



Analyse du paysage touristique et historique

Projet Rabaska

Institut nord-américain de recherche en tourisme inc.

Mars 2006



Cette étude a été réalisée grâce à l'aide financière de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

L'Institut nord-américain de recherche en tourisme inc., est un organisme à but non lucratif dont la mission est de réaliser des recherches et études en matière touristique, de diffuser la connaissance et de collaborer à la formation.

Photo page couverture : ville de Québec vue du site du port méthanier.

Table des matières

Introduction	2
Chapitre 1 : Les fondements de l'analyse	
La région de Québec, une destination touristique mondiale	3
Le berceau de notre civilisation	5
Le cadre de l'analyse	6
Les objectifs	9
La méthodologie	10
La définition du territoire	11
Chapitre 2 : L'analyse du paysage	
L'analyse du paysage historique	13
L'analyse du paysage naturel.....	16
L'analyse du secteur Rabaska.....	17
Conclusion de l'analyse du paysage côtier	25
Chapitre 3 : L'analyse écologique, une approche objective	
Introduction	29
Délimitation de la zone d'étude	30
Description des composantes du milieu	32
Surveillance environnementale	35
Chapitre 4 : La valeur économique du paysage Rabaska	
La valeur économique du projet Rabaska	37
La valeur monétaire du paysage du site de Rabaska	42
L'impact du projet Rabaska	46
Conclusion	49
Les recommandations	51
Annexes	
Annexe 1 : L'analyse du paysage par secteur	52
Annexe 2 : La grille d'analyse du paysage	61
Annexe 3 : Les grilles d'analyse	75

L'équipe de recherche

Jacques Demers : génie forestier (1965, Laval); doctorat en tourisme (1977, Un. Aix-Marseille, France); successivement directeur de la recherche, du développement, des communications au ministère du Tourisme; sous-ministre adjoint et sous-ministre au ministère du Tourisme; secrétaire associé au conseil exécutif (conseil des ministres), secrétaire au Secrétariat à la Capitale (maintenant la Commission de la capitale nationale); membre de plusieurs organismes, entre autres, la Société interport; Maire de Bernières (1975-81), président de la commission industrielle Laporte; président de l'Institut nord-américain de recherche en tourisme inc.; professeur aux études avancées, département du tourisme UQTR (1996-98); plusieurs livres, entre autres, *Paysages et environnement touristiques*; *Le tourisme dans notre économie*; présentement chez l'éditeur: *Le développement touristique, une vision environnementale (560 pages)*.

Jacques Lemieux : Cartographie (Un. Maryland (1956); Licence en histoire (1957, Un. Laval); maîtrise en géographie (Un. Laval); études doctorales, (1960, Un. Chicago); Archéologie (1977, Un. Laval); Enseignement pendant 35 ans à l'Un. Laval; guide diplômé; membre exécutif de la Commission de la capitale nationale; membre de la Commission des biens culturels (1984-88); conseiller au ministre, Affaires culturelles (1984-88); commissaire à la Commission des biens culturels (1983-88); président de l'Association touristique de Lévis (1983); directeur académique de l'inventaire touristique de la Rive-Sud (1982); plusieurs publications, entre autres, *L'implantation et le développement portuaire sur la Rive-Sud du port de Québec*; *Dynamiques et perspective du développement de la rive sud-ouest du Québec métropolitain.*

Introduction

L'implantation d'un port méthanier à Lévis, particulièrement en zone urbaine, soulève beaucoup de controverse due aux risques et à l'inesthétique des aménagements que ce soit sur terre ou sur l'eau. Il est évident que des réservoirs de gaz cadrent mal dans le paysage, peu importe leur localisation et qu'un port, conçu pour accueillir des méthaniers, s'harmonise difficilement avec un littoral habité et un paysage rural comme celui de la côte de Lévis. L'effet est d'autant plus apparent puisqu'il est situé dans un milieu touristique de grande qualité.

