. Ces recommandations touchent principalement la superficie de l'extension, les phases de construction, la mise en application de mesures d'atténuation et d'un programme de surveillance.

Aujourd'hui, l'implantation potentielle à Québec d'un transporteur de conteneurs provoque de nouvelles exigences. En effet, le Port doit pouvoir fournir 610 mètres linéaires de quai, avec un tirant d'eau minimum de 16 mètres. Les quais doivent être alignés sur toute leur longueur pour permettre aux grues portiques de circuler librement d'un bout à l'autre et d'accéder au terminal de vracs du quai 53. Aussi, face aux préoccupations du public et surtout celles des citoyens de Beauport concernant la nécessité d'accorder une plus grande surface à l'aire récréo-touristique et soulignant le besoin d'une zone-tampon entre les activités portuaires et récréatives, la Société du Port de Québec décide de bonifier socialement son projet en prévoyant une zone verte et une plage totalisant plus de 19 ha. Avec ses zones portuaires et industrialo-portuaire de près de 44 ha, le nouveau projet d'extension cumule donc 63 ha de superficie.

Ha. B. ...

3.0 PROJET D'EXTENSION DE 1989

3.1 Description sommaire

Le projet d'extension de 1989 est caractérisé par trois quais de 305 mètres chacun totalisant 915 mètres linéaires. Les trois quais identifiés 54, 55 et 56 sont alignés dans un axe rectiligne faisant 18° vers l'intérieur par rapport à l'axe des quais 51, 52 et 53. La superficie globale de l'extension est de 63,0 ha. Cette superficie est répartie en quatre zones de la façon suivante:

1.	Zone portuaire	40,8 ha
2.	Zone industrialo-portuaire	3,0 ha
3.	Zone verte-tampon	12,9 ha
4.	Zone de plage	6,3 ha

	Superficie globale de l'extension	63,0 ha

3.2 Comparaison avec le projet de 1984

Par rapport au projet de 1984, la superficie du projet de 1989 est augmentée de 20,5 ha. De cette aire additionnelle, les zones portuaire et industrialo-portuaire gagnent 11,8 ha, tandis que la zone verte et la plage grandissent de 8,7 ha. A l'extrémité est, la limite de l'extension projetée est repoussée vers le large de 200 mètres (en moyenne) sur une largeur d'approximativement 530 mètres.

La limite sud du projet est caractérisée par un axe rectiligne de 915 mètres de longueur faisant un angle de 18° vers l'intérieur, tandis que la configuration de 1984 montrait trois quais faisant 45° entre chacun d'eux (croquis 1 - Extrémité nord est des configurations). La limite nord de l'extension est pratiquement inchangée et respecte toujours la zone d'estran.

Concernant les conditions hydrodynamiques du milieu, on note que la nouvelle orientation des quais provoque un dégagement d'approximativement 50 mètres du quai 54 face à l'écoulement naturel du fleuve (référence au dessin de Roche intitulé "Configurations"). Cette nouvelle orientation des quais plus ou moins parallèle à la direction des courants dominants entraîne donc une meilleure tenue

à quai pour les navires accostés et une plus grande ouverture sur le bras du fleuve passant au nord de l'île d'Orléans.

3.3 Comparaison avec le modèle de 1983

Parce que toutes les répercussions touchant les conditions hydrodynamiques et sédimentologiques du milieu, ainsi que le comportement des glaces sur le fleuve, ont été évaluées à partir des essais sur modèle réduit réalisés au laboratoire d'hydraulique Lasalle, il est intéressant de comparer la nouvelle configuration avec celle du modèle de 1983.

Le modèle de 1983 était caractérisé par une superficie de 55 ha (avant réduction) et d'une limite sud rectiligne avec une orientation Est-Nord-Est (référence au dessin de Roche intitulé "Configurations"). La configuration du nouveau projet, avec sa ligne de quai inclinée de 18° vers l'intérieur, provoque un dégagement de quelques 80 mètres à l'extrémité est du quai 56 par rapport à la configuration du modèle de 1983. Cependant, la limite est de l'extension est déplacée vers le large de plus ou moins 85 mètres sur une largeur approximative de 530 mètres. Les limites nord des deux configurations sont pratiquement identiques et respectent toutes deux la zone d'estran (croquis 1 - Extrémité nord-est des configurations).

3.4 Nouveaux essais au laboratoire d'hydraulique

Parce qu'elle proposait une nouvelle configuration, la Société du Port de Québec commanda en août 1989, des essais supplémentaires au laboratoire d'hydraulique Lasalle.

Trois nouvelles variantes ont été étudiées à l'occasion de cette nouvelle étude. Elles comportent toutes l'aménagement d'environ 900 m de nouveaux quais et d'une aire d'environ 55 ha. Les variantes diffèrent quant à l'angle des nouveaux quais par rapport au quai 54 actuel, soit 0° pour la variante 1, 9° pour la variante 2 et 18° pour la variante 3.

Les conditions d'écoulement en eau libre aux abords des quais et le comportement des glaces ont été étudiés. La variante 3 a été préférée: les essais laissent entrevoir des conditions de tenue à quai satisfaisantes.

Des essais supplémentaires sur la variante retenue ont montré que le nouvel aménagement entraînerait un léger déplacement de la limite des glaces dans la baie de Beauport vers le large mais qu'il n'aurait pas d'impact sur l'écoulement dans le chenal central du fleuve. Sur la batture, l'impact sur l'écoulement serait sensiblement le même que celui prévu en 1983 pour un aménagement de 42,5 ha. L'impact sur l'estuaire de la rivière Saint-Charles serait également le même que celui constaté en 1983.

Rappelons sommairement que les essais réalisés avec le modèle de 1983 avait démontré que l'extension affecterait la trajectoire de l'écoulement, mais pas sa vitesse, sauf sur une partie de la berge comprise entre la rivière Beauport et un point situé à 1,5 km en aval, où la vitesse diminuerait de 40 cm/s à 20 cm/s. On a également montré que la vitesse de l'écoulement le long de la berge est du remblai augmenterait; elle passerait de 20-30 cm/s à 50-60 cm/s. De plus, la présence de l'extension retarderait l'évacuation printanière des glaces de un à deux jours. Finalement, il a été établi que les matières mises en suspension par le dragage de l'estuaire de la rivière Saint-Charles n'atteindraient pas la batture.

4.0 COMMENTAIRES

4.1 Conditions hydrodynamiques et sédimentologiques

Comme nous l'avons souligné plus tôt, les répercussions touchant les conditions hydrodynamiques et sédimentologiques du milieu, ainsi que le comportement des glaces sur le fleuve, ont toutes été évaluées à partir des essais réalisés sur modèle réduit au laboratoire d'hydraulique Lasalle. De plus, nous sommes assuré que le modèle est valide, puisque les responsables de l'énoncé des incidences environnementales l'ont vérifié par les mesures de courant sur le fleuve.

On peut donc se fier aux résultats et aux conclusions obtenus par la réalisation de ces essais. C'est-à-dire que, en ce qui concerne les conditions hydrodynamiques et sédimentologiques du milieu, la nouvelle configuration avec ses 63,0 ha aurait un impact similaire à celui évalué pour la configuration de 1984 avec ses 42,5 ha.

On rappelle ici les grandes lignes des conclusions énoncées dans le rapport d'étude des répercussions environnementales d'octobre 1983. Les essais réalisés au laboratoire d'hydraulique Lasalle et basés sur une configuration légèrement différente du projet de 42,5 ha étudié par Roche, montrent que le patron de circulation sera sensiblement identique, que la vitesse sera légèrement augmentée au nord de l'extension suite au rétrécissement du rentrant sud-ouest et qu'elle sera diminuée au nord-est. On prévoit un impact négligeable pour le bras nord de l'île d'Orléans mais on soutient que toute augmentation de l'aire d'extension pourrait affecter de façon importante cette portion du fleuve.

La zone des faibles vitesses résiduelles s'étendra à tout le rentrant sud-ouest, ce qui favorisera la sédimentation dans ce secteur, entraînant à son tour une augmentation de la superficie de la végétation et la création d'un nouvel habitat pour la faune benthique. Les impacts suivants sont considérés comme moyens: l'augmentation de la sédimentation dans le rentrant sud-ouest,

l'extension du schorre, la perte d'espace pour la faune avienne. De ces trois impacts moyens, seul l'impact sur la faune avienne est considéré comme négatif, les deux autres étant considérés comme positifs.

En conclusion, il semble que la nouvelle extension projetée de 63,0 ha soit tout aussi acceptable que celle de 42,5 ha proposée en 1984, et qu'elle devrait être soumise aux mêmes conditions (sauf 1.) mentionnées au rapport de la commission d'évaluation environnementale de septembre 1984.

A cet effet nous reproduisons ici un extrait tiré du rapport de Roche Associés Ltée, d'octobre 1983:

"... il va sans dire que l'évaluation effectuée ici est très sommaire et devrait être révisée avant l'arrivée de clients potentiels dans la zone d'extension. Ainsi, pour tous les produits toxiques, une étude d'impact est considérée comme essentielle avant de procéder à toute activité. Pour certaines catégories de marchandise, l'étude d'impact préliminaire est recommandable ou souhaitable tandis que pour d'autres comme les conteneurs, la présente étude pourrait être suffisante".

4.2 Quatre points soulevés

Face au contexte actuel qui est caractérisé par certaines oppositions bien organisées face aux projets proposés par la Société du Port de Québec, nous souhaitons souligner quelques points qui ont été soulevés au cours de nos recherches et de nos discussions.

4.2.1 Première recommandation de la CEE

- 1) Que la proposition d'extension au secteur de Beauport soit finale et qu'elle limite à 42.5 ha:

4.2.2 Extrait du rapport de la CEE

La réduction à 42,5 hectares de l'aire d'extension de 210 hectares semble découler directement de l'admission que ce dernier projet aurait eu des impacts biophysiques sérieusement dommageables. L'EIE prévoit que les répercussions biophysiques préjudiciables à la sédimentation et au débit fluvial augmenteraient si on empiétait au-delà de la limite théorique des 55 hectares étudiés sur modèle hydraulique. La plupart des intervenants se sont également prononcés en faveur du projet mais plusieurs à la condition qu'il soit définitivement limité à 42,5 hectares. Le promoteur a lui-même signalé lors des réunions que son étude sur modèle d'un projet de 55 hectares le portait à conclure que tout projet excédant cette superficie pourrait avoir des répercussions importantes sur les eaux du fleuve au nord de l'Île d'Orléans (bras nord). De nouvelles études deviendraient alors nécessaires puisqu'une telle configuration changerait les conditions hydrodynamiques et sédimentologiques de ce secteur.

