



Construction d'un terminal de croisière au quai 30

Réponses aux préoccupations citoyennes dans le cadre de la consultation publique

Processus environnemental de participation citoyenne - PEPC

Administration portuaire de Québec

Octobre 2019

150, Dalhousie, C. P./P.O. Box 80, Haute-Ville
Québec QC, Canada G1R 4M8
Tél. : 418 266-0760
Télec. : 418 648-4186
www.portquebec.ca

1 CONTEXTE

Le Département de l'ingénierie de l'Administration portuaire de Québec (APQ) agit à titre de promoteur pour le projet de construction d'un nouveau terminal de croisière (bâtiment permanent multiusage) dans le secteur de l'Estuaire. Ce projet a été soumis au Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC) de l'APQ et l'avis de projet a été émis le 9 janvier 2019.

L'APQ a reçu, au cours du mois d'août, l'étude des effets environnementaux (ÉEE) du projet de terminal de croisière, document qu'elle a ensuite déposé sur son site Web¹ pour fins de consultation publique qui s'est tenue entre le 28 août et le 26 septembre 2019. Les citoyens ont pu utiliser deux mécanismes afin de faire entendre leurs commentaires et préoccupations, soit :

- des avis écrits soumis lors de la consultation publique à la section prévue à cet effet sur le site Web de l'APQ (du 28 août au 26 septembre 2019);
- des échanges avec les représentants de l'APQ lors de la porte ouverte du 29 août 2019.

Des commentaires ont également été recueillis auprès du Comité de cohabitation Port-communauté (CCPC) et du Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP).

Le Comité PEPC a réalisé la synthèse des commentaires et préoccupations émis par les citoyens lors de la consultation publique, ce qui a permis de recenser quatre catégories de commentaires envers le projet, soit les opinions opposées, favorables, neutres ou critiques. Sauf exception, toutes les opinions émises étaient assorties de préoccupations ou questionnements spécifiques.

Le présent document regroupe la synthèse des opinions émises ainsi que les réponses aux questions formulées dans le cadre de la consultation publique.

Tel que prévu dans le PEPC, le présent document est rendu public et déposé sur le site Web de l'APQ, dans la section du PEPC.

¹ <https://consultation-citoyens.portquebec.ca/fr>

2 SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES

La période de consultation s'est déroulée du 28 août au 26 septembre 2019 pendant laquelle s'est tenue la porte ouverte (29 août 2019). Lors de cette porte ouverte, les gens pouvaient y rencontrer les divers spécialistes impliqués dans le projet afin d'y recevoir les informations qu'ils jugeaient nécessaires. Du nombre d'échanges tenus lors de cet événement, un total de 11 commentaires destinés au PEPC ont été officiellement transmis à l'APQ. Sur la vingtaine d'avis reçus, la moitié regroupait des avis critiques sectoriels ou des interrogations particulières, six (6) étaient *favorables ou neutres* et trois (3) étaient *plutôt défavorables*.

Selon les propos recueillis, les commentaires et préoccupations couvrent huit thèmes différents :

- Capacité d'accueil;
- Qualité de l'air;
- Circulation;
- Milieu aquatique;
- Qualité de vie;
- Impact économique;
- Aspect visuel;
- Consultation.

Il est à noter que très peu de commentaires concernent spécifiquement les impacts liés à la construction du terminal ou encore à la présence physique de celui-ci. Les commentaires s'adressent plus globalement aux activités de croisière. L'APQ est ainsi interpellée comme un acteur parmi d'autres dans la promotion et la gestion d'une telle activité touristique.

Il importe aussi de préciser que plusieurs des préoccupations exprimées dépassent le cadre du présent projet et touchent de façon générale les activités de croisière sur le fleuve Saint-Laurent ou encore les activités touristiques en général dans le Vieux Québec.

2.1 Capacité d'accueil

Certains intervenants ont souligné la problématique de la capacité d'accueil du milieu lors de périodes de fort achalandage. Les préoccupations soulevées ici concernent plus spécifiquement la capacité des acteurs touristiques à assurer une desserte adéquate des croisiéristes ainsi que des autres touristes et visiteurs. Dans ce contexte, l'aménagement d'un autre terminal qui pourrait favoriser un achalandage plus important est questionné par les intervenants.

2.2 Qualité de l'air

En référant notamment aux « effluves de diesel lourd » communément associés au fonctionnement des navires de croisière, certains citoyens ont soulevé les problèmes de qualité de l'air. Pour parer à un tel problème, les citoyens se demandent entre autres s'il ne serait pas souhaitable que l'APQ se dote d'un dispositif d'alimentation électrique des bateaux lorsque ceux-ci sont à quai. Les intervenants suggèrent aussi d'envisager une diversification des types de bateaux accueillis dans le port de Québec, notamment des navires plus petits, hybrides ou à voile comme le Royal Clipper.

Les citoyens demandent de faire un suivi de la pollution de l'air générée par les navires de croisière et de mettre en parallèle les émissions de ceux-ci avec les autres sources de pollution atmosphérique situées dans l'environnement du port de Québec.

2.3 Circulation

Un intervenant a mis en relief la problématique de l'accès au site du terminal de croisière en soulignant que ce secteur n'est accessible que par la rue Abraham-Martin déjà assez largement sollicitée. Comme solution à d'éventuels problèmes de congestion, il demande d'envisager un accès par la rue Dalhousie et le pont-levis situé à l'écluse du bassin Louise.

2.4 Milieu aquatique

Certains citoyens se sont inquiétés de l'impact du projet sur le milieu aquatique. Des intervenants se sont ainsi interrogés sur les incidences du projet sur la qualité de l'eau aux abords du terminal et de ses effets sur le bar rayé. A également été souligné l'impact de la circulation des navires de croisière sur les mammifères marins.

2.5 Qualité de vie

Les trois personnes plus expressément opposées au projet ont remis en cause la nature même des activités de croisière qui constituent, selon certains citoyens, une activité touristique massive et instantanée qui perturbe la qualité de vie de la population locale (multiplication des autobus, bruit, etc.). Cette critique rejoint les préoccupations de plusieurs personnes qui s'inquiètent également des désagréments divers connus, selon certains répondants, par la population et les croisiéristes eux-mêmes lorsque la capacité d'accueil du cœur touristique de Québec est dépassée ou est à sa limite (congestion piétonne et routière, lenteur du service dans les restaurants, difficulté d'obtenir les services d'un taxi, bruit, fluidité et sécurité de la circulation piétonne et à vélo, etc.).

