Projet d'extension du port de Québec

Rapport de la
Commission d'évaluation
environnementale

Septembre 1984

Rapports des commissions d'évaluation

1. Centrale nucléaire à Point Lepreau. Nouveau-Brunswick. (Mai 1975)
2. Projet d'énergie hydro-électrique de Wreck Cove. Île du Cap-Breton. Nouvelle-Écosse. (Août 1976)
3. Gazoduc de la route de l'Alaska. Territoire du Yukon. Rapport intérimaire. (Août 1977)
4. Raffinerie d'uranium de l'Eldorado Nucléaire Ltée. Port Granby. Ontario. (Mai 1978)
5. Projet routier Shakwak. Colombie-Britannique et Territoire du Yukon. (Juin 1978)
6. Forage hauturier dans l'est de l'arctique, sud du détroit de Davis. T.N.-0. (Novembre 1978)
7. Forage hauturier détroit de Lancaster. T.N.-0. (Février 1979)
8. Raffinerie d'hexafluorure d'uranium de l' Eldorado Nucléaire Ltée. Ontario. (Février 1979)
9. Extension du port de Roberts Bank. Colombie-Britannique. (Mars 1979)
10. Pipeline de la route de l'Alaska, Audiences au Yukon. (Août 1979)
11. Projet routier à Banff, (de l'entrée est au kilomètre 13). Alberta. (Octobre 1979)
12. Remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay. Colombie-Britannique. (Novembre 1979)
13. Raffinerie d'uranium de l'Eldorado, M.R. Corman Park. Saskatchewan. (Juillet 1980)
14. Projet Arctic Pilot (Partie nord), T.N.-0. (Octobre 1980)
15. Projet hydro-électrique cours inférieur du fleuve Churchill, (Décembre 1980)
16. Développement du champ pétrolifère de Norman Wells et pipeline. (Janvier 1981)
17. Pipeline de la route de l'Alaska. Territoire du Yukon. (Juillet 1981). (Variantes du tracé. Région Whitehorse/Ibex)
18. Projet routier à Banff, (du km 13 au km 27) Alberta. (Avril 1982)
19. Proposition de production d'hydrocarbures en mer de Beaufort. (Rapport provisoire). (Avril 1982)
20. Projet CP Rail Col de Rogers, Colombie-Britannique. (Rapport provisoire). (Avril 1982)
21. Pipeline de la route de l'Alaska. Territoire du Yukon. (Rapport final). (Octobre 1982)
22. Projet CP Rail Col de Rogers. Alberta. (Rapport final). (Août 1983)
23. CN Rail. Programme de doublement de voies. Alberta. (Rapport provisoire). (Septembre 1983)
24. Projet de développement Venture. Nouvelle-Écosse. (Décembre 1983)
25. Production et transport d'hydrocarbures en mer de Beaufort. (Rapport final). (Juillet 1984)

Ces publications sont disponibles au:

Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales
200 Boul. Sacré-Cœur
Hull, Québec
K1A OH3

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

N° de cat. En 105-31/1984

ISBN O-662-53 123-X

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.

Marcel Lortie

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

Canada

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ .....