4.2.3 Extrait du rapport de Roche Ltée

Ces données indiquent en outre que l'ampleur de ces effets pourrait augmenter rapidement si l'on empiétait au-delà de la limite des 55 hectares étudiés sur modèle physique. Il faudrait alors analyser avec soin les aspects hydrodynamiques des projets d'extension dépassant cette limite afin de tenir compte des interactions possibles sur les processus de sédimentation dans les zones avoisinantes. En effet, chaque avancée successive constitue une fermeture progressive de l'entrée du bras nord et, à mesure que se rétrécira cette entrée, des répercussions hydrodynamiques et sédimentologiques se feront de plus en plus sentir dans le bras nord de l'Île d'Orléans et dans la partie ouest de l'estuaire moyen.

4.2.4 Extrait du rapport d'essais hydrauliques d'août 1989.

La Société du Port de Québec prévoit l'extension de sa zone portuaire dans le secteur des battures de Beauport afin d'y développer un terminal pour conteneurs. L'aire portuaire considérée est bordée par ligne d'estran et couvre environ 55 ha dans le prolongement des installations du quai 54.

5.0 RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES

Dans le cadre du présent rapport d'étape, nous nous permettons de faire ces quelques recommandations afin de clarifier certaines ambiguïtés et de prévenir la Société du Port de Québec de certaines lacunes qui pourraient nuire à la bonne marche de ce dossier.

5.1 Superficie de 63,0 ha vs 42,5 ha

La Société du Port de Québec ne devrait surtout pas oublier que la CEE a travaillée pendant une période de six (6) ans, entre les mois de septembre 1978 et 1984, avant de finalement conclure que le projet proposé, avec une certaine configuration et une superficie de 42,5 ha, apparaissait comme une solution acceptable au besoin d'extension du Port. Dans cette optique, les autorités portuaires doivent réaliser que le nouveau projet d'extension de 1989 est beaucoup plus grand en superficie que celui de 1984. Les 63,0 ha du projet actuel représentent une augmentation d'un peu plus de 48% ou près de 1,5 fois la superficie originale de 42,5 ha.

5.2 Justification du projet

La Société du Port de Québec doit être en mesure de prouver son besoin pour 63,0 ha d'extension afin de justifier le projet actuel. Sinon, des opposants au projet pourraient citer Monsieur Marc Dulude, qui disait dans sa lettre du 19 février, adressée à Georges Bertrand:

"Je tiens à te faire remarquer qu'il serait toujours possible de respecter aveuglément les directives de la Commission et ce, probablement à un moindre coût pour le Port".

Ces même opposants ne manqueraient pas l'occasion d'indiquer aux autorités du Port que cette option est possible, probablement moins coûteuse et qu'elle a déjà fait l'objet d'une longue étude et d'audiences publiques dirigées par une commission d'évaluation environnementale qui avait elle-même conclut qu'un projet de 42,5 ha (et pas plus) pouvait se réaliser sans dommage important au milieu biophysique.

Dans cette optique la S.P.Q. devraient clarifier certaines interrogations, telles que:

- Quel est le besoin en superficie du ou des clients éventuels ?
- Quelle surface la S.P.Q. doit consacrer aux zones récréative et tampon (zone verte et plage) ?

5.3 Autres points à clarifier

Voici deux questions soulevés au cours des recherches auxquelles nous n'avons pas trouvé de réponse satisfaisante ?

- Pourquoi le modèle utilisé pour les essais réalisés au laboratoire d'hydraulique Lasalle en 1983, diffère du projet d'extension proposé par la S.P.Q. en 1984 ?
- Quelle est la surface réelle avant réduction du modèle utilisé pour les essais au laboratoire en 1989 ?

Note: Il existe une ambiguïté sur les superficies des deux modèles utilisés, en 1983 et en 1989, pour les essais réalisés au laboratoire d'hydraulique. Dans les deux cas on mentionne une superficie d'environ 55 ha.

6.0 DOCUMENTS CONSULTÉS

Cette liste a été dressée selon l'ordre chronologique de parution des documents.

1. McNeil, Normand. Octobre 1977. Etude du port de Québec (1977) Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme, Lapointe Inc. experts-conseils.

Annexe A, Potentiel et schémas de développement promotion et études de gestion

Annexe B, Etudes environnementales

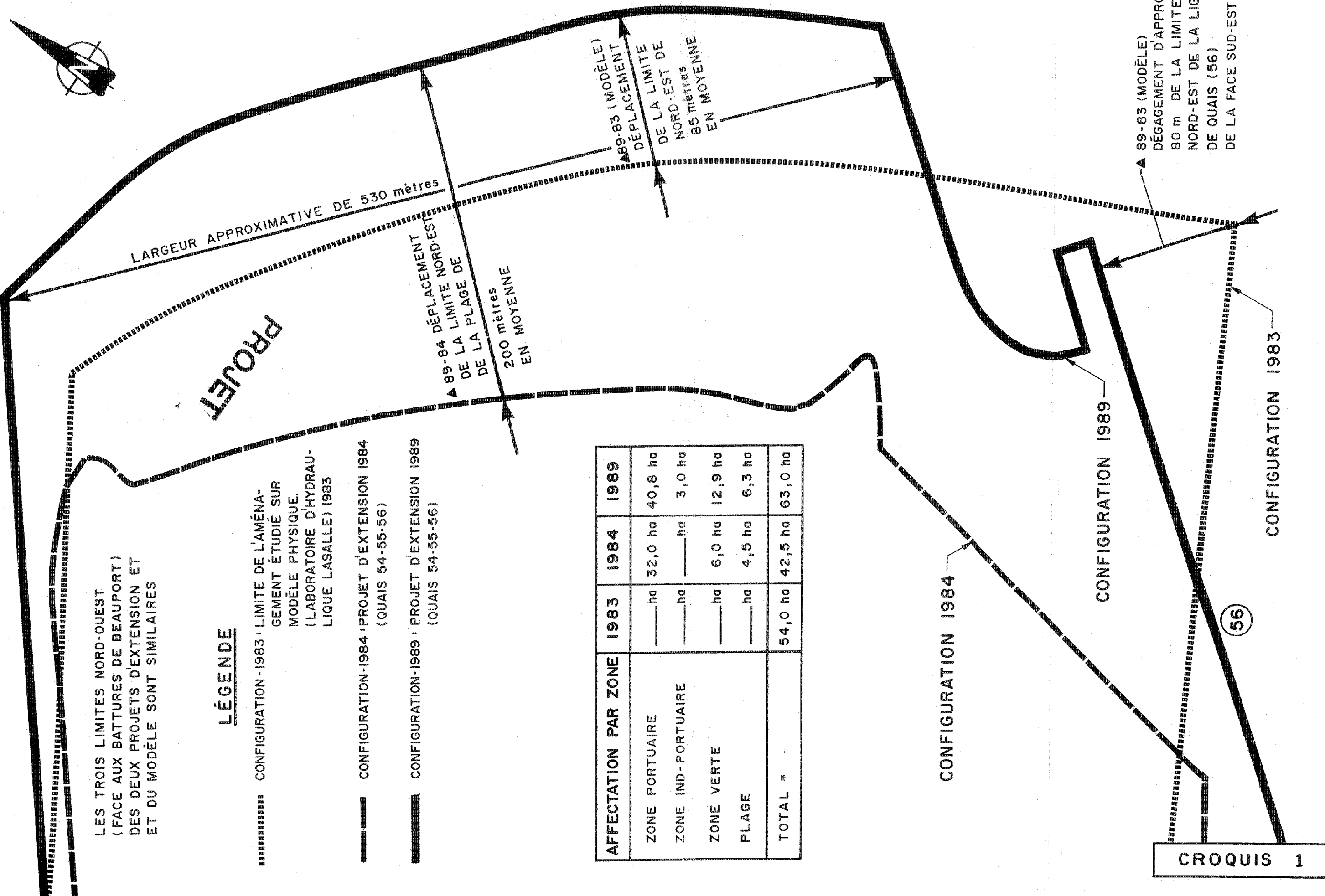
Annexe C, Dessins montrant les schémas d'aménagement

2. Duquet, Jean-Guy. Novembre 1981. Etude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec. Inventaires et analyses des sites, Pluram Inc., Volume 1, 363 pages.
3. Duquet, Jean-Guy. Novembre 1981 . Etude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec. Extension à Beauport. Pluram Inc. Volume 2, 169 pages + annexes.
4. Hubert, François. Novembre 1982. Le projet d'extension du port de Québec au coeur d'une stratégie infructueuse de développement industriel ou Grandir avec ou sans les citoyens. Conseil de développement du Québec Métropolitain (C.D.Q.M.). 48 pages.
5. Hamelin, Robert et Pierre Lacroix. Octobre 1983. Etude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec. Aspects biophysiques. Enoncé des incidences environnementales Roche et associés Ltée, 365 pages.

6. Dulude, Marc et Yvon Bureau. Octobre 1983. Etude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, Aspects Socio-économiques. Enoncé des incidences environnementales. Port de Québec, 345 pages + annexes.
7. Septembre 1984. Projet d'extension du port de Québec - Rapport de la Commission d'évaluation environnementale - ISBN-0-662-53123
8. Fafard, Denis, Marc Dulude et Yvon Bureau. Mai 1988. Plan directeur d'aménagement, Société du port de Québec, 112 pages.
9. Zarow, Vivian. Décembre 1988. Le Port de Québec et son Avenir. Rapport d'enquête.
10. Procéan. Janvier 1990. Caractérisation de la qualité des sédiments du port de Québec. 107 pages + annexes.
11. Avril 1989. Recueil de documents. Association des citoyens de Beauport (ACB). 70 pages.