2.6 Impact économique

La majorité des personnes ayant participé à la consultation reconnaissent l'apport économique des activités de croisière. Un intervenant estime toutefois que les croisiéristes dépensent habituellement moins que les touristes qui séjournent dans la ville. Deux autres s'interrogent sur la pertinence de promouvoir une augmentation de la fréquentation touristique dans un contexte de plein emploi et de pénurie de main-d'œuvre.

2.7 Aspect visuel

Certaines personnes ont souligné que l'architecture du bâtiment était plutôt terne. Une personne a toutefois souligné que l'emplacement même du terminal offrait un point de vue urbain accueillant par opposition à d'autres aires d'accostage à travers le monde (en zone de conteneurs par exemple).

2.8 Consultation

Certains intervenants ont fait des critiques sur la consultation mise en place dans le cadre du PEPC, soulignant que cette consultation a été réalisée alors que les travaux étaient déjà amorcés. Certains citoyens doutent ainsi que l'APQ ait réellement l'intention de considérer les commentaires des citoyens et on indique qu'une telle attitude hypothèque les prétentions de l'APQ de maintenir des relations harmonieuses avec la population environnante. À ce sujet, l'un des intervenants suggère à l'APQ d'évaluer son processus de participation citoyenne à partir de la grille de référence diffusée par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).

3 RÉPONSES AUX QUESTIONS

Les questions émises par les citoyens et citoyennes lors du processus de consultation publique sont regroupées ci-après selon le thème correspondant. Les réponses de l'APQ sont ajoutées à la suite de chacune de ces questions.

3.1 Capacité d'accueil

Question

Quelles mesures sont prises ou pourraient être prises pour ne pas dépasser la capacité d'accueil du milieu?

Réponse

L'APQ est sensible au risque de surcharge du Vieux-Québec et cherche à étaler la saison des croisières, plutôt que de grossir sa capacité d'accueil quotidienne. Différents mécanismes sont déjà en place au port de Québec afin de respecter la capacité d'accueil qui a été fixée par l'APQ à un seuil qui se situe entre 12 000 et 15 000 visiteurs simultanés. Les lignes directrices de l'APQ permettent de s'assurer de ne pas dépasser ce nombre de croisiéristes au port de Québec. Pour ce faire, une analyse des points suivants est effectuée avant d'accepter une réservation d'un navire de croisière :

1. Quels sont les types d'opérations prévues par le navire et ses caractéristiques?

- Opération d'escale ou d'embarquement/débarquement;
- Taille du navire et nombre de passagers prévus.

2. Quelles seront les opérations en cours au port durant la période visée?

- Quels seront les quais disponibles?
- Quel sera le nombre de passagers au port?
- Quel sera le nombre de navires au port?

3. Le nombre de passagers quotidien et la tenue d'activités spéciales en ville.

Ces mesures font l'objet d'un suivi électronique à chaque demande de réservation. L'APQ se tourne également vers les compagnies de croisières pour demander, au besoin, des modifications de réservation.

L'APQ veille ainsi à conserver une qualité d'accueil irréprochable en termes de fluidité des opérations. L'APQ reçoit une alerte lors de la réservation des navires et une rencontre opérationnelle est faite afin de vérifier si le navire peut ou non être accueilli. Certes le nombre de croisiéristes doit être limité pour minimiser les impacts sur le milieu, mais aussi afin que l'APQ et les partenaires soient en mesure d'offrir une qualité opérationnelle qui répond au standard fixé par les lignes de croisières.

Question

Quel est l'intérêt d'augmenter le nombre de croisiéristes à 400 000 personnes?

Réponse

L'objectif visé est de permettre le développement de l'industrie touristique de la ville de Québec et de la province. Les subventions octroyées par le gouvernement du Québec et la Ville de Québec confirment que le port de Québec répond à une demande des organismes légitimes en matière d'activités touristiques (Ville de Québec, Office du tourisme de Québec et Tourisme Québec) et qu'il ne s'agit donc pas d'une volonté de l'APQ seule.

Les croisiéristes viennent visiter la ville de Québec et non le port. La grande majorité des revenus d'opération et des retombées économiques reliées à cette industrie à Québec profitent aux commerces en place et non à l'Administration portuaire.

À l'échelle internationale, les lignes de croisières mettent en marché des navires de croisières de plus en plus grands. À titre d'exemple, le Port accueillait 120 navires de croisières pour 50 000 passagers en 1991, alors qu'en 2018, le nombre d'escales de navires fut de 130 pour un total de 160 000 passagers.

La taille du terminal de croisières existant limite l'accueil à des navires de moins de 3 000 passagers. Afin de pouvoir accueillir ces grands navires, le Port de Québec se devait de mettre en place une infrastructure plus grande que ce que l'on retrouve à la Pointe-à-Carcy (terminal Ross Gaudreault). Il est important de préciser que le projet de terminal de croisières au quai 30 permettra au port d'accueillir des navires dans un bâtiment permanent plutôt que dans une tente. Il s'agit donc essentiellement d'améliorer l'accueil des passagers avec des équipements permanents et un site mieux aménagé.

Rappelons que le Saint-Laurent compte pour environ 1 % du marché mondial des croisières. L'objectif de 400 000 croisiéristes que la région de Québec s'est donné pour 2025, est supporté par les intervenants du milieu touristique tant local que provincial et gardera la même part de marché par rapport au marché mondial. L'augmentation du nombre de croisiéristes passera par un étalement de la saison des croisières, en exploitant notamment le potentiel de l'été et même de l'hiver.

Question

Est-ce que l'augmentation du nombre de bateaux de croisière au terminal du quai 30 va engendrer une augmentation du nombre de cargos dans le secteur de l'Anse au Foulon?

Réponse

L'augmentation du nombre de bateaux de croisière ne causera pas une augmentation du nombre de cargos dans le secteur de l'Anse au Foulon.

3.2 Qualité de l'air

Question

Quel est l'impact sur la qualité de l'air de la présence des navires de croisière et quelle est son importance relative par rapport aux autres sources de pollution?

Réponse

Soulignons d'abord que cette question n'est pas reliée avec le projet de terminal soumis au PEPC, mais concerne plutôt l'industrie des croisières et sa présence sur le Saint-Laurent et au port de Québec.