L'inquiétude prend de l'ampleur, avec raison faut-il l'avouer, lorsqu'on imagine les conséquences futures d'un tel aménagement. En toute logique, l'implantation inévitable de nouveaux réservoirs dont on ignore le nombre et la possibilité éventuelle d'autres aménagements portuaires sont les conséquences prévisibles, à moyen et long terme, d'un projet comme celui de Rabaska. À notre point de vue, c'est l'amorce de l'occupation inéluctable d'une frange maritime lévisienne de premier choix. Reste à savoir si les conséquences économiques en valent le coup par rapport aux conséquences écologiques et esthétiques.

Ce sont précisément ces hypothèses qui seront examinées au cours de cette étude. Afin d'y répondre avec objectivité, l'Institut nord-américain de recherche en tourisme inc. en vertu d'une aide financière de *l'Agence canadienne d'évaluation environnementale*, a cru opportun d'évaluer l'impact sur le paysage éco-touristique des futurs aménagements d'un port méthanier à Lévis. Mentionnons immédiatement que le terme paysage englobe non seulement les éléments naturels, mais aussi le paysage culturel ainsi que le paysage économique.

Un tel projet ne peut être impartialement étudié sans considérer son influence sur l'ensemble du territoire et même sur l'ensemble du Québec. Cela nous oblige, en tout premier lieu, à situer le projet dans son contexte régional, c'est-à-dire dans le cadre de la région de la Capitale nationale. Outre sa valeur touristique, cette région est le berceau de notre civilisation qui a façonné notre culture plus précisément notre paysage culturel, historique et patrimonial. En un mot, notre étude comporte une analyse globale où le paysage couvre un éventail dont les composantes forment un tout, c'est-à-dire une véritable destination touristique.

Chapitre 1

Les fondements de l'analyse

La formation du paysage d'une région est le résultat d'un ensemble d'actions qui se sont succédé au cours des années. En d'autres termes, l'enchaînement des événements à caractère historique est largement responsable de la configuration humaine et physique du milieu. C'est ainsi que la découverte de Québec est le fruit d'un hasard historique alors que les explorateurs étaient à la recherche du passage vers les Indes. Le fleuve Saint-Laurent, grâce à son orientation est-ouest, a permis aux voiliers de l'époque de remonter jusqu'à Québec, le point limite de leur parcours. Les courants, la profondeur du fleuve en amont et l'étréouissement du plan d'eau présentaient de contraintes de navigation infranchissables. C'est ainsi que Québec devint le lieu privilégié pour établir la base d'une nouvelle colonie d'autant plus que le promontoire du cap Diamant constituait une forteresse offrant une percée visuelle exceptionnelle.

Les problèmes qu'ont connus les navigateurs d'autrefois se sont estompés avec l'apparition des navires à vapeur et le dragage du Saint-Laurent. Curieusement, le retour du pendule semble vouloir s'amorcer. Les navires à fort tonnage et à grand tirant d'eau et d'air risquent de connaître les mêmes problèmes que ceux des explorateurs dans la mesure où le pompage des grands lacs s'accroît, que le climat assèche davantage les affluents du Saint-Laurent et que le pont de Québec constitue un nouvel obstacle. Dans cette optique, Québec redeviendra-t-il le point limite de grands navires, méthaniers inclus.

Soulever une telle question n'a rien d'utopique et il est logique de penser que la Capitale nationale pourra devenir un terminus maritime. Or, **la rive nord du fleuve, de toute évidence, ne peut subir une expansion portuaire** compte tenu de l'occupation des rives; reste alors la rive sud avec son chantier maritime et son potentiel en eau profonde. Par contre, il existe un dilemme de taille, la région de la Capitale nationale est devenue, avec les années, une destination touristique de premier choix autant sur le plan physique qu'historique et cette caractéristique ne peut définitivement être écartée et pour cause.