AVANT-PROPOS 5

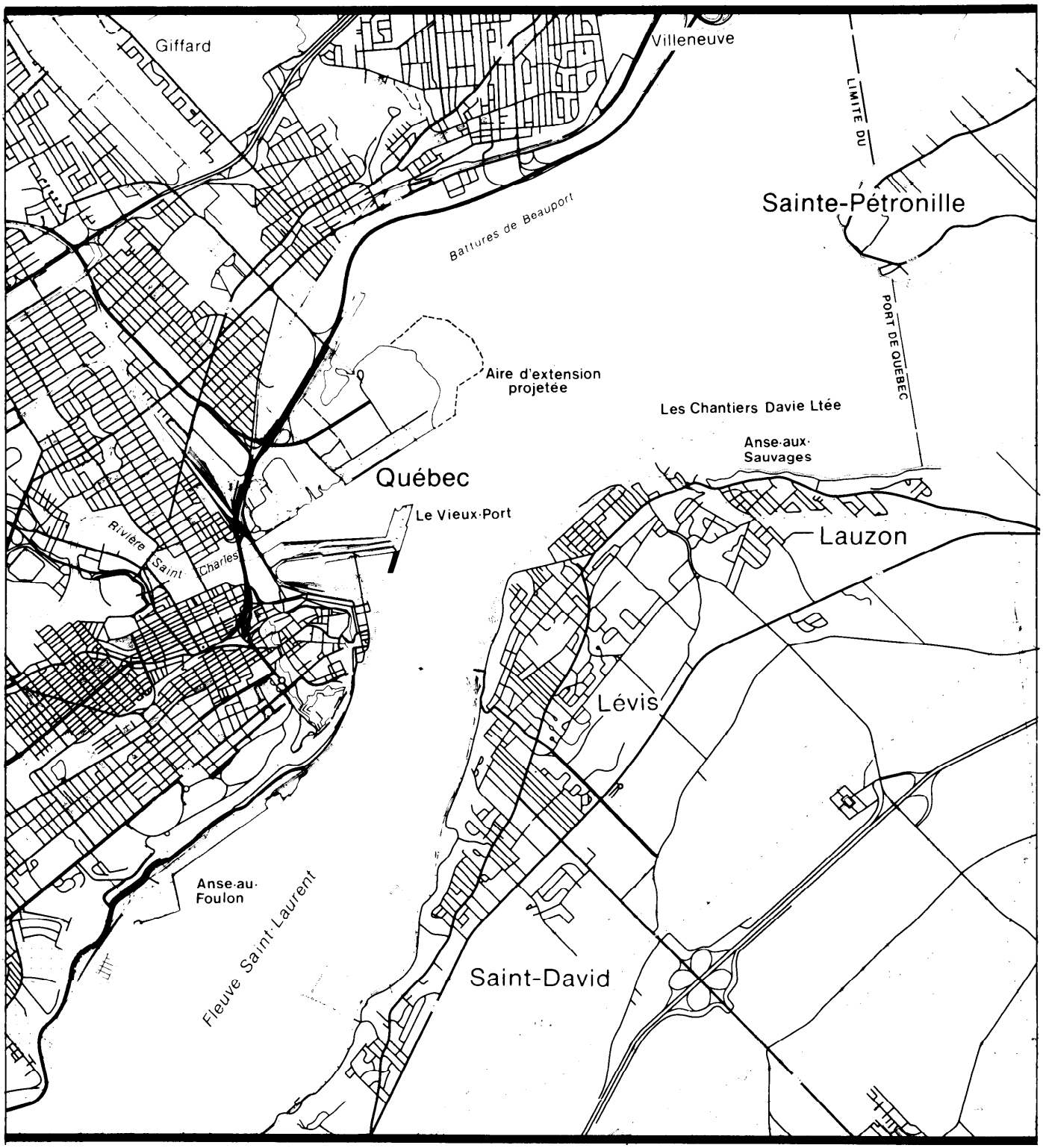
1. Historique du projet et mandat de la Commission 7
2. Composition de la Commission 9
3. Description du projet final 11
4. Examen du projet 11
5. Nécessité du projet 11

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

RÉSUMÉ



TERRITOIRE À L'ETUDE

NORD

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

Le port de Québec est situé au coeur 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'échelonneront 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.

AVANT-PROPOS

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 coeur 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.

A 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.

A 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 différait 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 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)