Les navires qui sont amarrés aux quais de l'APQ maintiennent leurs moteurs en opération pendant la durée de leur séjour pour générer l'électricité requise pour les besoins du navire (éclairage, chauffage et climatisation des cabines et des espaces communs, préparation des repas, etc.) Ces moteurs fonctionnent à un régime réduit par rapport aux moments où les navires sont en déplacement. On doit noter que le fleuve Saint-Laurent fait partie de la Zone de contrôle des émissions (ZCE) de l'Amérique du Nord (voir figure 1), une des quatre ZCE dans le monde. À l'intérieur de ces zones, les opérateurs des navires doivent utiliser des carburants dont la teneur est réduite en soufre (0,1 % par rapport à 3,5 % en dehors de ces zones), de sorte que les émissions des navires sont très nettement réduites par rapport à ce qui serait observé en dehors de ces zones. Les navires demeurent en général moins de 24 h à Québec et la plupart du temps, il n'y a qu'un navire à quai. Il est rare que plus de cinq navires soient à quai simultanément. Selon une compilation des heures de présence à quai, il y a au moins un navire de croisière à quai seulement environ 13 % du temps sur une base annuelle. Le nombre total d'heures de présence pour l'ensemble des navires de croisière ne représente qu'environ 1 600 h par an (8 760).



Figure 1 Zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord

Les moteurs des navires émettent dans l'atmosphère différents contaminants (monoxyde de carbone, dioxyde de soufre, oxydes d'azote, particules fines, composés organiques volatils) qui sont également émis par les véhicules terrestres (automobiles, autobus, camions, trains, etc.), les industries avoisinantes, ainsi que par une part non négligeable du chauffage résidentiel (chauffage au mazout, au gaz naturel et au bois). Les mesures de concentration de ces contaminants dans l'air ambiant à la station d'échantillonnage des Sables, exploitée par le MELCC et qui est située à proximité du port de Québec, montrent que les concentrations moyennes annuelles de ces contaminants sont à la baisse depuis

plusieurs années, et que la présence des navires de croisière ne semble pas avoir eu d'impact significatif sur ces concentrations. Les concentrations de la plupart de ces contaminants (à l'exception des particules fines) sont habituellement plus élevées pendant la période de novembre à mars, ce qui est en dehors de la période où les navires fréquentent le port de Québec (voir figure 2). La saison des croisières va de mai à octobre, avec une fréquentation plus importante en septembre et en octobre.

Le port de Québec est situé à proximité d'une zone industrielle où il y a beaucoup d'autres émetteurs et une circulation routière importante. Les émissions des navires de croisière, compte tenu de leur durée limitée dans le temps, ne représentent qu'une fraction des émissions totales du secteur.

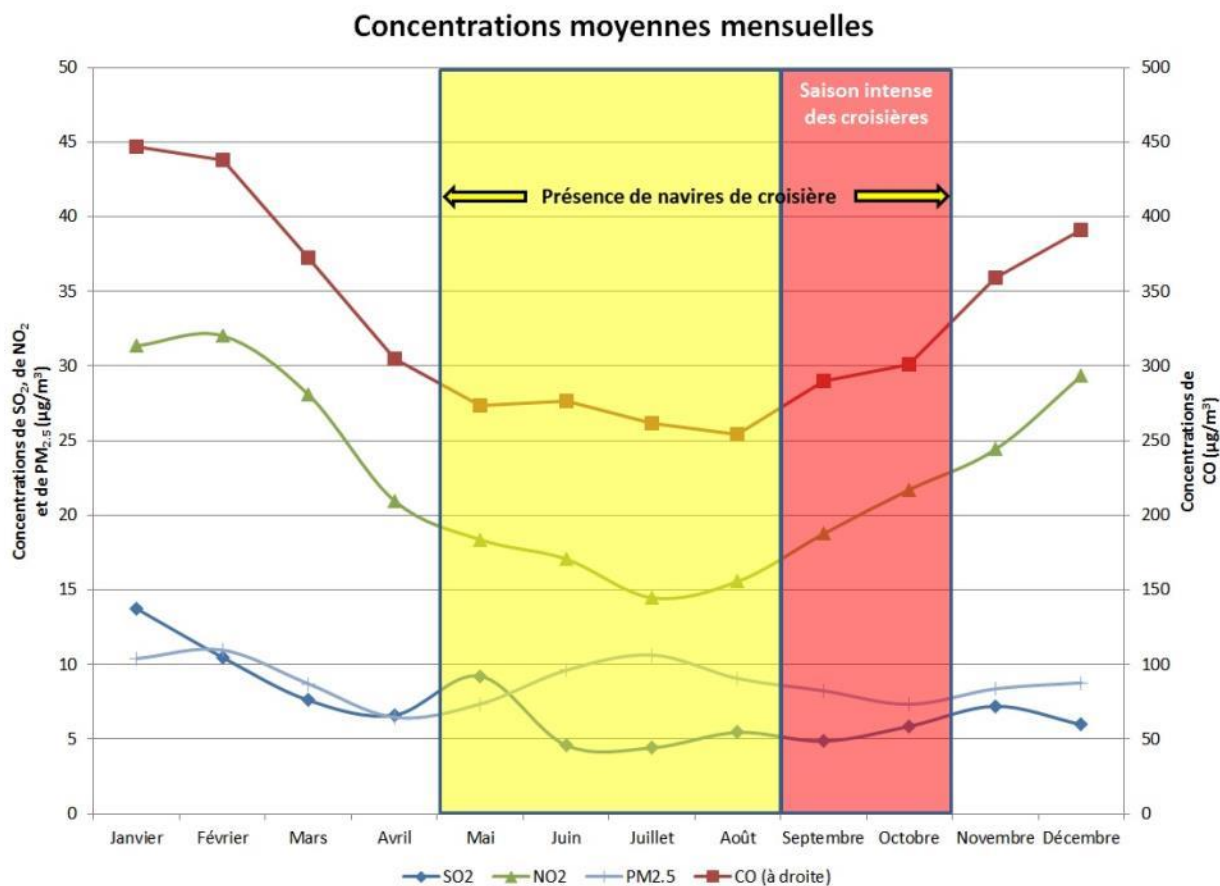


Figure 2 Concentrations moyennes mensuelles de SO₂, NO₂ et CO selon les données disponibles à la station Vieux-Limoilou pour la période de 1989 à 2016²

² Source : Compilation des données provenant du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) (disponibles sur le site Internet : <http://maps-cartes.ec.gc.ca/rnspa-naps/data.aspx?lang=fr>)

Question

Est-ce que l'APQ envisage se doter d'un dispositif d'alimentation électrique des bateaux lorsque ceux-ci sont à quai afin de réduire les impacts sur la qualité de l'air?