Laboratoire d'hydraulique Lasalle - Essais sur modèle réduit

12. Boulanger, F. Février 1982. Aménagement portuaire des battures de Beauport. Modifications de la configuration initiale. Etude sur modèle. 8 pages.
13. Boulanger, F. Janvier 1983. Extension des facilités portuaires à proximité du quai 54. Etude sur modèle de différentes configurations de quais. 12 pages.
14. Boulanger, F. Juin 1983. Extension du port de Québec. Etude sur modèle des conditions d'écoulement sur la batture. 13 pages.
15. Boulanger, F., Marc Villeneuve et Richard Boivin. Août 1989. Secteur de Beauport. Etude sur modèle réduit de nouvelles variantes d'aménagement.



LES TROIS LIMITES NORD-OUEST
(FACE AUX BATTURES DE BEAUPORT)
DES DEUX PROJETS D'EXTENSION ET
ET DU MODÈLE SONT SIMILAIRES

LÉGENDE

- CONFIGURATION - 1983 : LIMITE DE L'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉ SUR MODÈLE PHYSIQUE. (LABORATOIRE D'HYDRAULIQUE LASALLE) 1983
- ==== CONFIGURATION - 1984 : PROJET D'EXTENSION 1984 (QUAIS 54-55-56)
- ==== CONFIGURATION - 1989 : PROJET D'EXTENSION 1989 (QUAIS 54-55-56)

AFFECTATION PAR ZONE	1983	1984	1989
ZONE PORTUAIRE	___ ha	32,0 ha	40,8 ha
ZONE IND-PORTUAIRE	___ ha	___ ha	3,0 ha
ZONE VERTE	___ ha	6,0 ha	12,9 ha
PLAGE	___ ha	4,5 ha	6,3 ha
TOTAL =	54,0 ha	42,5 ha	63,0 ha

CROQUIS 1

EXTRÉMITÉ NORD-EST DES CONFIGURATIONS

1 : 2000

Période 2007-2010

PROCOLE D'ENTENTE

ENTRE

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC

ET

VILLE DE QUÉBEC

Entente relative à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport.



PROTOCOLE D'ENTENTE

ENTRE

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC, personne morale de droit public légalement prorogée par lettres patentes entrées en vigueur le 1^{er} mai 1999 en vertu de la Loi maritime du Canada, Chapitre 10, 46-47 Elizabeth II, 1997-1998, sanctionnée le 11 juin 1998, ayant son siège social au 150, rue Dalhousie, Québec, province de Québec, Canada, G1K 7P7, ici représentée et agissant par son Président – directeur général, monsieur Ross Gaudreau et son secrétaire-corporatif, Me Pascal Raby, dûment autorisés aux fins des présentes;

ci-après appelée «L'ADMINISTRATION»

ET

VILLE DE QUÉBEC, personne morale de droit public, constituée par la Charte de la Ville de Québec (L.R.Q., c. C-11.5), ayant son siège au 2, rue des Jardins, Québec (Québec), G1R 4S9, ici représentée par monsieur Jacques Joli-Cœur, maire suppléant, et par M^{re} Sylvain Quellet, greffier de la Ville, dûment autorisés en vertu d'une résolution du conseil de la ville adoptée à Québec, le 20 août 2007 (CV-2007-0765);

ci-après appelée «LA VILLE»

L'ADMINISTRATION et LA VILLE, ci-après collectivement appelées «LES PARTIES», déclarent ce qui suit :

ATTENDU les pouvoirs accordés à L'ADMINISTRATION par la Loi maritime du Canada, (Chapitre 10, 46-47 Elizabeth II, 1997-1998);

ATTENDU les pouvoirs dévolus à LA VILLE de par sa Loi constitutive (L.R.Q., c. C-11.5), de même que par la Loi des cités et villes (L.R.Q., c. C-19);

ATTENDU la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L.R.Q., c. M-30);

ATTENDU qu'en 1984, la Ville de Beauport, maintenant fusionnée à la Ville de Québec et le Port de Québec signaient un protocole d'entente relativement à l'utilisation de certaines propriétés à des fins récréatives, d'une superficie approximative de 91 000 mètres carrés, le tout mieux connu sous l'appellation «Baie de Beauport»;

2

ATTENDU que le Ministre des Transports du Canada a procédé, en mai 2005, à l'annonce de la participation financière du gouvernement fédéral à l'aménagement de la Baie de Beauport dans le cadre des Fêtes du 400^e anniversaire de la fondation de la Ville de Québec;

ATTENDU que le secteur portuaire de Beauport a fait l'objet d'orientations décrites au Plan directeur d'aménagement et de développement adopté en 2005 par LA VILLE, dont certains extraits sont joints aux présentes à titre d'Annexe 1, pour faire partie intégrante des présentes;

ATTENDU que LES PARTIES s'entendent à l'effet que l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'intérieur du périmètre de démarcation, à des fins récréatives et de conservation ne doit pas compromettre l'extension du secteur portuaire de Beauport, soit plus précisément l'ajout de deux quais d'une longueur totale de 610 mètres et la mise en place d'un arrière-quai pour usage portuaire ayant approximativement 375 mètres de profondeur, le tout tel que représenté au plan joint aux présentes comme étant l'Annexe 2;

ATTENDU que LES PARTIES ont convenu d'un concept d'aménagement à être réalisé à la Baie de Beauport dans le cadre des Fêtes du 400^e anniversaire de la Ville de Québec, tel que joint aux présentes à titre d'Annexe 3 pour en faire partie intégrante;

CECI ÉTANT DÉCLARÉ, LES PARTIES conviennent de ce qui suit, à savoir :

1. **PRÉAMBULE**

Le préambule fait partie intégrante du présent protocole.

2. **OBJET DU PROTOCOLE**

Sous réserve des pouvoirs respectifs **DES PARTIES** et de la législation applicable, le présent protocole a pour but d'énoncer les principes suivants :

- l'élaboration et la mise en place des conditions de réalisation du projet d'aménagement de la Baie de Beauport, de même que la sécurisation de l'exploitation de l'Administration portuaire de Québec au secteur de Beauport et la possibilité pour cette dernière de mettre en place les deux quais montrés à l'Annexe 2;
- l'engagement de la **Ville** à appuyer l'**Administration** dans ses démarches pour l'obtention des autorisations nécessaires, pour la construction de deux nouveaux quais d'une longueur totale de 610 mètres et l'aménagement des arrière-quais;

82

3. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Le présent protocole entre en vigueur à compter de sa signature par chacune des parties et de son approbation par le gouvernement provincial conformément à la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L.R.Q., c. M-30) et ce, conformément à l'article 29.3 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q. c.19).

Il est d'une durée déterminée et ne prendra fin qu'à l'échéance du bail à être conclu entre les parties concernant la Baie de Beauport, à moins que celui-ci ne soit l'objet d'un renouvellement, d'une reconduction et/ou d'une autre entente reprenant essentiellement les conditions contenues audit bail à être conclu.

4. OBLIGATIONS DES PARTIES

4.1 L'ADMINISTRATION réalisera, en fonction des budgets alloués pour les Fêtes du 400^e anniversaire de Québec, l'ensemble des aménagements à l'intérieur des espaces délimités par le périmètre de démarcation avant l'entrée en vigueur d'un bail à intervenir entre LES PARTIES et en demeurera propriétaire au nom de sa Majesté du Chef du Canada;

4.2 LES PARTIES s'entendent sur l'établissement d'un périmètre de démarcation entre les immeubles affectés à des fins récréatives et ceux utilisés à des fins portuaires, le tout tel que représenté par un liséré bleu au Plan joint à l'Annexe 2.

4.3 LES PARTIES concluront une entente d'occupation temporaire relativement aux lieux qui couvrira, outre l'occupation présente, la période de réalisation des travaux mentionnés ci-dessus et ce, jusqu'au moment de l'entrée en vigueur du bail prévu à l'article 5.1 ci-dessus.

4.4 LES PARTIES s'engagent à travailler en étroite collaboration lors de l'élaboration des plans et devis relatifs au projet afin de s'assurer de la conformité des interventions projetées aux normes de LA VILLE en terme de conception et d'aménagement et ce en considérant que LA VILLE assumera la gestion et l'entretien des lieux pendant la durée du bail à intervenir.

4.5 LES PARTIES s'engagent à entreprendre les démarches, le tout sans engagement financier de la part des PARTIES, afin d'établir un nouvel accès direct à la Baie de Beauport autre que par le prolongement du boulevard Henri-Bourassa.

5. BAIL À INTERVENIR

- 5.1 L'**ADMINISTRATION** s'engage à octroyer un bail d'une durée de trente (30) ans pour un espace de terrain ayant environ 176 415 mètres carrés, situé au nord du périmètre de démarcation montré par un liséré rouge au plan de l'Annexe 2 et l'usage à des fins de récréation, de protection et de conservation du plan d'eau montré au plan joint à l'Annexe 4 et délimité par un liséré rouge. **LES PARTIES** conviennent que l'utilisation découlant dudit bail à être entériné ne devra pas influencer sur la navigation commerciale et/ou sur les activités portuaires exercées par l'**ADMINISTRATION** et/ou ses usagers, qui auront toujours priorité.
- 5.2 **LES PARTIES** devront convenir du bail mentionné au paragraphe 5.1 dans les meilleurs délais suivant la signature des présentes. Le bail devra comprendre notamment les éléments suivants :
- le coût du loyer sera de 1 \$ (un dollar) par année;
 - la délimitation du périmètre des lieux loués;
 - les immobilisations à être construites, le tout selon le concept joint à l'Annexe 3;
 - l'octroi d'un droit d'usage du plan d'eau (Baie de Beauport) pour des fins d'activités nautiques – récréatives qui ne devra en aucun temps interférer sur la navigation commerciale et/ou les activités portuaires;
 - le maintien et l'opération de la station météorologique par **L'ADMINISTRATION**;
 - la possibilité pour **L'ADMINISTRATION** de rendre disponible une partie du terrain, tel que délimité par un liséré jaune à l'Annexe 2, anciennement utilisé par Corétal. Cette mise en disponibilité ne sera possible que lorsque :
 - l'**ADMINISTRATION** aura cessé d'entreposer sur celui-ci des sols contaminés d'une concentration >C, conformément à l'autorisation donnée par Environnement Canada,
 - celui-ci sera réhabilité selon la législation en vigueur et/ou qu'une analyse de risque démontre que son utilisation est sans danger pour la santé humaine, la faune et la flore, le cas échéant;
 - la prise en charge par **LA VILLE** de la protection du rentrant sud-ouest incluant la conservation et l'entretien des habitats fauniques récemment aménagés;
 - la prise en charge par **LA VILLE** des dépenses inhérentes à l'exploitation du parc de la Baie de Beauport et, de consentement avec **L'ADMINISTRATION**, les dépenses d'immobilisations, qui pourront être effectuées postérieurement à la prise d'effet du bail à intervenir.