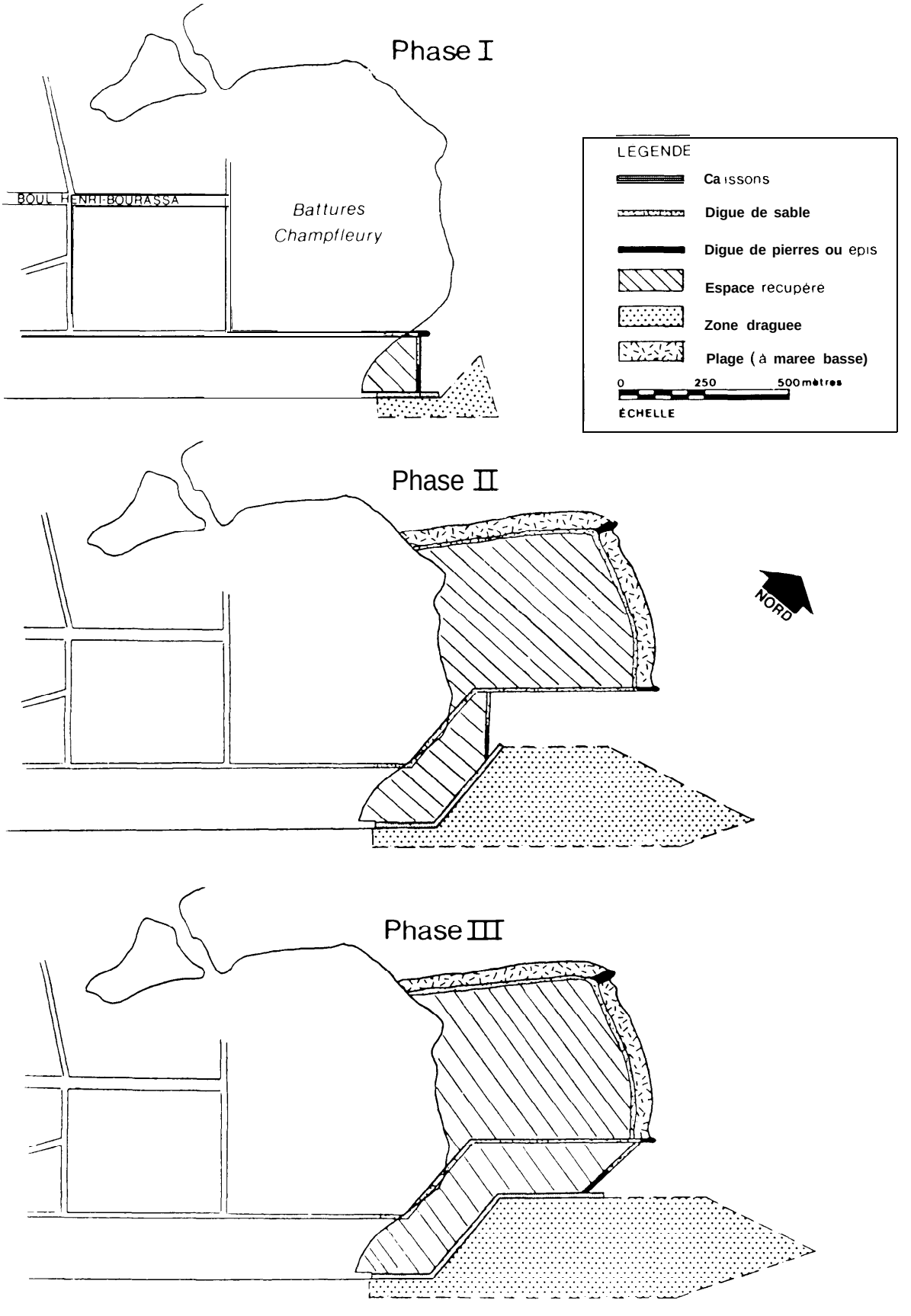
M. Gabriel Filteau
Département de biologie
Université Laval
Sainte-Foy (Québec)

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 aménageables 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 ere phase:	Prolongement du quai 54, d'une longueur de 183 metres.
2eme phase:	Construction du quai 55, d'une longueur de 305 metres, et création d'une péninsule de 25 hectares.
3eme phase:	Construction du quai 56, d'une longueur de 305 metres, 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'échelonneront 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 2 1 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 annees pour qu'elles puissent encore prétendre véhiculer des projets aupres de la population avec une quelconque crédibilité.» (Mémoire du CDQM, p. 2 et 3).