Réponse

Il s'agit d'une technologie que l'APQ a sérieusement considérée en 2015, mais après une analyse de la situation dans l'industrie, il a été constaté que la vaste majorité des navires venant dans le fleuve Saint-Laurent ne sont pas équipés du système d'électrification à quai. Il faut savoir que pour répondre aux normes de la ZCE (Zone de contrôle des émissions ou ECA en anglais) imposée sur le Saint-Laurent (voir réponse précédente pour plus de détails), la plupart des navires ont fait le choix d'installer des équipements d'épuration des gaz d'échappement (utilisant surtout des laveurs humides ou « scrubbers » en anglais) qui leur permettent de respecter les normes d'émissions en tout temps.

En 2018, 55 navires dans le monde sur un total de 229 sont équipés du système d'électrification à quai. De ce nombre, seulement quatre (4) visitent le Saint-Laurent en 2019 alors que le nombre se portait à trois (3) au moment de la prise de décision en 2015. Également, au moment de l'étude en 2015, sur 52 navires dont la construction était prévue au cours des sept prochaines années, aucun d'entre eux n'était adapté à l'électrification à quai.

	Nombre de navires de croisière		
	2015	2018	2019
Navires dans le monde	n.d.	229	n.d.
Navires équipés du SEQ	n.d.	55	n.d.
Navires équipés du SEQ ayant visité le St-Laurent	3	n.d.	4

SEQ : système d'électrification à quai

De plus, plusieurs conditions doivent être respectées pour un branchement. Entre autres, les conditions météorologiques et de marées doivent être propices (p.ex. les vents doivent être inférieurs à 20 km/h) afin d'assurer la sécurité et le navire doit pouvoir être amarré du côté de l'alimentation à quai. Cette dernière condition peut complexifier l'amarrage pour un port comme Québec en raison de sa configuration. Un navire pourrait ne pas pouvoir s'amarrer dans la bonne position pour des raisons logistiques qui sont propres au capitaine (la décision du côté de l'amarrage ne relève pas du port, mais bien du capitaine).

Pour Québec, le calcul estimait qu'on aurait pu brancher les navires moins de 1 % du temps, et ce, pour un investissement total de 13,5 millions pour un seul des sept quais pouvant desservir les croisières.

Il faut également penser que les installations d'un système d'électrification à quai sont imposantes et auraient altéré la vue des citoyens qui se déplacent à la Pointe-À-Carcy. Il faut prendre en compte la préservation des espaces publics de qualité que sont les quais 21-22 qui contrastent avec les installations 100 % dédiées à l'usage maritime dans la plupart des autres grands ports au Canada.

En tant que port situé dans une ZCE, nous examinons actuellement des options qui réduiront les émissions atmosphériques et qui seront durables sur le plan environnemental. Avec une industrie qui évolue rapidement, cela nous donne aussi l'occasion d'examiner les faits et de revoir nos positions actuelles.

L'APQ continue donc de monitorer l'industrie et de s'informer sur les tendances et est ouverte à revoir sa position quant à l'utilisation d'un système de branchement électrique à quai, s'il s'avérait que les conditions de l'industrie permettaient un plus grand nombre de branchements. À cet effet, l'APQ a déjà identifié un site potentiel au quai 30 qui pourrait être dédié à l'installation d'un tel dispositif de branchement électrique, le cas échéant (voir schéma préliminaire à l'annexe 1).

Question

Est-ce que l'APQ mettra en place un dispositif de suivi des émissions atmosphériques associées aux bateaux de croisière?

Réponse

Un suivi de la qualité de l'air sera en effet effectué par l'APQ dans le secteur d'implantation du nouveau terminal par la mise en place d'une station d'échantillonnage des contaminants atmosphériques. Par ailleurs, l'APQ poursuivra sa collaboration avec la santé publique via le Comité intersectoriel sur la contamination environnementale dans l'arrondissement La Cité-Limoilou (CICEL). Ce comité travaille sur l'amélioration des pratiques industrielles afin d'avoir un impact positif significatif sur la qualité de l'air.

3.3 Circulation

Question

Quel sera l'impact de la présence des navires de croisière au quai 30 sur la circulation sur la rue Abraham-Martin?

Réponse

La circulation autour du nouveau terminal de croisières a été planifiée en prenant compte que des trains en chargement et déchargement sont parfois en attente sur les rails près des silos de G3. La circulation est donc prévue en entrée et en sortie par la rue de l'Estuaire. L'accès à la rue Abraham-Martin par le passage à niveau n'est qu'optionnel et ne sera pas privilégié. Des consultations sont menées régulièrement avec la Ville de Québec et l'Office du tourisme de Québec afin d'assurer une coordination constante des opérations actuelles et futures.

Question

Est-ce que l'utilisation du pont-levis à l'entrée du bassin Louise est envisageable pour faciliter la circulation sur la rue Abraham-Martin?

Réponse

Les travaux de réfection du pont-levis sont en phase de finalisation. Suite à la réouverture du pont-levis qui est prévue à l'automne 2020, la circulation pourra reprendre sur le pont-levis comme avant sa fermeture, laquelle a été faite pour des raisons de sécurité.

Question

Est-ce qu'un service de transport collectif est prévu au nouveau terminal?

Réponse

Des discussions ont eu lieu à cet effet avec le RTC et il n'est pas possible à l'heure actuelle d'assurer ce service au site du nouveau terminal. Néanmoins, à la suite du Forum croisière orchestré par l'OTQ et l'APQ qui s'est tenu le 16 mai 2019, un comité de mobilité a été créé et se penchera sur ce type de discussions.

3.4 Milieu aquatique

Question

Le projet aura-t-il un impact sur le bar rayé?