B

6. MODIFICATION ET RÉSILIATION

6.1 Toute modification au présent protocole d'entente sera effectuée par écrit et devra être signée par les représentants autorisés des parties.

6.2 L'une ou l'autre des parties peut résilier le présent protocole si l'autre partie est en défaut de respecter ses obligations après lui avoir fait parvenir un avis de 30 jours pour y remédier. Si la partie en défaut n'y a pas remédié à l'intérieur du délai indiqué, la résiliation aura lieu dans les 180 jours suivant celui-ci.

7. AVIS

Un avis, une demande ou une directive prévu en vertu du présent protocole, pour être valide et lier les parties, doit être donné par écrit et doit être transmis aux endroits indiqués à la fin du présent article :

1. Par la poste recommandée ou certifiée et il est alors réputé être reçu le troisième jour de sa mise à la poste, sauf en cas de grève du service postal.
2. Par huissier ou messenger et il est alors réputé être reçu le jour de sa livraison.
3. Par télex, télécopieur ou autre moyen de même nature, et il est alors réputé être reçu le jour de la réception du télex, télécopie, téligramme, béliogramme ou autre.

À L'ADMINISTRATION à l'adresse suivante :

Administration Portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 7P7

À l'attention de : Vice-président, exploitation

À LA VILLE à l'adresse suivante :

Ville de Québec
2, rue des Jardins
Québec (Québec)
G1R 4S9

À l'attention de : Me Sylvain Ouellet, greffier

Chaque partie peut, au moyen d'un avis écrit, changer son adresse.

2)

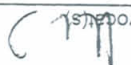
VILLE DE QUÉBEC

Par : M^r Jacques Joff-Coeur
Maire suppléant
Date 12 septembre 2007

>Originale signée par

Par : M^r Sylvain Ouellet
Greffier
Date 10 septembre 2007

>Originale signée par

Date : 2007-09-12
Service des affaires juridiques
Avocat
Approuvé par : 
Ville de Québec

SÉANCE DU CONSEIL DE LA VILLE

Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de la Ville de Québec, tenue le 20 août 2007, à l'hôtel de ville de Québec, 2, rue des Jardins, Québec.

CV-2007-0765 Abrogation de la résolution CV-2007-0636 - Entente entre la Ville de Québec et l'« Administration portuaire de Québec » relativement à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport - AT2007-243 (Ra-1345)

Sur la proposition de madame la conseillère Lisette Lepage,

appuyée par monsieur le conseiller André Letendre,

il est résolu :

- 1° d'abroger, à toutes fins que de droit, la résolution CV-2007-0636, adoptée par le conseil de la ville lors de la séance tenue le 4 juillet 2007, relative à une entente entre la Ville de Québec et l'« Administration portuaire de Québec » relativement à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport;
- 2° d'autoriser la conclusion d'une entente à intervenir entre la Ville de Québec et l'« Administration portuaire de Québec » relativement à l'aménagement de la Baie de Beauport, à l'exploitation et au développement du secteur portuaire de Beauport et de requérir, du gouvernement du Québec, l'autorisation de conclure une telle entente;
- 3° d'autoriser madame la mairesse Andrée P. Boucher et le greffier, M^e Sylvain Ouellet ou l'assistant-greffier monsieur René Damphousse, à signer l'entente pour et au nom de la Ville.

(Monsieur le président s'est abstenu de voter)

Adoptée à l'unanimité

(Signé) Yvon Bussières
Président

(Signé) Sylvain Ouellet
Greffier

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
<Originale signée par>

SYLVAIN OUELLET, greffier
Ville de Québec



Legs fédéral 2008 – 400^e Anniversaire de la Ville de Québec
Concept révisé de la Baie de Beauport - Projet no. J-4512

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DE PRÉSENTATION DU CONCEPT RÉVISÉ DE LA BAIE DE BEAUPORT (J-4512)
TENUE MARDI LE 10 OCTOBRE 2006 À 15 HEURES EN LA SALLE DU 400^E À L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
QUÉBEC.

Personnes présentes :

MM.	Marcel Labrecque, chargé de projet	APQ
	Georges Amyot, architecte-coordonnateur	APQ
	Sylvain Caron, conseiller	DEC
	Marc Dulude, v.p.-exécutif-chef directeur	IMTT-Québec inc.
	Peter Murphy, arch. aménagement territoire	Ville de Québec
	Fernand Martin, directeur aménagement territoire	Ville de Québec
	Camille Deschênes, dir. div., loisirs,sports,commun.	Arrond. de Charlesbourg, V.Q.
M ^{mes}	Isabelle Petit, conseillère communication	Ville de Québec
	Ruth Gasse	ANBB
	Hamida Hassein-Bey	Zip de Québec
MM.	Jean-Guy Pagé, directeur	Arrond. de Beauport, V.Q.
	Daniel Guay	Accès St-Laurent Beauport
	Yvon Lefebvre, président	AKVQ
	Léonce Naud	Géographe
Mme	Johanne Laliberté, secrétaire	Georges Amyot, arch.-coord. ,APQ

1.0 Explications et présentation par M. Marcel Labrecque.

1.1 On fait mention :

- Que les pratiques des usagers ont été revues afin de satisfaire les différents utilisateurs du site.
- Que les photographies ont été prises par hélicoptère montrant le site de l'est à l'ouest, entrée sud-est, le site à la marée basse végétalisé, et les talus.
- Qu'un talus est prévue pour séparer les différentes activités portuaires de celles récréonautiques.
- Qu'un ensablement se déplace dans la péninsule dans la partie sud-ouest et celle-ci disparaît sous la vase. La plage devra donc être stabilisée à moyen terme.

2.0 Explications et présentation de la proposition d'avril 2006 par M. Georges Amyot.

2.1 Celui-ci mentionne que le concept (avril 2006) a été revu suite aux demandes des différents organismes :

- Le bâtiment principal est scindé : 5 composantes : entrepôts planches et cabines, bâtiment principal, casse-croûte, entrepôt et espace locatif, vigie et premiers soins.
- L'entreposage des planches à voile, le déshabillage, le sanitaire ...
- La route d'accès est située au sud afin de longer les talus.
- Le rôle des plantations est de servir de brise-vent pour les différentes activités.
- Un stationnement a été localisé près des utilisateurs de planche à voile.
- Une zone a été prévue pour les jeux d'enfants et jeux d'eau.

2.2 M. Amyot explique le nouveau projet à partir de l'esquisse présentée.

Il est demandé si le chapiteau pourrait être réutilisé. M. Amyot répond qu'un espace a été prévu à cet effet.

M. Amyot explique la difficulté d'isoler partiellement un bâtiment, il mentionne également le respect des budgets et indique que le bâtiment vigie offrira les services de premiers soins, salles, restaurants, sanitaires ... et pourra être utilisé pour les activités hivernales.

2.3 On demande si la parcelle 4 pourrait être déplacée. M. Labrecque répond que celle-ci sera clôturée donc il n'y aura aucun accès.

2.4 Il est demandé si les gens accèderont par le même chemin (Henri-Bourassa) car vue sur les talus.

2.5 M. Labrecque répond que les gens continueront d'accéder au site par le même chemin. M. Martin indique qu'il y a plusieurs discussions auprès de différents organismes concernant ce sujet. Que cet item sera vu ultérieurement.

2.6 L'on demande pour quelle raison la promenade n'est plus en bois. M. Labrecque répond qu'il n'est pas possible d'installer du bois traité (environnement) et que celle-ci sera en poussière de pierre.

2.7 Concernant la plage, on mentionne que l'on devrait ajouter du sable. M. Labrecque : il serait possible de faire du dragage.

2.8 Il est mentionné que l'indicateur de marée n'apparaît plus sur le site. M. Labrecque répond qu'après les plans finaux une estimation sera faite afin de connaître le budget. L'idée de l'indicateur de marée n'est pas abolie.

2.9 M. Lefebvre : maintenant c'est un tout autre projet, un beau projet et remercie les personnes concernées à l'élaboration de ce projet.

- 2.10 M. Dulude s'informe quant à la voie ferrée. Selon lui, il y aurait un problème de circulation. M. Amyot mentionne que le problème sera pris en considération.
- 2.11 Explications des fonctions de chacun des bâtiments par M. Amyot.
- 2.12 L'on demande si la terrasse sera couverte (pluie) et s'il y aura assez d'espace entre les deux bâtiments afin d'installer le chapiteau, le cas échéant.
- 2.13 Plusieurs questions se posent relativement à la zone grise (composition, membrane et déplacement des tas).
M. Labrecque explique cette zone.
- 2.14 M. Martel s'informe si la ville peut faire quelque chose visuellement : rendre cette zone végétale.
M. Labrecque mentionne que différents ministères de l'Environnement refusent que celle-ci soit recouverte de terre végétale.
- 2.15 L'on suggère d'installer des clôtures pour cacher cette parcelle.
- 2.16 M. Labrecque indique à l'assemblée que l'échéancier prévu est respecté. Il mentionne également que les bâtiments qui devaient être enlevés par la Ville sont encore sur le site et que cette situation retarde la préparation des fondations des nouveaux bâtiments.
- 2.17 M. Amyot informe les participants que la pelletée de terre aura lieu vendredi le 13 à 13 heures et qu'un calendrier des travaux suivra à cet événement.
- 2.18 Plusieurs discussions portent sur les budgets, la gérance du site après 2008 ainsi que son coût.
- 2.19 M. Amyot donne les informations quant au revêtement et mentionne que les bâtiments auront un style très simple pour s'harmoniser à ce site naturel.

La séance est levée à 17 h 15.