La région de Québec, une destination touristique mondiale

La revue *National Geographic Traveler*, (Mars 2004, vol.21, no. 2) publiée par la National Geographic Society, périodique hautement coté en matière de voyage a fait appel à deux cents grands voyageurs et experts dans différentes disciplines : écologie, géographie, archéologie, histoire, aménagement, urbanisme, développement durable, tourisme et journalisme touristique. On leur a demandé d'identifier les plus belles destinations

touristiques connues. Leur évaluation tenait compte de six critères : l'écologie, l'esthétique, le patrimoine bâti, l'intégrité sociale et culturelle, les aménagements touristiques, les perspectives touristiques futures.

Ces experts classent le Vieux-Québec au sixième rang parmi les plus belles destinations touristiques au monde et les critères dominants retenus par ces spécialistes sont l'intégrité sociale et culturelle, le patrimoine bâti et les perspectives touristiques futures. Or, le Vieux-Québec, en plus de sa valeur patrimoniale, l'esthétique de son paysage lui permet d'accéder à ce sommet prestigieux. Son panorama exceptionnel inclut plusieurs composantes de grande valeur : le fleuve, la baie de Beauport, la chute Montmorency, la pointe de l'Île d'Orléans, la rive sud incluant la ville de Lévis et les berges du Saint-Laurent. Bref, une richesse touristique de premier plan qui atteindra son apogée en 2008 au moment où la rive nord du fleuve sera aménagée selon les projets prévus.

Dans la même veine, le magazine britannique de tourisme et de voyage, le *Wanderlust*, a invité ses lecteurs à identifier leurs destinations préférées. **La ville de Québec se situe en troisième position après Luang Prabang (Laos) et Cuzco (Pérou). Trois villes inscrites sur la liste du patrimoine mondial** ¹.

Faut-il le rappeler, cette reconnaissance internationale, aussi bien que celle de *ville du patrimoine mondial*, a été chèrement acquise, à même nos deniers et après plusieurs décennies de travaux. Pour le 400^e anniversaire de la fondation de Québec, les deux rives du fleuve, de Cap-Rouge à Beauport et les 40 kilomètres de la rive lévisienne devront constituer l'épine dorsale d'un développement qui permettra de rehausser encore plus la réputation d'une destination touristique déjà hautement cotée.

Dans cette perspective, la ville de Lévis a incontestablement le devoir de préserver et de bonifier cette richesse et de prendre toutes les mesures nécessaires afin que cette notoriété touristique ne soit nullement entachée. Encore faut-il que l'opportunisme immensurable des uns ne compromette à jamais la clairvoyance des autres.

Tout compte fait, cette reconnaissance touristique de haut niveau peut paraître surprenante pour ceux qui vivent dans la région, mais pour autant qu'on y réfléchisse, c'est l'évidence même. Deux aspects jouent particulièrement en faveur de cet engouement pour cette destination touristique : le paysage et les richesses historiques et patrimoniales. D'ailleurs, nous aurons l'occasion de le démontrer tout au long de ce travail.

¹ Journal *Le Soleil*, jeudi le 16 février 2006.

Le berceau de notre civilisation

Si la région de Québec a exercé une constante fascination auprès des voyageurs de toutes les époques, elle le doit à la grande variété des phénomènes qu'elle regroupe dans un périmètre très réduit.

En effet, que ce soit au plan géologique, morphologique, pédologique, hydrographique, ou climatologique, on ne trouve nulle part ailleurs au Canada une si forte diversité en si peu d'espace. Tout semble converger vers ce lieu. S'y rencontrent trois des grandes régions physiographiques : la Bouclier canadien, les Basses terres du Saint-Laurent, la chaîne appalachienne. De même, le fleuve y devient estuaire, ses rives marquent la rencontre de deux régions climatiques distinctes ainsi que des sols différents et une limite entre deux domaines faunique et végétal; enfin, influencées par la topographie, les masses d'air s'y affrontent constamment. De Québec, vers l'ouest, tous ces éléments vont s'élargissant et s'étendent pour former de grands ensembles sur le reste du continent.