Réponse

Non. Les travaux de construction du terminal ainsi que ceux pour la réfection et la mise à niveau du quai (réfection du mur de couronnement et mise en place de nouveaux bollards) seront tous effectués à partir de la terre ferme, sans aucune intervention dans l'eau. Par ailleurs, plusieurs mesures seront mises en place durant les travaux afin d'éviter tout rejet de contaminants dans l'eau, tels que de la poussière, du béton ou des hydrocarbures pétroliers. Les travaux en phase de construction n'auront donc pas d'impact sur la population de bar rayé et des autres espèces de poisson et leur habitat.

En phase d'opération, le passage et la présence des navires de croisière, tout comme la circulation des autres types de navires au port, peuvent constituer une source de dérangement pour le bar rayé. Cependant, la navigation, le transport et le bruit générés par les navires sont classés parmi les sources de mortalité à faible risque (MPO, 2006 cité dans COSEPAC, 2012)³. L'opération du nouveau terminal de croisière et les activités de croisière ne sont pas susceptibles d'avoir un impact important sur le bar rayé.

Question

Quel est l'impact de la circulation des navires de croisière sur les mammifères marins?

Réponse

L'impact des navires de croisière sur les mammifères marins est assez similaire à celui des autres types de navires empruntant la voie maritime du Saint-Laurent. Deux aspects sont à considérer : le stress dû au bruit et les blessures physiques dues aux collisions.

L'effet des bruits d'origine anthropique sur le niveau de stress des mammifères marins reste peu étudié de nos jours, principalement à cause de la difficulté de mesurer des marqueurs de stress fiables (ex. : niveaux d'hormones dans le sang). Néanmoins, plusieurs études ont pu démontrer un lien entre la présence de navires et des changements de comportement chez certaines espèces. L'interprétation de ces changements doit toutefois être faite avec prudence, puisque les comportements inhabituels peuvent être dus à un éventail de facteurs, sans nécessairement démontrer un stress. De plus, d'autres études ont pu démontrer un lien clair entre le bruit et des marqueurs de stress hormonaux chez plusieurs espèces terrestres. Or, ce lien est largement répandu chez la plupart des espèces étudiées, dont les mammifères. Il est donc probable que les mammifères marins puissent être affectés par le bruit des

³ COSEPAC. 2012. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le bar rayé (*Morone saxatilis*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xx + 86 p. (www.registrelep-sararegistry.gc.ca/default_f.cfm).

navires, particulièrement si l'on prend en compte le fait que ces espèces utilisent les sons pour accomplir plusieurs fonctions vitales, de la recherche de nourriture à la reproduction (Wright *et al.*, 2007a et b)⁴.

Les blessures physiques sont elles aussi difficiles à étudier. En effet, les dommages dus à des collisions ne sont pas toujours visibles. Néanmoins, plusieurs cas ont été documentés au fil des années (Baleines en direct, 2002)⁵. Une collision entre un navire de grande taille et un mammifère marin peut causer des blessures sérieuses à celui-ci, voire sa mort. Ces animaux sont surtout vulnérables lors de certains comportements en surface, tels le repos, la reproduction ou l'allaitement des juvéniles. Les mammifères sont souvent concentrés dans de telles situations et peuvent ne pas avoir le temps de se déplacer en dehors de la trajectoire d'un navire, particulièrement pour les espèces plus lentes, telles que la baleine noire. Une étude a par ailleurs démontré que les ondes sonores émises par les navires varient en fonction de la profondeur, ce qui pourrait rendre la détection plus difficile lorsque l'animal est en surface (Allen et Peterson, 2012)⁶ et affecter son comportement de fuite.

Les navires de croisière ont donc vraisemblablement un effet sur les mammifères marins. Il importe cependant de noter qu'un très faible nombre d'entre eux sont présents à l'ouest du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, et aucun à proximité de la zone portuaire de Québec. De plus, la vitesse des navires est limitée en dehors de certains couloirs de navigation dans l'ouest du golfe du Saint-Laurent, lesquels font l'objet d'une surveillance aérienne afin de repérer les baleines en surface.

Un plan a été mis en place par le gouvernement fédéral au début de 2019 pour protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord⁷. En 2019, les mesures de réduction des vitesses des navires⁸ ont été les suivantes :

1. Du 28 avril au 15 novembre 2019 : une limitation de vitesse fixe (en rose sur la carte ci-après) mise en place du 28 avril au 15 novembre 2019 (la limitation de vitesse s'appliquait aux navires de 20 m ou plus jusqu'au 8 juillet 2019, et s'applique désormais aux navires de plus de 13 m) dans deux grandes zones appelées zone de limitation de vitesse, ou zones statiques nord et sud, dans lesquelles :
 - les navires de plus de 13 m de longueur hors-tout ne peuvent pas dépasser la vitesse de dix nœuds (sauf lorsque cela est nécessaire pour des raisons de sécurité);
 - on encourage les autres navires à respecter cette limite.
2. Des limitations de vitesse temporaires (en vert sur la carte) sont mises en œuvre dans des zones désignées des voies de navigation lorsqu'une baleine noire de l'Atlantique Nord est repérée dans une voie de navigation ou près de celle-ci. Il s'agit des zones de navigation dynamique A, B, C, D et E sur la carte.

⁴ Wright, A. J. (2007a). Anthropogenic Noise as a Stressor in Animals: A Multidisciplinary Perspective. *International Journal of Comparative Psychology*(20), pp. 250-273.

Wright, A. J. (2007b). Do Marine Mammals Experience Stress Related to Anthropogenic Noise? *International Journal of Comparative Psychology*, 20, pp. 274-316.)

⁵ Baleines en direct. (2012). Les collisions avec les navires. Consulté le 2019, sur Baleines en direct:

<https://baleinesendirect.org/des-baleines-en-peril/menaces/collisions-avec-les-navires/>

⁶ Allen J. K. and M. L. Peterson (2012). Radiated noise from commercial ships in the Gulf of Maine: Implications for whale/vessel collisions. *The Journal of the Acoustical Society of America*, p. 132.