MISE EN VALEUR DE LA BAIE DE BEAUPORT COMITÉ TECHNIQUE ÉLARGI

Compte rendu

Séance de travail no 4

Le 17 juin 2005, 14 h

Édifice La Fabrique, Salle Amyot

Présences :

Association nautique de la Baie de Beauport (ANBB) : Hélène Mercier, Anne Lapointe, **Ruth Gasse**

Accès Saint-Laurent Beauport (ASLB) : Daniel Guay, Patrick Albert, Yvan Robitaille, **André Houle**

ZIP de Québec – Chaudière-Appalaches : Hamida Hassein-Bey, Yves Hamel

Administration portuaire de Québec (APQ) : Marcel Labrecque, Éric Fortin

Ville de Québec : Odile Roy, Guylaine Noël, Fernand Martin, Camille Deschênes, Peter Murphy, Jacques Grantham, Jean-Guy Pagé

Usagers du Port : **Marc Dulude, Ivan Boileau**

1. Adoption du compte rendu de la réunion du 03 juin

Le compte rendu de la réunion du 03 juin est adopté avec l'ajout du nom de Patrick Albert à la liste des membres du sous-groupe de travail pour l'aménagement de la plage.

Le compte rendu de la réunion du 9 juin du sous-groupe de travail pour l'aménagement de la plage est distribué. Il comporte une liste des besoins en aménagement (voies de circulation et stationnement, constructions, etc.). Les membres en prennent connaissance avant la présentation des options d'aménagement.

2. Suivi de sujets discutés lors de la dernière rencontre, présentation d'une esquisse préliminaire révisée pour l'aménagement du site et échanges sur différentes options d'aménagement

Peter Murphy présente une esquisse d'aménagement qui fait suite aux discussions et aux points soulevés lors de la dernière rencontre.

Les éléments ayant fait consensus auprès des membres du comité lors de la dernière rencontre sont les suivants :

Orientations générales

1. **Confirmer la cohabitation des activités portuaires et récréonautiques**
2. **Développer un site quatre-saisons**
3. **Favoriser les activités nautiques légères**
4. **Permettre seulement des activités non-motorisées reliées au fleuve et à l'eau**
5. **Minimiser l'impact de l'automobile sur le site**

Aménagements à court terme

1. **Créer une zone naturelle entre la rivière Beauport et l'usine de traitement des eaux usées**
2. **Prévoir une zone de conservation / d'interprétation de la nature entre l'usine et la plage**
3. **Ne pas prévoir la construction d'une marina**
4. **Développer une architecture de qualité, respectueuse de l'environnement (architecture «écologique / verte») et adaptée spécifiquement aux particularités du secteur afin d'assurer une intégration exemplaire des constructions au site**
5. **Prévoir la construction d'un bâtiment de services polyvalent et s'assurer de la disponibilité de services sanitaires à l'année**
6. **Créer une zone de transition entre la zone portuaire et la zone récréonautique**
7. **Créer un réseau de parcours pour la marche, incluant la construction de belvédères à des endroits stratégiques**
8. **Intégrer une piscine / pataugeuse extérieure sur le site**
9. **Enlever la voie ferrée qui traverse le site**
10. **Identifier une zone et des périodes d'ancrage pour les petites embarcations**

Interventions à long terme

1. **Privilégier un accès permanent dans l'axe de l'avenue D'Estimauville**
2. **Réaménager la cour de triage**

Trois scénarios sont présentés pour la cour de triage du CN. Cependant, à cause de la complexité de cet aspect du dossier, surtout en considérant les besoins actuels et futurs de l'APQ et du CN, les coûts impliqués dans le réaménagement des voies ferrées de même que dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville, il est convenu d'associer le CN et le MTQ au processus afin de mieux préciser les possibilités d'aménagement à court, moyen et long terme.

Diverses options d'aménagement sont présentées afin de régler l'interface entre la zone récréative et la zone portuaire et ce, afin de préciser la nature et l'emplacement des aménagements séparant les deux zones suite à l'aménagement des deux quais projetés par l'APQ. Après discussion, il est convenu :

1. que le quai d'embarquement projeté sera aménagé le long des limites prévues entre les deux zones;
2. qu'aucun empiètement de la zone récréative dans la zone portuaire ne devrait être considéré;
3. que les aménagements nécessaires à la création d'une zone tampon entre les aires récréative et industrielle seront précisés ultérieurement;

4. que le quai d'embarquement ne devrait pas être permanent afin de conserver une certaine flexibilité dans l'aménagement des deux quais projetés par l'APQ.

Le concept pour l'aménagement du secteur de la plage est présenté. Les discussions suivant la présentation portent principalement sur la superficie de la salle polyvalente projetée dans le bâtiment d'accueil et le nombre de personnes pouvant y être accommodées.

Il est mentionné par *Accès Saint-Laurent Beauport* qu'il y a présentement un manque de salles pouvant accommoder 400 à 500 personnes sur le territoire de la ville, et que la plage pourrait être un site de choix pour y aménager une telle salle. Cette dernière pourrait devenir un facteur de rentabilité du site. Cependant, plusieurs questions sont soulevées à ce sujet :

- Est-ce que la plage de la Baie de Beauport est le meilleur endroit pour l'aménagement d'une telle salle?
- Y a-t-il un inventaire des salles disponibles à Québec pour que nous puissions évaluer les besoins de la Ville versus les besoins de la plage? Y a-t-il des études de localisation de ces salles?
- Quel est le taux d'utilisation des salles de cette grandeur?
- L'espace nécessaire pour une salle de 400 à 500 personnes couvrirait quelle superficie?
- La plage pourrait être un site intéressant, mais il ne faut pas oublier qu'il faut aménager des espaces de stationnement en conséquence, ce qui pourrait monopoliser une superficie importante du site à l'extérieur du bâtiment.
- Est-ce qu'il est souhaitable d'utiliser des fonds publics pour la construction d'une salle de cette grandeur?
- Est-ce que le budget annoncé par le gouvernement fédéral est suffisant pour la construction d'une telle salle?
- Est-ce qu'un tel équipement pourrait créer une concurrence non souhaitable avec des équipements existants, diminuant ainsi la rentabilité des autres salles de taille comparable?
- Quels seraient les coûts d'opération de cette salle, et comment la Ville et ses partenaires pourraient financer son exploitation et son entretien?

Il est mentionné *que la Ville devrait* accorder un contrat à une firme spécialisée en marketing afin de produire une étude de marché pour les salles sur le territoire de la ville.

Un vote est demandé sur le concept présenté (*voir copie annexée à la présente*) et suite à un tour de table, il est adopté l'unanimité.

3. Suivi et prochaines étapes

Le concept retenu sera soumis à une évaluation des coûts afin de valider la conformité du projet avec le budget de 20 M \$ annoncé. Cette évaluation sera menée conjointement par les Services de l'aménagement du territoire et de l'ingénierie.

Une réunion avec le comité élargi sera convoquée à l'automne quand l'évaluation des coûts sera complétée afin de présenter les résultats et de planifier le suivi du projet suite à l'engagement par l'APQ des professionnels dans le dossier.

Service de l'aménagement du territoire
8 novembre 2005

Révisé le 13 décembre 2005



PROFILS DES COMMISSAIRES

Profil de Jean Baillargeon, commissaire principal

En 1989, il fut secrétaire du comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy. À ce titre, il agissait comme secrétaire permanent du comité, ce qui l'amena à organiser les audiences publiques, analyser les mémoires, rédiger les pistes de solutions. Politicologue de formation, il a obtenu un Baccalauréat spécialisé en sciences politiques de l'Université Laval et a complété une maîtrise en sciences politiques à l'Université de Montréal. Il possède une expérience de 24 ans dans les affaires publiques dont dans divers cabinets ministériels à Québec. Depuis mars 2005, il occupe le poste de conseiller principal au Cabinet de relations publiques NATIONAL au bureau de Québec. Il agit à titre de spécialiste des questions environnementales et du développement durable, de la santé, des affaires municipales, du développement régional, ainsi que des partenariats public-privé.

Profil de Robert Cournoyer

En 2000-2001, il a présidé le bureau formé par la Commission de la Capitale nationale du Québec, pour consulter la population sur le réaménagement du littoral du fleuve le long du boulevard Champlain. Suite à l'obtention d'un Baccalauréat de l'Université de Montréal, il entreprend des études supérieures à l'Université de Chicago dont il obtient une maîtrise en sociologie urbaine en 1963. Il poursuit des études de doctorat en démographie et développement économique à la même université. À Ottawa, en 1965, il occupe successivement les postes de directeur scientifique du Conseil canadien des recherches urbaines et régionales; directeur des programmes spéciaux en sciences sociales du Conseil des Arts du Canada; secrétaire assistant du Comité ministériel permanent de la politique sociale au sein du Secrétariat du Conseil privé du gouvernement du Canada et finalement, directeur général du Conseil canadien de la recherche urbaine. En 1975, il se joint au ministère des Affaires municipales du Québec à titre de directeur de la recherche et du développement en urbanisme. Pendant une vingtaine d'années à ce même ministère, il exercera ensuite les fonctions de directeur général de la recherche et des politiques puis de sous-ministre adjoint responsable de l'aménagement et des institutions municipales. À la retraite depuis 1999, il continue d'être actif au plan communautaire.