Cette concentration d'éléments n'a pas manqué de se répercuter sur l'occupation humaine des lieux et sur l'histoire du Québec, du Canada et, pour un temps, sur celle de l'Amérique du Nord.

L'arrivée des autochtones il y a près de dix mille ans en a fait **la porte d'entrée confirmée de l'humanité dans tout le Nord-est du continent**. Ils y ont laissé des traces d'une richesse archéologique exceptionnelle. Zone de contact stable entre les Amérindiens et les premiers établissements européens permanents, la région a hérité des éléments les plus anciens de l'album de famille du Québec, du Canada et, pour une large part, de l'Amérique du Nord. Qu'il s'agisse d'activité portuaire, militaire, administrative, éducative, industrielle et bien entendu résidentielle, elle recèle pour chacune de ces fonctions un véritable conservatoire. Au jeu de ce qui est de plus ancien en Amérique du Nord, elle n'a pas d'égal.

En dépit d'une taille somme toute modeste, son rôle dans les affaires continentales et même internationales a toujours été majeur. Il s'en fallu de peu d'ailleurs que le siège des Nations Unies y soit établi. Bref, depuis bientôt quatre siècles, la ville et sa région immédiate se retrouvent aux premières pages de l'Histoire. Elle fut la porte de l'Empire français d'Amérique, un des ports les plus importants de l'Empire britannique, l'enjeu des conflits américano-britanniques qui menèrent à l'établissement de la Confédération canadienne et à la mise en place d'un premier régime parlementaire sur le continent.

Pour les francophones d'Amérique, la ville et la région de Québec sont le giron d'où ils se sont répandus partout sur le continent, le point d'ancrage de leur identité, la quintessence de leurs racines, le lieu de pèlerinage de vingt millions d'individus.

S'il n'en tenait qu'à ce seul groupe, le Québec mériterait déjà tous nos soins. Mais, il y a plus. En effet, elle fut la porte d'entrée de milliers d'autres immigrants Anglais, Écossais, Irlandais, Allemands, Ukrainiens, Russes, etc. Ils y transitèrent presque tous au 19^e siècle; presque tous y laissèrent des institutions, des édifices, des coutumes, des cuisines, des airs de musique et des tournures de langage. Bref, une longue sédimentation qui lui a donné pour tous un intérêt et un charme indiscutable reconnus par les millions de touristes qui, des origines à nos jours, ne cessent de la fréquenter. À ce jeu d'ailleurs, le monde littéraire n'est pas en reste. Si on l'excluait, l'histoire littéraire du Canada serait privée des deux tiers de ses chapitres.

De tout ce qui précède, il ne faut pas conclure que Québec et sa région ne présentent qu'un intérêt muséal. Dans le monde contemporain, elle a préservé ses activités portuaires, maintenu son rôle militaire, conservé ses fonctions administratives, développé sa contribution éducative, transformé ses productions industrielles et modifié ses productions manufacturières en objets de haute technologie issus d'une vie universitaire intense. Cela sans parler d'un bouillonnement constant que son rôle parlementaire garde en continuelle effervescence.

C'est dire, de tout ce qui précède, l'importance de ce périmètre petit en étendue, mais extrêmement important en profondeur. Mettre à risque cet ensemble passionnant, complexe et fragile mérite donc réflexion et précautions. Personne en Amérique et ailleurs, l'UNESCO en premier lieu, n'accepterait que ce joyau soit menacé serait-ce même pour des motifs économiques importants certes, mais de courte durée.

Le cadre de l'analyse

Afin de bien cerner l'impact du projet Rabaska sur le paysage, il est opportun de tracer un cadre de travail qui repose sur deux notions : la valeur du paysage et le développement durable. Cela implique que l'analyse du paysage doit être objective en ce sens qu'elle doit être fondée sur des valeurs absolues et que les conséquences futures doivent entrer en ligne de compte et être mesurables.