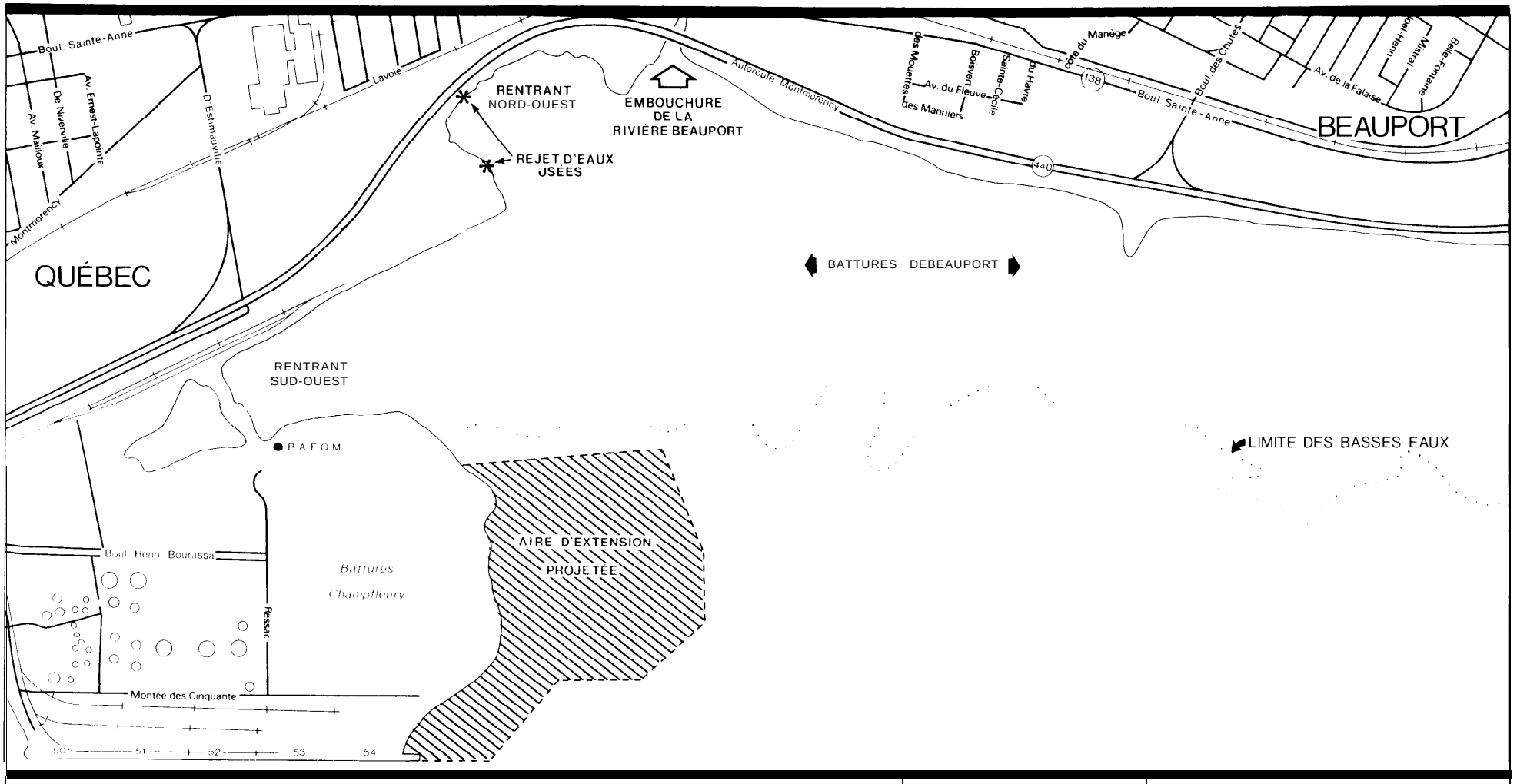
D'autres organismes ont émis l'opinion que l'administration portuaire, par souci de planification, était justifiée de proposer une telle extension, mais ils apportent toutefois certaines réserves. Le ministère de l'Environnement du Canada précise que l'extension est justifiable pour autant que l'espace 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 2 10 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

ECHELLE 110 000

0 250 500 mètres

NORD

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

1. Introduction générale

Tout au long de l'examen du projet, et plus précisément lors des réunions publiques, la Commission a entendu les témoignages et les préoccupations de nombreux particuliers, groupes et organismes au sujet de plusieurs incidences et problèmes reliées au projet.