⁷ <https://www.canada.ca/en/fisheries-oceans/news/2019/02/government-of-canada-unveils-its-2019-plan-for-protecting-north-atlantic-right-whales.html>

⁸ <https://www.tc.gc.ca/fr/services/maritime/navigation-conditions/protoger-baleines-noires-atlantique-nord-collisions-navires-golfe-saint-laurent.html>

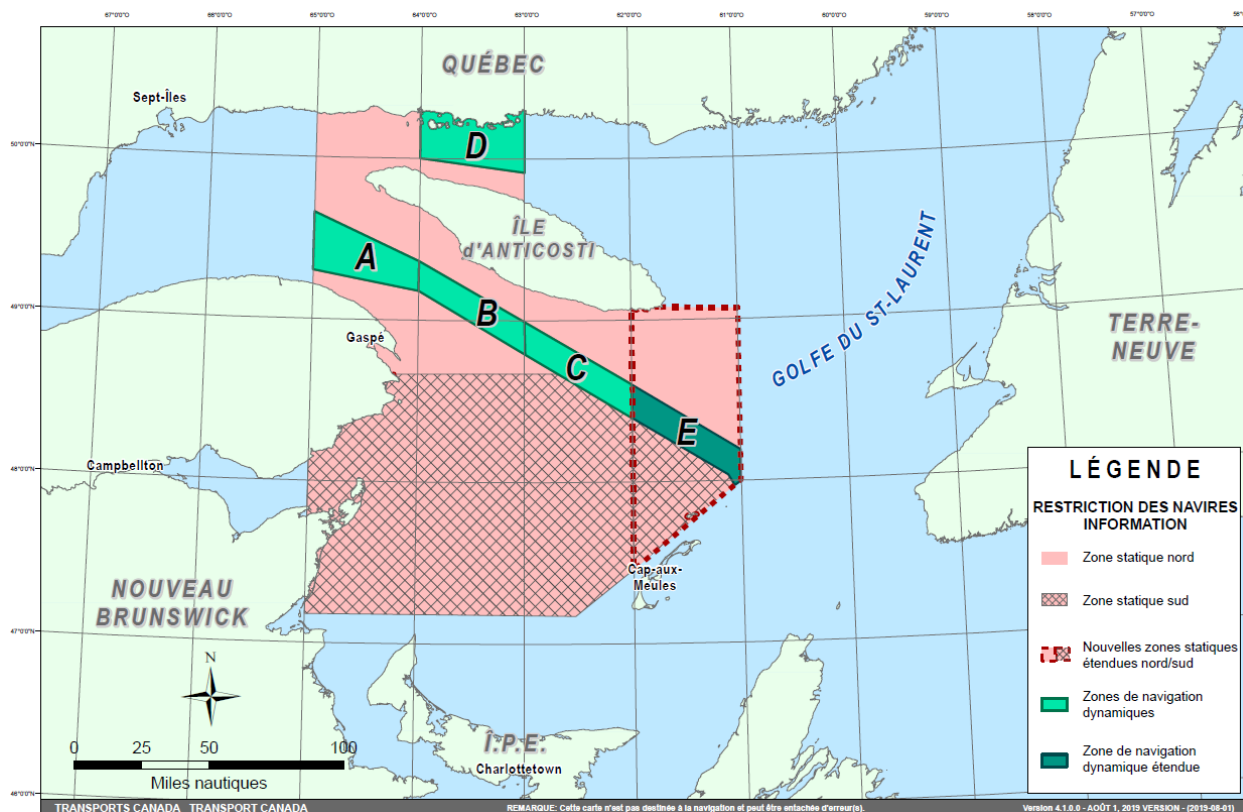


Figure 3 Zones de limitation de vitesses statiques nord et sud et zones de navigation dynamique⁹

Par ailleurs, il faut ici souligner l'initiative volontaire des pilotes qui réduisent la limite vitesse de croisière des navires. Les pilotes qui naviguent sur le Saint-Laurent se décrivent eux-mêmes comme les gardiens de fleuve. La prise en charge de la navigation par les pilotes de la CPBSL (Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent) contribue à maintenir un faible taux d'incidents pour les navires qui remontent ou descendent le fleuve entre Les Escoumins et Québec.

Question

Est-ce que des activités de dragage sont prévues? Sinon, pourquoi?

Réponse

Des opérations de dragage d'entretien seront effectuées dans le secteur du quai 30 tout comme cela est fait de temps à autre ailleurs dans le port. Par ailleurs, ce secteur du quai 30 pourrait nécessiter du dragage afin d'augmenter le tirant d'eau possible et ainsi optimiser l'utilisation par les navires. Le cas échéant, une nouvelle étude sera réalisée et les autorisations nécessaires seront obtenues.

⁹ Source : Transports Canada (le lien Internet est fourni en note de bas de page n° 8)

3.5 Qualité de vie

Question

Ne serait-il pas pertinent d'utiliser le nouveau terminal comme terminal principal? Le terminal situé à proximité du parc des Canotiers serait alors moins fréquenté, ce qui améliorerait la quiétude de ce secteur.

Réponse

Une des raisons qui a justifié l'investissement de l'aménagement du parc de la place des Canotiers était l'accueil des navires de croisière. Ceci dit, le nouveau terminal au quai 30 ne fera pas que servir aux grands navires. L'objectif est d'optimiser l'accueil des navires en fonction de l'achalandage. Les passagers qui débarquent sur les quais du port se rendent pour la plupart au même endroit dans le Vieux-Québec.

3.6 Impact économique

Question

Est-ce que l'augmentation de la fréquentation du quai 30 présente une opportunité pour la réouverture du Marché du Vieux-Port?

Réponse

Le port du Marché du Vieux-Port est la propriété de la Ville de Québec et nous n'avons pas d'information en ce sens. Les navires de croisière sont positionnés au quai 30 depuis plusieurs années et nous accueillons favorablement le développement dans la région qui soutiendra à la fois les citoyens et les entreprises locales afin de promouvoir la région de façon durable.

3.7 Aspect visuel

Question

Est-ce qu'il y a intérêt ou possibilité d'améliorer l'aspect visuel du terminal prévu au quai 30?

Réponse

La maquette architecturale de la pré-étude avait défini les lignes directrices architecturales du nouveau terminal. Ces lignes directrices comportaient deux priorités, soit l'intégration dans le milieu industriel du quai 30 et le souci de réaliser un bâtiment économique et durable. L'analyse des soumissions reçues pour le contrat de conception/construction comprenait une analyse qualitative dont la qualité de l'ouvrage, qui constituait un des paramètres dans la notation. L'équipe retenue pour la conception/construction a proposé un concept original et jugé attrayant, qui répondait aux exigences fixées par l'APQ.

3.8 Autres

Question

De quelles façons les déchets à bord des navires sont-ils gérés?