La valeur du paysage

Notre analyse met essentiellement en cause le paysage (touristique, historique, économique) plus précisément sa valeur même afin de pouvoir la comparer à celle de l'implantation d'un port méthanier. À cette fin, trois valeurs applicables au paysage seront considérées et devront déboucher sur des données absolues. Il s'agit des valeurs instrumentale, intrinsèque et inhérente. Il est bon de préciser dès maintenant le sens de chacune d'elles.

La *valeur instrumentale* vise essentiellement l'usage qu'on peut faire d'un objet. Pris dans ce sens, chacune des composantes de l'environnement a une valeur d'usage mesurable.

L'eau par exemple, indispensable à la survie des êtres vivants possède une valeur instrumentale illimitée. On peut en dire autant des végétaux, entre autres de la forêt qui abrite une infinité de ressources vitales. Cependant, tenir compte uniquement de la valeur instrumentale dans l'appréciation de notre environnement serait une erreur. D'ailleurs, celle-ci diffère selon le point de vue des individus. Pour les uns, la valeur instrumentale du projet Rabaska (la vente de gaz naturel liquéfié) est plus importante que la valeur intrinsèque (environnement, esthétique) et inhérente (la qualité de vie); pour d'autres, la valeur intrinsèque dépasse largement toute préoccupation mercantile.

La *valeur intrinsèque* d'un objet est celle qu'il possède en lui-même et non simplement pour son usage. Dans ce cas, on doit tenir compte des caractéristiques culturelles, esthétiques et même symboliques. La pointe de la Martinière et le littoral situé de part et d'autre du port méthanier, possèdent aussi une valeur intrinsèque comme paysage touristique, paysage historique, paysage agricole, comme lieu naturel et comme berge. A priori, il est possible de croire que la valeur intrinsèque du paysage est purement subjective et difficile à mesurer dû au fait que l'on ne peut lui donner de valeur marchande à partir de la simple perception individuelle. Par contre, ce même paysage possède un pouvoir attractif en raison même de ses caractéristiques et c'est là que sa valeur intrinsèque prend toute sa dimension. En un mot, la valeur intrinsèque est essentiellement le pouvoir attractif d'un paysage qui entraîne un impact économique à travers les dépenses des touristes. Dans cette optique, on peut dire que la valeur intrinsèque est mesurable, du moins sur le plan touristique.

La *valeur inhérente* est aussi intéressante sur le plan touristique puisqu'elle découle de la dignité humaine et de sa moralité; cette valeur est toutefois plus difficile à saisir. Le touriste qui fréquente notre région ne se préoccupe absolument pas de la valeur instrumentale des rives du fleuve, en ce sens qu'il n'a aucun intérêt dans la rentabilité des investissements qu'on y implante. Cependant, inconsciemment ou non, il ne peut être indifférent à la beauté des lieux et il se sentira privilégié d'avoir pu visiter cette destination touristique de premier choix qu'il aura photographiée sous tous ses angles afin d'en garder un souvenir mémorable.

En résumé, la valeur d'un paysage ne dépend pas uniquement des retombées économiques, mais aussi de ce que l'on pourrait appeler ses valeurs constitutives qui découlent de ses caractéristiques culturelles et environnementales.

Le développement durable

Sur le plan touristique, le développement durable repose sur une philosophie qui s'apparente à ce que préconise l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Cette philosophie tient compte à la fois de la personne et du milieu :

- La personne, c'est-à-dire le visiteur et le visité. On cherchera à améliorer la qualité de vie de chacun d'eux; on touche donc aux aspects économiques et socioculturels;
- Le milieu écologique. On cherchera à respecter la capacité de support de la nature, c'est-à-dire les limites biologiques des milieux utilisés à des fins touristiques; on touche alors aux espèces, à leur génétique et aux écosystèmes.

C'est à partir de ces principes que l'UICN établit la philosophie même du développement durable :

Le développement durable est axé sur les personnes en ceci qu'il vise à améliorer la qualité de la vie humaine, et il repose sur la protection de la nature en ceci qu'il est conditionné par la nécessité de respecter la capacité de la nature de fournir des ressources et des services biologiques. De ce point de vue, qui dit développement durable doit améliorer la qualité de vie humaine tout en respectant les limites des écosystèmes connexes.