Au cours des réunions, l'étude d'impact préparée par le Port de Québec et son consultant, Roche et Associés, a suscité peu de critiques. Les mémoires présentés à la Commission ont très peu touché à la question des répercussions du projet sur le milieu biophysique. La plupart de ceux qui en ont parlé se sont dit satisfaits des conclusions du promoteur et des mesures d'atténuation qu'il proposait.

D'autre part, les mémoires ont révélé de nombreuses divergences d'opinion au sujet des répercussions socio-économiques du projet. Certains intervenants ont mis en lumière les avantages du projet telles que la création d'emplois et le développement économique de la région. D'autres ont demandé que la proposition soit mise en veilleuse jusqu'à ce qu'une étude sur le potentiel récréo-touristique du site soit faite. A cet effet, ils ont invoqué à l'appui la recommandation du Sommet économique de Québec tenu en septembre 1983.

2. Aspects biophysiques

2.1 Introduction

En mai 1982, la Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec transmettait aux autorités du Port ses commentaires concernant le rapport Pluram, qui lui avait été remis à l'automne précédent. Tenant compte des nombreuses observations des participants à la réunion publique d'information de 1982, la Commission indiquait que le rapport Pluram, traitant d'un périmètre d'extension de 210 hectares, contenait des lacunes importantes des points de vue biophysique et socio-économique. Une liste de lacunes accompagnait la missive de mai 1982.

La Commission avait donc demandé une description détaillée du projet ainsi qu'une analyse de toutes les répercussions environnementales associées aux divers stades de construction et d'utilisation des nouvelles infrastructures portuaires. A cette fin, la Commission avait identifié certaines caractéristiques du milieu physique, soit le bruit, le climat, la qualité de l'air ambiant, la géomorphologie du littoral, l'hydrodynamique, les glaces, le processus de sédimentation, la qualité des sédiments et celle de l'eau. La Commission avait aussi demandé des informations supplémentaires sur les aspects biologiques du milieu, tels la végétation des battures de Beauport, la faune benthique, la faune ichtyenne et la faune avienne. En outre, les impacts visuels devaient être mieux évalués afin de permettre l'examen des incidences socio-économiques du projet.

En novembre 1983, les autorités du Port de Québec soumettaient à la Commission le nouvel énoncé d'incidences environnementales (EIE). Une partie de l'énoncé, préparé par Roche et Associés, constitue la réplique des autorités du Port de Québec à la liste de lacunes environnementales biophysiques que la Commission avait dressée en mai 1982.

La plupart des particuliers et organismes qui ont participé aux réunions publiques tenues en mars 1984 et qui ont commenté l'étude du Groupe Roche et Associés ont noté la bonne qualité de l'étude des aspects biophysiques du projet.

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.

L'exposé qui suit traitera des aspects biophysiques tels que décrits dans l'EIE et tels que discutés lors des réunions publiques pour certains points. Le texte présente d'abord les opinions du promoteur et des intervenants, puis les commentaires de la Commission.

2.2 Les battures de Beauport et l'aire d'extension projetée

2.2.1 Les battures de Beauport

Comme nous l'avons déjà signalé, les battures de Beauport constituent uniquement la zone intertidale située à l'est de l'embouchure de la rivière Saint-Charles, tandis que celle longeant la péninsule existante, remblayée au début des années 1960, est désignée sous l'appellation battures Champfleury (voir la carte). Notons en outre que, selon plusieurs intervenants, les battures de Beauport constituent aussi une zone riche en ressources biologiques telles la faune avienne et la végétation aquatique.

La configuration actuelle des battures de Beauport découle essentiellement de nombreux empiètements réalisés depuis le siècle dernier. En fait, dans l'EIE, on estime à plus de 219 hectares les empiètements effectués sur le fleuve et sur les battures entre 1887 et 1978, ce qui a incite certains intervenants, tels que la Société Linnéenne, les Amis de la terre, l'Association des citoyens de Beauport, à se demander si ce processus cesserait avant que l'accès au fleuve soit complètement interdit à l'usage récréatif, touristique ou autre. On rappelle que le Port de Québec, la papeterie Reed (anciennement Anglo Pulp), le ministère des Transports du Québec et les Chemins de fer nationaux sont au nombre des responsables de ces empiètements.