Réponse

Le mode de gestion des déchets à bord des navires de provenance étrangère (autres pays que le Canada) peut varier. Tous les déchets générés par ces navires sont traités comme des déchets

internationaux et doivent être gérés selon la *Directive relative aux déchets internationaux* de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). Selon cette directive, les déchets internationaux doivent être transportés dans un lieu approuvé en vue de leur élimination. Puisque ceux-ci ne sont pas générés par l'APQ et en raison de la réglementation en vigueur, des cibles de réduction, de recyclage ou de valorisation ne sont pas envisageables. L'APQ offre néanmoins un service de collecte aux navires provenant de l'étranger qui en font la demande. Des conteneurs pour les déchets internationaux ont ainsi été identifiés dans chacun des secteurs du port. Les déchets recueillis sont rassemblés à ces endroits centraux où un transporteur autorisé vient en faire la collecte afin de les acheminer jusqu'au lieu d'élimination préalablement approuvé.

Question

Qu'est-ce que le PEPC?

Réponse

Le « Processus environnemental de participation citoyenne » de l'APQ est connu sous l'acronyme PEPC. Il a été mis en place au cours de l'année 2015 afin de respecter l'article 67 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) (LCÉE 2012) alors en vigueur¹⁰. En effet, selon la LCÉE (2012), en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés et des responsabilités qui en incombent, une autorité fédérale doit déterminer la probabilité que des effets environnementaux négatifs importants soient causés par un « projet » réalisé sur le territoire domaniale. Cette obligation s'applique donc à l'APQ.

Outre l'aspect légal, le PEPC permettait également de concrétiser la volonté de transparence et de collaboration avec la communauté clairement énoncée par l'APQ, entre autres via son Plan d'action en développement durable.

Le PEPC permet d'analyser et d'encadrer tous les types de projets réalisés sur le territoire de l'Administration à l'aide de procédures environnementale et sociale complètes. Adapté à l'environnement portuaire et à la communauté de Québec, le PEPC est basé sur une approche de gestion de risques qui est fonction de l'importance des projets et des impacts potentiels qu'ils sont susceptibles d'entraîner sur l'environnement et la communauté.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PEPC, l'APQ accorde une grande importance à la participation du public, qui devient une pierre angulaire des pratiques en matière de planification et de gestion des projets importants sur le territoire du Port. Cette initiative vise à garantir une prise de décision éclairée, à favoriser la compréhension du public et à donner à la communauté des occasions d'apporter des suggestions afin de bonifier des projets.

Pour favoriser et faciliter la participation du public, le PEPC prévoit plusieurs étapes.

Dans un premier temps, un avis de projet est publié sur le site Internet de l'APQ de même que les dates anticipées pour les étapes du processus consultatif¹¹. Ceci permet aux parties intéressées de savoir qu'un projet sera évalué dans le cadre du PEPC.

Par la suite, une étude des effets environnementaux (ÉEE) du projet est rendue publique sur le site Internet de l'APQ.

¹⁰ Depuis le 28 août 2019, la *Loi sur l'évaluation d'impact* est entrée en vigueur. La *Loi sur l'évaluation d'impact* crée la nouvelle Agence d'évaluation d'impact du Canada (ACEI) et abroge la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE).

¹¹ La nouvelle réglementation permettra de consulter dès l'avis d'intention qui sera affichée sur le Registre canadien d'évaluation d'impact (RCEI) pour une période de 30 jours.

Une fois l'étude des effets environnementaux (ÉEE) en ligne, la période de commentaires débute. La durée de la période de commentaires varie selon divers critères tels l'envergure et la complexité du projet, l'ampleur des effets environnementaux anticipés, leur portée spatiale, etc. Le PEPC comprend trois niveaux d'évaluation qui sont définis comme suit :

PEPC - niveau 1, lorsque :

- les effets potentiels sur l'environnement et la communauté, avant les mesures d'atténuation, sont mineurs et limités;
- les effets sont restreints à la zone des travaux;
- il s'agit d'un projet d'envergure et de complexité faible.

PEPC - niveau 2, lorsque :

- les effets potentiels sur l'environnement et la communauté avant les mesures d'atténuation, sont modérés;
- les effets, avant les mesures d'atténuation, pourraient toucher les secteurs à proximité immédiate du territoire de l'APQ;
- il s'agit d'un projet d'envergure et de complexité moyenne.

PEPC - niveau 3, lorsque :

- les effets potentiels sur l'environnement et la communauté, avant les mesures d'atténuation, pourraient être importants;
- les effets, avant les mesures d'atténuation, pourraient toucher des secteurs au-delà de la proximité immédiate du territoire de l'APQ;
- il s'agit d'un projet d'envergure et de complexité grande.

La durée de la période de commentaires pour chacun des trois niveaux d'évaluation ainsi que les différents mécanismes prévus pour permettre aux parties intéressées de soumettre leurs commentaires sont présentés dans le tableau suivant :

Niveau de PEPC	Durée de la période de commentaires (jours)	Type de commentaires
1	20	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Écrits sur Internet [mémoire ou section commentaires]
2	30	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Écrits sur Internet [mémoire ou section commentaires] ▪ Verbaux lors de la (des) séance(s) de participation du public
3	45	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Écrits sur Internet [mémoire, avec ou sans présentation de celui-ci lors des consultations publiques] ▪ Verbaux lors des consultations publiques

Le PEPC oblige le promoteur à considérer les commentaires reçus et à présenter une justification acceptable pour les commentaires n'ayant pas été retenus. Une fois la période de commentaires complétée, les mémoires et les rapports sont téléversés et rendus disponibles sur le site Internet de l'APQ. Une fois la décision rendue sur le projet, l'APQ publie sur son site Internet la décision prise sur le projet évalué.

En fonction des modifications apportées à l'ÉEE, la préparation d'une ÉEE bonifiée peut s'avérer nécessaire. Dans un tel cas, elle est aussi publiée sur le site de l'APQ.

Question

Ne pourrait-on pas envisager localiser le nouveau terminal au site actuel de la Garde côtière et de transférer les installations de celle-ci à la hauteur du quai 30?