Critères du développement durable en tourisme

En résumé, trois catégories de critères sont proposées et qui tiennent compte des neuf principales conditions du développement durable en considérant toujours la même approche : économique, socioculturelle et écologique. Pour l'instant, il suffit d'énumérer ces critères puisque chacun d'eux fera de nouveau l'objet de considérations au cours de notre recherche.

Les critères économiques :

- Le maintien de la croissance économique,
- La création d'emplois,
- La réduction des coûts sociaux.

Les critères socioculturels :

- Le respect des valeurs culturelles (histoire et patrimoine)
- Le maintien de l'authenticité,
- La qualité de vie des citoyens.

Les critères écologiques :

- Le maintien de la biodiversité et des écosystèmes,
- La mise en valeur des paysages,
- L'harmonie du développement.

Ces conditions représentent des balises ou des objectifs à moyen ou long terme qui orientent la façon de développer un territoire à des fins touristiques. Toutefois, pour agir avec discernement, il faut évaluer ce qui est durable sur le plan touristique. L'aspect économique doit aussi être mesuré, mais il ne tient pas compte de la valeur de l'environnement, de la beauté des paysages, ni la richesse sociale, historique et

patrimoniale, bref, la valeur économique ignore ce qui donne une valeur à la qualité de vie.

Cette notion de développement durable ne peut être qu'une simple vue de l'esprit, mais elle doit nécessairement se concrétiser dans les faits. Conséquemment, notre analyse devra considérer les conséquences du projet Rabaska sur une période à long terme pour ne pas dire indéfinie. Il est donc logique de supposer une expansion future des installations autant sur la terre ferme que sur l'eau. Les promoteurs du projet peuvent nous assurer le contraire et prendre tous les engagements, ils ne sont aucunement maîtres de la conjoncture et des décisions de leurs successeurs. **La superficie du territoire retenu aux fins du port méthanier laisse amplement d'espace à une expansion et il serait absurde de croire que seul deux réservoirs répondront aux ambitions du consortium Rabaska et à la demande énergétique future.**

Les objectifs

Les objectifs de la recherche, par ordre de priorité, sont les suivants :

1. Évaluer l'impact des aménagements de Rabaska sur le paysage historique et touristique en fonction des différents points de vue, au sol et sur l'eau (routes, voie de navigation, pistes piétonnières ou autres, etc.) et en fonction des perspectives visuelles à partir des sites touristiques en périphérie, telles l'île d'Orléans, la ville de Québec, le chute Montmorency et autres.
2. Modeler notre méthode d'analyse du paysage en fonction du littoral fluvial et de son écologie en regard des aménagements portuaires prévus par Rabaska. Vulgariser cette méthode et la rendre disponible auprès des institutions et des organismes voués à la mise en valeur du littoral fluvial, des cours d'eau et des plans d'eau.
3. Produire un document technique à des fins de formation, et d'application sur le terrain. Ce dernier point est complémentaire et fera l'objet d'un document plus substantiel qui sera disponible au cours des prochains mois ².

L'analyse du paysage comprend différentes caractéristiques dont il faut nécessairement tenir compte. La démarche consiste à mesurer les traits distinctifs qui le rendent unique et, par conséquent, inimitable sur le plan touristique. Les éléments distinctifs se manifestent principalement en regard de :

- L'écologie : l'écologie du paysage fait référence au relief, à la végétation, à l'hydrologie et à la faune sous toutes ses formes.

² L'ouvrage en question a pour titre *Le développement touristique, une vision environnementale* (550 pages).

- L'histoire : les valeurs historiques du paysage font ressortir l'authenticité et les caractéristiques uniques du milieu tant sur le plan emblématique qu'identitaire.
- Les aménagements actuels et futurs qui rehaussent ou atténuent la valeur du paysage.