Profil de Benoît Taillon

Il possède 30 ans d'expérience dans le domaine de l'analyse et de la formulation de politiques et de stratégies de développement durable, de gestion environnementale et de leurs systèmes d'exécution et de suivi. Expérience dans les politiques et les projets hydroélectriques, miniers, forestiers, routiers et portuaires. Il a obtenu un Baccalauréat spécialisé en sciences politiques à l'Université Laval ainsi qu'une maîtrise en administration. Par la suite, il a fait une maîtrise en sciences environnementales. Depuis 2003, il est œuvre comme président chez Pigamon Inc. à Montréal. Il a œuvré pendant plus de 20 ans au sein de divers ministères fédéraux tels qu'Environnement Canada et Pêches et Océans Canada.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - BAIE DE BEAUPORT

MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF ÉLARGI

Association nautique de la Baie de Beauport :

- Mme Hélène Mercier - 666-2364 (info@baiedebeauport.qc.ca)
- Mme Anne Lapointe (annelapoint@hotmail.com)
- Mme Ruth Gasse (ruthgasse@hotmail.com)

Accès Saint-Laurent Beauport :

- M. Daniel Guay - 528-7148 (daniel-a.guay@messf.gouv.qc.ca)
- M. Patrick Albert
- M. Yvan Robitaille

Zip de Québec - Chaudière-Appalaches :

- Mme Hamida Hassein-Bey - 522-8080 (zipquebec@clic.net)
- Léonce Naud
- Yves Hamel

Port de Québec :

- M. Marcel Labrecque - 648-3640, poste 1203 (marcel.labrecque@portquebec.ca)

Usagers du Port :

- M. Marc Dulude – 667-8641 ou 667-3640 (marc.dulude@imttque.com)
- M. Ivan Boileau – 522-4701 (iboileau@qsl.com)

Nature Québec :

- M. Jean-Éric Turcotte – 648-2104 (direction@naturequebec.org) ou
- Mme Pascale Malenfant

Développement économique Canada :

- M. Sylvain Caron – 648-7376 (sylvain.caron@dec-ced.gc.ca)

Ville de Québec :

- M. Fernand Martin - 2101 – (fernand.martin@ville.quebec.qc.ca)
- M. Peter Murphy - 2151 - (peter.murphy@ville.quebec.qc.ca)
- M. Camille Deschênes - 5310 - (camille.deschenes@ville.quebec.qc.ca)
- M. Jean-Guy Pagé - 3535 – (jean-guy.page@ville.quebec.qc.ca)
- M. Yves Marchand - 2540 – (yves.marchand@ville.quebec.qc.ca)
- M. Jacques Grantham- 2820 – (jacques.grantham@ville.quebec.qc.ca)

Aménagement de la Baie de Beauport **État d'avancement du dossier, constitution de comités d'orientation et de suivi technique, de suivi politique et proposition d'échéancier**

Objectifs de la démarche

Deux des prémisses à prendre en compte sont, d'une part, le respect de la fonction portuaire existante et, d'autre part, l'entente convenue en 2003 entre la Ville de Québec et l'Administration portuaire de Québec (APQ) quant à l'ajout de deux quais à la Baie de Beauport.

Les discussions qui ont eu lieu lors du forum du 21 janvier dernier organisé par Accès Saint-Laurent Beauport (ASLB) nous ont permis de dégager des objectifs généraux qui font consensus auprès des groupes impliqués dans la mise en valeur de la Baie de Beauport pour le 400^e anniversaire de la Ville de Québec, à savoir :

1. Améliorer l'accès au site;
2. Conserver l'intégrité du plan d'eau et du parc. Cependant, il faudrait au préalable que le périmètre du plan d'eau utilisé à des fins récréative et de protection soit défini;
3. Concier les intervenants et concilier leurs projets avec les attentes et les besoins du milieu et des usagers portuaires;
4. Intégrer l'aménagement de la Baie de Beauport dans une vision d'ensemble de l'aménagement du littoral.

Il est convenu que la Ville de Québec et l'APQ assurent conjointement le leadership de la planification et de la consultation relatives au concept intégré d'aménagement de la Baie de Beauport.

Il est toutefois entendu que le financement de la construction des deux quais ne fera pas partie du legs fédéral à l'occasion du 400^e anniversaire de la Ville de Québec.

Comités d'orientation, de suivi technique et de suivi politique

Afin d'assurer le développement d'un consensus autour d'un concept d'aménagement de la Baie de Beauport, il est proposé de constituer un comité d'orientation, un comité de suivi technique et un comité de suivi politique. Le travail de ces deux comités devra prendre en compte que l'APQ se verra attribuer par le gouvernement fédéral le rôle de maître d'œuvre et qu'à cet égard, elle sera imputable des décisions prises et du respect des conditions rattachées à l'octroi des subventions.

Le comité d'orientation sera composé de représentants du Comité exécutif de la Ville de Québec, de la direction de l'APQ et du gouvernement fédéral. Ce comité aura la responsabilité de suivre les orientations d'aménagement afin d'assurer leur conformité aux objectifs recherchés pour la mise en valeur du littoral. Il aura également la responsabilité de valider le travail réalisé par le comité de suivi technique et de s'assurer du respect des échéanciers.

Le comité de suivi technique aura deux paliers, soit :

1. un comité de suivi technique restreint impliquant des ressources internes à la ville (Services de l'aménagement du territoire, des loisirs et de la vie communautaire, de l'environnement et des communications ainsi que de l'arrondissement de Beauport) et des ressources de l'Administration portuaire de Québec (APQ) auxquelles pourraient s'ajouter, le cas échéant, des ressources du gouvernement fédéral (Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, etc.), du gouvernement provincial (ministère des Transports, Commission de la capitale nationale (CCNQ), etc.) et de la compagnie Canadien National (CN).
2. un comité consultatif élargi impliquant une concertation avec les groupes d'intérêt (Accès Saint-Laurent Beauport (ASLB), Association nautique de la Baie de Beauport (ANBB), ZIP de Québec et Chaudière – Appalaches et des représentants des usagers portuaires). Afin de faciliter le déroulement des réunions, chacun de ces groupes sera invité à désigner au maximum trois membres représentant l'ensemble des intérêts du groupe. Au total, ce comité sera composé d'un maximum de 15 à 20 personnes.

Le mandat du comité de suivi technique consistera à :

1. Assurer la concertation des différents acteurs impliqués dans l'aménagement de la Baie de Beauport
2. Développer un plan d'aménagement qui aura fait l'objet d'un consensus auprès des intervenants et qui précisera la vocation que l'on veut donner au site, la nature des interventions à privilégier et la superficie occupée par chaque usage.

Le comité de suivi politique sera composé d'élus de la Ville et des gouvernements fédéral et provincial avec en support des représentants techniques de la Ville, de l'APQ et des associations impliquées dans la mise en valeur de la Baie de Beauport.

Processus proposé

(Note : Les échéances prévues dans cette section seront ajustées en fonction de la date où le gouvernement fédéral rendra publique sa contribution financière à la réalisation du projet de la Baie de Beauport.)

1. Finaliser le concept préliminaire : l'APQ, en collaboration avec la Ville, préparera un concept d'aménagement révisé représentant une synthèse des enjeux convenus par ces deux organismes pour l'aménagement à long terme de la Baie de Beauport. Ce concept sera par la suite soumis aux instances décisionnelles pour validation avant de rencontrer le comité de suivi élargi.

ÉCHÉANCIER : mars 2005

2. Rencontrer le comité consultatif élargi dans une ou des séances de concertation afin de présenter les contraintes et les opportunités d'aménagement (en fonction des besoins de l'APQ et de la Ville pour l'aménagement du site) et de définir plus précisément les besoins de chaque groupe d'intérêt dans une optique d'arriver à un consensus sur les interventions à privilégier sur le site.

ÉCHÉANCIER : une première rencontre au cours du mois de mars avec des rencontres supplémentaires, le cas échéant, au cours des mois de mars et d'avril

3. Valider le concept auprès du comité de suivi politique

ÉCHÉANCIER : avril / mai 2005

4. Enclencher le processus d'analyse des impacts environnementaux : après que le concept révisé ait été accepté par les instances concernées, l'APQ préparera les documents requis pour les études environnementales. La Ville, en tant que partenaire, pourrait être appelée à contribuer à ce processus afin d'enclencher la préparation des documents le plus rapidement possible.

ÉCHÉANCIER : 9 à 12 MOIS à partir du dépôt des documents (avril / mai 2005)

5. Intégrer les résultats des analyses au concept : au besoin, le concept pourrait être adapté afin de répondre adéquatement aux préoccupations exprimées dans les analyses environnementales. Le comité consultatif élargi et/ou certains groupes concernés (ASLB, ANBB, ZIP, etc.) pourraient de nouveau être appelés à collaborer à cette étape, le cas échéant.

ÉCHÉANCIER : printemps 2006

6. Valider le concept révisé auprès du comité de suivi politique

ÉCHÉANCIER : printemps 2006

7. Préparer les plans et devis définitifs

ÉCHÉANCIER : été / automne 2006

8. Débuter les travaux d'aménagement

ÉCHÉANCIER : hiver 2006 – 2007

Note : Certains travaux liés à l'aménagement paysager pourraient débiter à l'automne 2006

9. Finir les travaux d'aménagement

ÉCHÉANCIER : automne 2007.

RÉVISÉ LE 28 FÉVRIER 2005-02-28
Administration portuaire de Québec
Service de l'Exploitation

Révisé le 04 mars 2005
Service de l'aménagement du territoire

Québec, le 19 février 2009

L'honorable John Baird
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Objet : Projet de nouvelles infrastructures au Port de Québec

Monsieur le Ministre,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je vous écris afin de vous faire part du contexte dans lequel le Port de Québec se retrouve actuellement en ce qui a trait à son développement futur.

Comme vous le savez, les développements réalisés dans le Port de Québec au cours des 15 dernières années sont à plusieurs égards dignes de mention. Notamment au niveau de la croissance des tonnages manutentionnés, du positionnement que le Port de Québec a atteint au niveau des croisières ou encore au niveau de son engagement envers sa région en cédant 20% de ses propriétés pour des fins de parcs et autres aménagements à caractère public et récréatif.

Depuis l'année 2000, le Port de Québec connaît la croissance annuelle moyenne la plus importante de toutes les administrations portuaires canadiennes. En effet, les trafics de marchandises en transit au port ont augmenté d'environ 6,5 % annuellement, passant ainsi de 15,3 millions de tonnes à plus de 27,2 millions de tonnes de marchandises. Cette croissance a été réalisée notamment grâce à des investissements de plus de 200 M\$, réalisés conjointement par l'Administration portuaire de Québec (APQ) et ses partenaires opérateurs de terminaux. Entrepris sans aucune subvention, ces investissements ont permis au Port de Québec de devenir le point de transbordement par excellence pour l'importation et l'exportation des marchandises en vrac (solides ou liquides) entre le marché des Grands Lacs et le reste du monde. En 2008, des millions de tonnes de marchandises ont ainsi été importées ou exportées par des industriels canadiens et américains par l'entremise des différents terminaux du Port de Québec. Les industries de l'acier, de la construction ou des transports, ont pu bénéficier des infrastructures que l'on retrouve dans le Port de Québec.