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'avéreront 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 concensus 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

inquieté de la possibilité que cette extension retarde le dégagement 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 hypotheses 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 englacernent 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 à 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 m^3/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 connait 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 a 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 a 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 vracs 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 a 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 eventuels 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 a l'échelle régionale, mais elle n'en pèse pas moins dans la balance. Et le mémoire conclut en ces termes:

> «Quel projet a cree plus de 300 emplois dans la région de Québec au cours des dernières années? Le renforcement de la structure economique regionale, a moins d'une implantation majeure, se réalisera par une multitude de projets modestes mats 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 12 1 $ 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 villégiature.

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 cycle-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 battures 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 cycle-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.

156473

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 récréo-touristique 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 véliplanchistes 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 a 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 récréo-touristique 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-poussiére, et l'emploi de bâches lors du transport par camion de chargements susceptibles de produire des poussiéres;

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 des 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 barrieres 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 vracs 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.

Commission d'évaluation environnementale pour l'extension du port de Québec

Marcel Lortie
(Président)

Fernand Tremblay

Gabriel Filteau

Frederic De Vos

Vincent Lemieux

Georges-Albert Tremblay

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 Commisstons 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 a 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).

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, Ministere 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).

A 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 ler 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 a 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 Transcarribean 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, 2 1 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 198 1.

— Port de Québec, Pluram Inc., Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, annexes, novembre 198 1.

— Port de Québec, Pluram Inc.; Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, résumé, novembre 198 1.

— Grandir avec les citoyens, projet d'extension du Port de Québec; conçu et réalisé par la firme AGIR pour le Port de Québec, décembre 198 1.

— 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, 2 1 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

APPENDIX ε

MAIN DOCUMENTS USED BY THE PANEL DURING THE PROJECT REVIEW

— 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 z 9 novembre, 1978.

— Environmental Assessment Panel, Port of Quebec Expansion Project; Guidelines for the preparation of an Environmental Impact Statement; Port of Quebec Expansion Project, Beauport Tidal Flats, January 1979.

— Port de Québec; 1. Le Port de Québec: un atout pour les citoyens de la région de Québec; z. Le projet d'extension du Port de Québec: les citoyens sont impliqués; 3. Statistiques et informations générales sur le Port de Québec; août τ98τ.

— Port de Québec, Pluram Inc.; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, volume 1: inventaires et analyses des sites, novembre τ98τ.

— Port de Québec, Pluram Inc.; Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, volume z: extension à Beauport, novembre 1981.

— Port de Québec, Pluram Inc.; Étude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, annexes, novembre 1 981.

— Port de Québec, Pluram Inc.; Etude des répercussions environnementales de l'extension du port de Québec, résumé, novembre 1 981

— Grandir avec les citoyens, projet d'extension du Port de Québec; conçu et réalisé par la firme AGIR pour le Port de Québec, décembre τ 981.

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 1 7 février 1 982.

— Commission d'évaluation environnementale du projet d'extension du Port de Québec; Recueil de commentaires sur l' Énoncé d' incidences environnementales, ɔo mai 1982.

— Environmental Assessment Panel, Port of Quebec Expansion Project; Additional information required by the Panel, May ɔo, 1982.

— Port de Québec, Roche Associés Ltée; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects biophysiques, octobre 1 983.

— Port de Québec; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects socio-économiques, octobre 1 983.

— Port de Québec; Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec, aspects socio-économiques, annexes, octobre 1 983.

Port of Québec; Beauport Sector, port development perimeter (Summary of the Environmental Impact Statement).

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, 1 9, 20, 2 1 mars 1 984; recueils publiés en février et mars 1 984.

— 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.

ACKNOWLEDGEMENTS

The Panel would like to thank all those who have participated in the review, particularly the following individuals:

Yvan Vigneault	Panel Secretariat
Barry Leblanc	Panel Secretariat
Michel Guenet	Panel Secretariat
Suzanne Latour	Panel Secretariat
Hélène Lamoureux	Panel Secretariat
Guy Riverin	Panel Secretariat
Carol Martin	Panel Secretariat
Ginette Crites	Word processing
Paulette Smith	Word processing
Jean Pouliot	Editor