Notre analyse fera aussi l'objet d'un mémoire que nous déposerons auprès du Bureau des audiences publiques (BAPE). Nous demanderons d'être entendus par cet organisme.

La méthodologie

L'étude du paysage naturel comporte quatre étapes :

1. l'inventaire : consiste en un relevé des caractéristiques du paysage au moyen d'une grille d'analyse (relief, végétation, berges, eau);
2. la détermination et le choix des points de vue majeurs d'où le paysage peut être habituellement observé;
3. l'évaluation du paysage et l'impact des nouveaux aménagements : grille d'analyse
4. Rédaction du rapport.

L'étude du paysage patrimonial

Rappelons que Québec et sa région environnante est le lieu où a pris racine la civilisation canadienne autant française qu'anglaise. De l'origine à nos jours, il est évident que le paysage, sur le plan historique et naturel, est substantiellement transformé. Cependant, il existe encore des portions de paysage qui ont conservé leur profil d'origine et pour mentionner un exemple, rappelons le cas de Grondines alors qu'Hydro-Québec a dû passer sous le fleuve la ligne électrique de 450 kilovolts en provenance de la Baie James. Le consultant (Urbatique, 1985) a démontré que le projet mettait en péril un secteur patrimonial unique du paysage type du Saint-Laurent. Il faut mentionner que cette ligne de transport électrique a été construite après celle qui traverse l'île d'Orléans alors qu'Hydro-Québec n'était nullement soumis aux exigences environnementales d'aujourd'hui.

La recherche historique portera sur les points suivants :

- L'évolution historique du milieu et de son paysage;
- Les éléments archéologiques;
- Les autres valeurs culturelles à caractère historique.

La définition du territoire à analyser

Son périmètre

Le port méthanier est localisé à un endroit déterminé, soit immédiatement à l'ouest des lignes à haute tension qui traversent le fleuve en passant sur l'île d'Orléans. Il va sans dire que l'analyse portera davantage sur la portion du territoire périphérique du port et de ses aménagements. Cependant, afin d'évaluer objectivement cette partie directement touchée par les aménagements, il est nécessaire de situer le projet dans l'ensemble du paysage de la ville de Lévis en rapport avec celui de la ville de Québec. Ces deux entités urbaines constituent dans leur globalité une destination touristique de premier plan. Dans cette perspective, les conséquences de l'implantation d'un port méthanier, risque d'avoir un impact non seulement local mais aussi régional.

L'analyse aura ainsi deux niveaux d'intensité. Le premier, où l'étude sera plus superficielle, portera sur la portion du territoire comprise entre les limites ouest de la ville de Lévis et le chantier Davie ainsi que la rive nord entre Cap Rouge et la chute Montmorency incluant le littoral de l'île d'Orléans entre Sainte-Pétronille et Saint-Laurent. Une analyse plus approfondie portera sur la portion entre le chantier Davie et Beaumont où doit être implanté le port méthanier.

L'analyse déborde l'emplacement même du port méthanier pour des raisons évidentes. Il faut bien comprendre que le port et ses aménagements ont un impact sur l'ensemble du littoral et du paysage d'une destination touristique majeure non seulement au Québec, mais à l'échelle mondiale. Les deux rives forment une cohésion qu'il est difficile de dissocier en raison de leur configuration géographique, de l'étroitesse du chenal, de la présence de l'île d'Orléans; de plus, répétons-le, cette région s'inscrit dans l'histoire de toute la nation canadienne. Il serait insensé de couper une branche principale sur laquelle nous sommes confortablement assis.

Les points de vue majeurs

L'évaluation du paysage se fait à partir de différents points de vue. Étant donné que l'analyse porte sur le littoral de Lévis, il est logique que les principaux points d'observation (points de vue majeurs : PVM) se retrouvent du côté de la ville de Québec et de l'île d'Orléans puis à partir du fleuve en tenant compte de la navigation touristique (croisières et plaisanciers). En outre, il convient de déterminer les PVM en plaçant l'observateur aux principaux endroits où les percées visuelles donnent sur le quai du port méthanier.