L'impact économique généré par la communauté maritime et portuaire de Québec reflète l'importance que celle-ci joue sur le plan économique. Selon une étude réalisée par SECOR, cette industrie a généré, en 2007, une valeur ajoutée à l'économie canadienne de près de 800 M\$ et près de 10 000 emplois. L'ensemble de ces activités a contribué pour près de 110 M\$ en apport au



PORT OF QUÉBEC

niveau du Gouvernement du Québec (incluant les composantes municipales) et pour près de 60 M\$ pour le Gouvernement fédéral. Il va sans dire que les activités reliées au transport des marchandises comptent pour une large part des sommes que les différents paliers de gouvernements recouvrent.

Principal partenaire de la voie maritime du St-Laurent pour les vrac solides et liquides en transbordement, l'impact économique du port dépasse largement sa région puisque environ 40% des emplois et des retombées générés par cette communauté portuaire et maritime se concrétise dans l'ensemble de la province de Québec, en Ontario et, dans une plus faible part, dans le reste du pays. L'importance qu'occupe le Port de Québec dans le commerce extérieur canadien est significative; en 2008, les marchandises en transit dans les différents terminaux du port étaient en provenance ou à destination d'une soixantaine de pays.

Le Port de Québec est fier des succès enregistrés. Ceux-ci ont été accomplis à partir des actifs que l'APQ administre au nom du Gouvernement du Canada. Afin de poursuivre sa mission et de continuer de jouer son rôle de moteur économique, l'APQ a besoin de nouveaux espaces. Le projet que propose le port se veut la continuité de ce qui a été réalisé avec brio sur le plan commercial et urbain au cours des dernières années et des acquis validés par une commission fédérale d'évaluation environnementale au début des années 80.

LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT DE QUÉBEC

Le Port de Québec a besoin de nouveaux espaces. Afin de poursuivre sa croissance, le Port a prévu un plan de développement en 3 phases.

La phase 1 consiste en un investissement de près de 30 M\$ qui comprend l'achat d'équipements de manutention, la construction de convoyeurs et autres équipements et le réaménagement des installations dédiées au transbordement de vrac solides au secteur de Beauport. Amorcée en 2007, la phase 1 devrait se compléter d'ici la fin de l'année. Jusqu'à maintenant plus de 6,3 M\$ ont été déboursés pour ce projet notamment dans l'achat d'équipements construits en Chine. Le reste des travaux à réaliser, ce qui inclut la construction de convoyeurs, des services professionnels, etc. impliquent, à près de 100%, des entreprises canadiennes. Ainsi à compter du mois d'avril, l'APQ prévoit mettre en place un chantier pour poursuivre les travaux. Évalués à 12,2 M\$, ceux-ci se traduiront par de l'emploi pour environ 250 personnes sur 3 mois.

À l'instar des 2 phases qui complètent le premier projet, ce type d'investissement cadre parfaitement dans l'initiative du Corridor de Commerce St-Laurent-Grands Lacs notamment en raison du fait que ces équipements serviront à desservir des entreprises et industries canadiennes et américaines, situées dans le bassin des Grands Lacs, et qui importent ou exportent des matières premières en provenance des quatre coins de la planète.

Comme c'est le cas pour chacune des phases du projet, celles-ci sont présentées en annexe avec les détails sur les travaux à entreprendre, un calendrier de réalisation et les impacts économiques



PORT DE QUÉBEC

(valeur ajoutée pour l'économie canadienne et emplois créés) et sur le type de financement requis pour leur réalisation.

La phase 2 consiste à optimiser le développement du secteur de Beauport et à augmenter de façon importante la qualité du site de la Baie de Beauport, site qui a fait partie du legs fédéral complété dans le cadre du 400^e anniversaire de la Ville de Québec par votre gouvernement.

La première composante qui pourrait être réalisée, consiste à construire un quai dédié pour l'accueil de navires transportant des produits liquides. D'une longueur de 300 mètres, cette infrastructure permettrait l'accueil de navires-citernes pour l'importation et l'exportation de différents produits, actuellement en transit dans les terminaux en place ou d'autres offrant un potentiel de développement. À titre d'exemple, le secteur de Beauport accueille des navires de jet fuel en provenance d'Amérique du Sud ou du Moyen Orient dont la cargaison a comme destination finale l'aéroport Pearson de Toronto. Le coût total pour cette composante du projet serait de **78 M\$**.

La construction de 2 quais totalisant 610 mètres en eau profonde à l'est des quais actuellement en place (longueur de 1,1 km) constitue la plus importante composante de la phase 2. Cet accès maritime additionnel permettra l'exploitation de terrains portuaires actuellement développés mais inutilisables en raison de l'absence de quais. Cette composante du projet comprend l'agrandissement marqué, soit le doublement de la superficie et l'allongement des deux tiers de la plage que l'on retrouve à l'est du secteur où fut aménagé le legs fédéral. Au total, environ 30 hectares de terrain portuaire seraient créés, ce qui, grâce aux infrastructures déjà en place, permettrait de générer un achalandage additionnel considérable. Précisons également qu'il s'agit d'une superficie de très faible importance par rapport aux projets de développement portuaire qui se réalisent en Europe ou aux États-Unis, certains proposant plus de 1 000 hectares. Le coût total pour cette composante de la phase 2 se chiffre à **243 M\$**.

La 3^e composante de la phase 2 consiste en l'approfondissement à 15 mètres de 2 quais actuellement en place au secteur de Beauport (#51 et 52). Ces travaux permettraient l'optimisation des terminaux et nouveaux équipements acquis dans la phase 1. La principale vocation des infrastructures et équipements de manutention et d'entreposage du secteur de Beauport vise à desservir des industries localisées dans l'ensemble de la province de Québec et en Ontario. Celles-ci ont choisi le Port de Québec notamment en raison des avantages naturels qu'offrent le havre de Québec, dont la profondeur d'eau. Le coût total de ce projet est estimé à **62 M\$**.

Il est important de préciser que, compte tenu de la grande complémentarité qui existe entre chaque composante de la phase 2, celles-ci doivent être réalisées avec une perspective d'ensemble. Dans le cas contraire, les coûts de réalisation pourraient jusqu'à doubler et ce, sans qu'aucune plus value ne soit présente.

Vous retrouverez également ci-joint, un cahier présentant de façon complète la seconde phase du projet ainsi qu'un ensemble d'informations complémentaires.



PORT OF QUÉBEC

DEMANDE D'APPORT FINANCIER POUR LA PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT DE QUÉBEC

Tel que présenté précédemment, le projet d'agrandissement du Port de Québec est déjà enclenché. Débuté en 2007, la phase 1 du projet d'agrandissement est en partie réalisée avec des sommes investies et entièrement financée par l'APQ, en date du 31 décembre 2008 de l'ordre de 6,3 M\$. L'APQ entend compléter cette première étape qui permet au Port de Québec de poursuivre sa croissance. Des déboursés de 12,2 M\$ sont prévus d'ici la fin de l'année 2009 essentiellement pour les composantes suivantes :

- A) Travaux de génie civil, électricité, automation
- B) Convoyeurs et autres équipements complémentaires
- C) Repositionnement d'équipements existants de manutention

Tous ces travaux impliquent l'utilisation d'entreprises canadiennes. Elles seront engagées au cours des prochaines semaines et signifieront la mise en place d'un chantier de construction générant de 200 à 250 emplois pour environ 3 mois.

Pour amorcer, la phase 2, l'APQ sollicite un apport financier de 106.8 M\$ du Gouvernement fédéral. En plus de compléter les examens préalables, l'APQ est prête à faire réaliser les plans et devis des travaux dont la mise en chantier pourrait débiter dès cet automne. Parmi les principales composantes qui pourraient être entreprises au cours des 18 prochains mois notons :

- A) Construction du quai de vrac liquide de 300 mètres de longueur ayant 2 postes à quai
- B) Appel d'offres pour les projets de construction des quais 54 et 55 et d'approfondissement des quais 51 et 52
- C) Travaux préparatoires pour les quais 54 et 55

Il est important de souligner que l'APQ se doit de compléter entièrement la phase 2 du projet évalué à 276,1 M\$ dans la période 2011-2013, car tout report de cette dernière phase pourrait entraîner une majoration très importante des coûts associés à la gestion des matériaux de dragage et elle compromettrait assurément les investissements prévus à la phase 3.

Ainsi, la phase 3 consiste à aménager les services publics de base, les équipements de manutention et d'entreposage et autres éléments indispensables à la croissance future du port. Il s'agit de 150 M\$ d'investissement provenant de fonds privés. Ceux-ci pourraient débiter dès 2011 pour ce qui concerne les terminaux de produits liquides pour ensuite s'échelonner sur une période de plus ou moins 10 ans. **Il s'agit d'investissements entièrement dédiés et conditionnels à la réalisation de la phase 2.**

Le tableau ci-joint présente en détails les travaux qui pourraient être réalisés à court terme (2009-2010) ainsi que l'ensemble du calendrier de réalisation des 3 phases.

UN GRAND PROJET NÉCESSAIRE ET PROFITABLE

L'APQ, la 2^e administration portuaire au Canada en termes de tonnage manutentionné, n'a plus aucun espace pour remplir sa mission et assurer sa croissance. Sans nouveaux espaces, l'APQ connaîtra un déclin de ses activités actuelles au cours des prochaines années.

Ce projet ne peut pas être réalisé à d'autres endroits dans le Port de Québec ou ailleurs le long du St-Laurent. Les nouvelles infrastructures s'inscrivent dans la continuité de ce qui se réalise actuellement au secteur de Beauport et sont au service du commerce extérieur canadien. Si les projets compris dans la phase 2 ne se matérialisent pas à Québec, les industries que le Port de Québec dessert importeront ou exporteront leurs marchandises via les ports de la côte Est américaine ou du Golf du Mexique (Mississippi).

Contrairement à d'autres projets actuellement à l'étude le long du St-Laurent, le projet d'agrandissement du Port de Québec n'est pas basé sur une utilisation plus intensive du camionnage. En effet, la majorité des marchandises en transit actuellement dans le port ont comme mode d'entrée et de sortie le navire. Les trafics futurs que prévoient réaliser le port vont dans la même direction, soit l'utilisation du mode de transport le plus « vert ».