Réponse

Entre la fin des années 1990 et 2013, l'APQ disposait d'une entente avec la Garde côtière canadienne (GCC) permettant l'utilisation de leurs quais. Deux navires pouvaient alors être amarrés en même temps dans ce secteur. Depuis, les travaux d'envergure qui y sont réalisés empêchent l'utilisation de ces quais à des fins de croisières. Ces quais ont l'avantage d'offrir une excellente localisation pour des navires en escale, mais ne peuvent toutefois pas être utilisés pour des fins d'opération de points de départ et d'arrivée des navires tel que le peut le quai 30 avec des installations temporaires ou avec le futur bâtiment permanent. Lorsque les quais de la GCC seront à nouveau disponibles, l'APQ envisage une nouvelle collaboration avec la GCC afin d'utiliser les quais sous sa gestion pour des fins d'escale et ainsi avoir moins recours aux quais de l'Anse au Foulon lorsque plusieurs navires de croisières sont à quai en même temps à Québec.

Question

Pertinence d'installer le terminal au site de la gare maritime Champlain où les croisiéristes ont déjà accosté?

Réponse

Le choix du site devait répondre à de nombreux paramètres techniques et commerciaux. La gare maritime Champlain a été présente sur le territoire du Port, dans le secteur de l'Anse au Foulon, approximativement entre 1960 et 2013. Durant cette période, elle n'a servi qu'à sa vocation première, soit l'immigration que quelques années. Par la suite, ce bâtiment est devenu un édifice à bureaux pour différents ministères fédéraux. Après sa démolition, ces services ont été relocalisés ailleurs sur le territoire de la Ville de Québec. Ceci dit, le secteur de l'Anse au Foulon offre moins d'avantages que le secteur de l'Estuaire, par exemple :

1. Le secteur est très achalandé avec différents types de trafic de marchandises. Bien que la cohabitation soit possible, comme le démontrent les navires que l'APQ y met en place occasionnellement, un aménagement permanent ne serait pas efficace.
2. Le secteur est situé dans un endroit plus éloigné du centre-ville. Ainsi, tous les passagers doivent être transportés par autobus pour se rendre aux attractions alors que le site de l'Estuaire au quai 30 permet pour une part des visiteurs d'effectuer leurs déplacements à pieds.

Question

Est-ce que le nouveau terminal va remplacer le terminal actuel?

Réponse

Non, le terminal de croisière Ross Gaudreault demeurera en fonction. Le terminal de croisière existant restera un édifice multifonctionnel et pour les croisières. Le nouveau terminal sera situé au quai 30 et sera disponible toute l'année puisqu'il s'agira d'une structure permanente. Il remplacera le terminal temporaire actuel au quai 30, une tente que nous installons chaque année en septembre pour les croisières et qui est enlevée fin octobre.

Question

Quels sont les moyens qui ont été utilisés pour publiciser le projet?

Réponse

Voici les actions effectuées pour publiciser le projet :

- Émission d'un communiqué le 23 août 2019 : <https://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/medias-et-relations-publiques/communiqués-de-presse/projet-d-un-terminal-de-croisieres-au-quai-30-etapes-du-processus-environnemental-de-participation-citoyenne>
- Annonces faites sur Twitter :
 - 23 août – Annonce PEPC – terminal de croisières
 - 28 août – Annonce ouverture PEPC
 - 23 septembre – Publication rappel - Nombre de jours restants
- Annonces faites sur Facebook :
 - 23 août – Publication vidéo et PEPC
 - 28 août – Annonce PEPC en ligne
 - 23 septembre – Publication rappel - Nombre de jours restant au PEPC

Question

Quelle est l'acceptabilité sociale du projet?

Réponse

Les travaux effectués dans le cadre du Forum des croisières et les rencontres des comités de travail et certaines parties prenantes ciblées, ont permis d'échanger sur le sujet et de recueillir les préoccupations de ces intervenants afin de les prendre en considération dans le but de bonifier le projet et les pratiques. Dans les faits, nous n'avons noté aucune objection pour le projet à l'étude, soit la construction d'un nouveau terminal de croisière multiusage. Ces rencontres ont toutefois permis de faire ressortir des préoccupations en lien avec l'industrie et la présence des croisières sur le Saint-Laurent. L'APQ et ses partenaires feront en sorte de travailler à répondre de la meilleure façon possible à ces questionnements et préoccupations. Notons également que le gouvernement du Québec est impliqué dans ce projet.

ANNEXE 1

Site potentiel pour la localisation d'un dispositif de branchement électrique

NOTE: POUR OBTENIR UNE ÉLÉVATION MARÉGRAPHIQUE (ZÉRO DES CARTES), AJOUTER 1,985 m AUX ÉLÉVATIONS GÉODÉSQUES (CGVD28).

QUAI 31

Position antérieure de la chambre de connexion pour le service "Shore power"

29,275 m

B030-153
B030-154
B030-155
B030-156

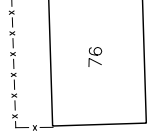
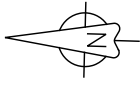


TERMINAL-QUAI 30

POINT RACCORDEMENT ÉNERGIE

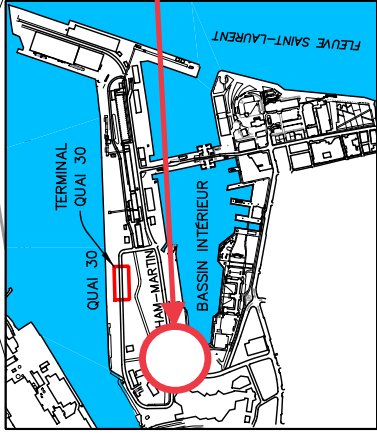
Position antérieure de la nouvelle ligne électrique pour le service "Shore power"

CHEMIN



CHEMIN

estimé-angle de la rue Abraham Martin et rue de l'estuaire.
 Niveau raccordement à Hydro Québec pour le service "Shore power" pour les accouplements Terminal-NAD 83, MTM Zone 7



COORDONNÉES POINT X (NORD)	X (EST)	FLEV. (m) (CGVD28)
5187115.901	250662.266	5.78
5187168.420	250776.823	7.31
5187168.420	250778.204	
R-2	250663.647	
BM 8123006	250830.738	
85K0646	250337.414	

PROPRIÉTAIRE
PORT QUÉBEC

TITRE PLAN D'IMPLANTATION TERMINAL DE CROISIÈRE – QUAI 30 SECTEUR DE ESTUAIRE	
CONÇU PAR: S.G.	ÉMISSION: 8-07-2019
DESSINÉ PAR: S.G.	RÉVISÉ LE:
APPROUVÉ PAR: O.C.	
ÉCHELLE: AUCUNE	
No. DESSIN APQ	