D'autre part, la grande profondeur d'eau que l'on retrouve dans le Port de Québec, soit plus de 15 mètres à marée basse, et son accès facile fait en sorte qu'aucun dragage d'approfondissement de la voie navigable, et donc du lit du fleuve, n'est nécessaire. Le plein développement du potentiel du projet n'est pas conditionnel à des éléments à caractère environnemental qui devront faire l'objet d'études approfondies.

Enfin, le projet du Port de Québec se veut en grande partie une mise à jour de ce qui a été évalué par une commission fédérale au début des années 1980. Il va sans dire que le cadre et les lois environnementales ont profondément changé et que le projet devra être analysé de nouveau et présenté au public en bonne et due forme. Par contre, une large part de ce que souhaite réaliser le port est déjà largement documenté et étudié. À cet égard, aucun autre projet portuaire d'envergure au Canada n'est aussi avancé et aussi prêt à démarrer.

L'intention du Port de Québec de réaliser son agrandissement est supporté par de nombreux intervenants. Régionalement, la Mairie de Québec s'est montrée favorable, de même que la Chambre de commerce de Québec, celle-ci ayant identifié le projet du Port comme étant l'une des 3 priorités de développement que la région de Québec doit réussir. À l'échelle nationale et nord-américaine, notons que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, entre autre, appui le projet, de même que l'administration du Port de Chicago (voir pièces jointes).

Sans le support du Gouvernement fédéral, le projet du Port de Québec ne peut être entrepris. En effet, contrairement à d'autres projets où les infrastructures portuaires sont en fait une composante



PORT DE QUÉBEC

d'un projet de développement minier qui se réalisera avec ou sans apport fédéral et dont l'exploitation est essentiellement destinée au marché asiatique et européen, les infrastructures portuaires requises à Québec dépendent du support du Gouvernement fédéral, puisque celles-ci desservent un ensemble d'intervenants situés au Québec et en Ontario.

Québec doit sa naissance à la présence d'activités maritimes. Le port compte parmi les meilleurs atouts dont dispose cette région pour se positionner à long terme dans la grande vague d'internationalisation qui caractérise notre époque et qui profite si bien à l'économie canadienne et à tous ses citoyens.

En complétant la phase 1 et en amorçant la phase 2 dès 2009, l'APQ serait en mesure d'injecter près de 119 M\$ dans l'économie canadienne d'ici la fin de l'année 2010. Compte tenu du ralentissement économique important que connaît notre pays, l'ensemble du continent nord-américain ainsi que le reste du monde, ce projet permettrait à la région de Québec de bénéficier d'un apport économique important pour le développement du Port de Québec qui est le plus important moteur économique fédéral que l'on retrouve dans notre région.

N'hésitez pas à communiquer avec moi pour la suite de ce projet emballant, nécessaire et rapidement réalisable.
<Originale signée par>

✓ Le Président-directeur général,

Ross Gaudreault

- p. j. Projet d'extension du Port de Québec
- c. c. L'honorable Josée Verner, Ministre des Affaires intergouvernementales, présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre de la Francophonie, Monsieur Jacques Fauteux, Directeur des communications, Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités



PORT DE QUÉBEC

Ross Gaudreault

Président - directeur général
President and Chief Executive Officer



Le 2 mars 2009

*Monsieur Martin Dumont
Chef de Cabinet
Ministre des Affaires intergouvernementales
et président du Conseil privé/ministre de la Francophonie
66, rue Slater
Suite 800
Ottawa (Ontario) K1A 0A3*

Objet : Projet d'extension au Port de Québec

Monsieur Dumont,

Vous trouverez ci-joint un sommaire exécutif de la demande de financement pour le projet de nouvelles infrastructures portuaires mis de l'avant par le Port de Québec.

Nous comptant sur votre collaboration pour acheminer ce document aux personnes habilités à analyser notre demande.

Soyez assuré de notre entière disponibilité afin de répondre à toutes vos questions.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, Monsieur Dumont, nos meilleures salutations.

<Originale signée par>

/Ross Gaudreault

p.j. (1)

OBJET

Demande d'apport financier - Nouvelles infrastructures portuaires au Port de Québec

BUT

Justificatif concernant l'octroi d'une participation financière de 119 M\$ du Gouvernement du Canada pour la période 2009-2010 relativement à la mise en œuvre d'un projet d'infrastructures portuaires.

FAITS SAILLANTS

Compte tenu du succès enregistré par le Port de Québec au niveau de sa croissance, de nouvelles infrastructures sont requises pour appuyer le commerce canadien. L'état d'avancement du projet tant sur les plans technique et environnemental, permettrait de compléter en 2009 la phase 1 (12,2 M\$) et de réaliser une partie de la Phase 2 (106,8 M\$) en 2009-2010. L'achèvement de la Phase 2 durant la période 2011 à 2013, nécessiterait un engagement supplémentaire de 276,1 M\$. Une fois ces travaux complétés, le Port de Québec et ses partenaires privés procèderont à des investissements estimés à 150 M\$ pour l'aménagement des terminaux afin de rendre ceux-ci opérationnels.

CONTEXTE

En septembre 1984, une commission fédérale d'évaluation environnementale a jugé acceptable quant à ses effets, le projet d'extension du secteur Beauport consistant dans l'ajout de 3 quais et la création de 42 nouveaux hectares de terrain portuaire. Parallèlement à l'obtention de cette autorisation, le Port de Québec a accru l'utilisation des infrastructures existantes de telle sorte qu'il est maintenant le deuxième port en importance au Canada en terme de tonnage manutentionné et le premier dans l'axe du Corridor de commerce St-Laurent/Grands Lacs.

Dans le cadre du legs fédéral pour le 400^{ième} anniversaire de la fondation de la ville de Québec en 2008, le port s'est assuré d'obtenir un consensus au niveau des acteurs socio-économiques régionaux lors de la réalisation de nouveaux aménagements récréo-nautiques à la Baie de Beauport. La conception du projet de nouvelles infrastructures portuaires tient compte de ce consensus et possède l'avantage de proposer des installations aujourd'hui mieux adaptées permettant de répondre aux exigences grandissantes des terminaux de classe mondiale des secteurs du vrac liquide et du vrac solide pour les décennies à venir.

L'achèvement à l'été 2009 de la Phase 1 (12,2 M\$) assurera l'accroissement de la productivité du terminal existant de vrac solide et les travaux de construction permettront la création ou le maintien de 250 emplois pour une période de 3 mois. Basé sur les conclusions des études techniques, il serait possible, dans la période 2009-2010, de compléter le processus d'évaluation environnementale de la Phase 2, d'élaborer les plans et devis pour les 4 composantes du projet, de procéder à la construction du quai (duc d'albe) pour le vrac liquide et d'entreprendre les travaux pour les 2 autres composantes. Cette étape impliquerait l'utilisation d'un apport financier de 106,8 M\$ et permettrait la création de 1 170 emplois sur cette période de 2 ans et des retombées fiscales appréciables pour les paliers gouvernementaux.

OBJET

Demande d'apport financier - Nouvelles infrastructures portuaires au Port de Québec

Il est important de souligner que le Port de Québec se doit de compléter entièrement la Phase 2 du projet évaluée à 276,1 M\$ durant la période 2011 à 2013, car tout report et/ou abandon de cette dernière phase pourrait entraîner une majoration très importante des coûts de construction associés à la gestion des matériaux de dragage et une perte de clientèle portuaire. Ces phases sont intimement liées et doivent se réaliser dans leur intégralité et selon un cadre de planification qui prévoit l'optimisation des sommes investies et la gestion des travaux dans le temps basée sur les caractéristiques intrinsèques du projet.

ENJEUX

Compte tenu de la très forte croissance commerciale observée ces dernières années, tout report dans la réalisation de la Phase 2 du projet empêchera le Port de Québec de répondre aux demandes croissantes des exportateurs et importateurs canadiens utilisant la Porte continentale et dont la valeur des échanges représentait déjà en 2007 respectivement 60,5% et 76,5% du total canadien selon Statistique Canada. Au surplus, les investissements privés de la Phase 3 (150 M\$) ne pourront se concrétiser.

Un autre enjeu important est la question environnementale. Le Port de Québec entend capitaliser sur les connaissances acquises lors du déroulement des travaux de la Commission d'évaluation environnementale de 1984 et intégrer ses recommandations dans la réalisation de l'examen préalable requis par la Loi. Au besoin, le Port de Québec consultera la population advenant que des aspects du projet préoccupent les citoyens. Cependant, cette éventualité nous semble faible compte tenu, entre autres, que le Maire de Québec s'est dit en accord avec le projet suite à une présentation privée et l'appuiera par la suite publiquement. **De plus, le projet est maintenant limité à 2 quais de vrac solide au lieu de 3 quais, tel que présenté en commission environnementale en 1984, et la superficie de terrain aménagé se limite à ± 27 hectares au lieu des 42 hectares initialement envisagés. Enfin, la bonification majeure de la plage entrainera un impact positif certain auprès des citoyens utilisateurs du site, ce qui devrait restreindre ou annuler toute contestation du projet.**

RECOMMANDATION

Comme ce projet d'infrastructures est créateur d'emplois immédiats et que les investissements à être réalisés seront générateurs de retombées fiscales et économiques annuelles associées à leur utilisation, nous sollicitons auprès du Gouvernement du Canada:

1. l'octroi d'un apport financier de 119 M\$ pour la période 2009-2010 soit 12,2 M\$ pour compléter la Phase 1 et 106,8 M\$ pour entreprendre la première partie de la Phase 2;
2. la confirmation d'un engagement gouvernemental pour compléter la Phase 2 durant la période 2011 à 2013 par l'apport d'un montant actuellement estimé à 276,1 M\$.



PROJET PROLONGEMENT
DES QUAIS 54 et 55
ET AGRANDISSEMENT
DE LA PLAGE

PROJET APPROFONDISSEMENT
DES QUAIS 51 et 52

PROJET CONSTRUCTION
DE DUCS-D'ALBE

Estuaire de la rivière Saint-Charles