L'ensemble de ces points d'observation seront soumis à la grille d'analyse en considérant le paysage actuel et en comparant ensuite le résultat avec la présence du port méthanier (installations terrestres et maritimes).

À la suite d'une observation préliminaire sur le terrain, les PVM retenus sont les suivants (voir carte des PVM) :

- La terrasse Dufferin;
- Les plaines d'Abraham (Parc des champs de bataille);
- La pointe de Sainte-Pétronille, île d'Orléans;
- Quelques PVM sur l'île d'Orléans;
- La pointe de la Martinière;
- Différents points sur le fleuve;

Les caractéristiques du territoire

La caractérisation du territoire touristique porte sur les éléments dominants distinctifs et qui ne peuvent être copiés ou modifiés, mais cependant qui peuvent être altérés par des aménagements inadéquats. C'est là qu'apparaissent les éléments à caractère naturel et patrimonial.

Sur le plan naturel, trois caractéristiques seront considérées :

- Le relief : les caractéristiques topographiques, les phénomènes géologiques et autres aspect connexes.
- La végétation : les boisés, les écosystèmes, leur état, les espaces fragiles, les éléments distinctifs, etc.
- L'hydrologie : le fleuve, les tributaires, les courants et autres caractéristiques maritimes.

Sur le plan patrimonial, deux types de paysage seront considérés :

- Les paysages emblématiques : ils se distinguent par leur caractère unique, investis de valeurs uniques à caractère historique et patrimonial sans que des composantes y soient nécessairement présentes.
- Les paysages identitaires : ils se construisent à partir de territoires, d'espaces naturels ou de tissus urbains qui incarnent une spécificité géographique ou culturelle associée à l'occupation humaine.

Chapitre 2

L'analyse du paysage

Cette section de l'analyse touche deux aspects complémentaires du paysage touristique : sa valeur esthétique et sa valeur historique (patrimoniale). Il s'agit donc de la valeur intrinsèque telle que soulignée plus haut.

La valeur esthétique du paysage perçue par un touriste est dans une certaine mesure subjective puisque chacun apprécie un paysage en fonction de ses propres critères. Il n'en demeure pas moins qu'un paysage remarquable fait l'unanimité et que les sites touristiques offrant un panorama de premier choix sont les plus courus. Afin d'évaluer la valeur esthétique d'un site, *l'Institut nord-américain de recherche en tourisme inc* a mis au point, en 1992, une technique à la fois simple et la plus objective possible, laquelle a été améliorée depuis. À cette fin, une grille d'évaluation a été élaborée où les caractéristiques naturelles et patrimoniales dominantes y sont inscrites et auxquelles correspondent des valeurs numériques. En annexe 2, on trouvera une explication de chacune des caractéristiques étudiées et le pointage correspondant.

La valeur historique (patrimoniale) pose moins de difficulté dans la mesure où des éléments (vestiges) sont présents. En outre, une région comme celle de **la Capitale nationale conserve encore de nombreux éléments historiques, qu'ils soient rénovés ou reconstitués. Cette valeur n'est-elle pas reconnue par l'UNESCO et inscrite sur la liste du patrimoine mondial?**

L'analyse du paysage historique

À la fonte des glaciers qui couvraient une partie de l'Amérique, il y a 12 000 ans, il se créa trois accès principaux vers les Grands Lacs : la rivière Mississippi vers le Sud, la rivière Hudson vers l'actuel New York et le Saint-Laurent. Cette dernière porte d'entrée menant aux Grands Lacs était la meilleure. Cette glaciation laissa, sur les rives du fleuve, des terres fertiles retenant l'attention des pionniers, notamment l'île d'Orléans et la côte de «Beau Pré» d'où elle tirera son nom.

Le résultat de cette transformation géomorphologique laissa un fleuve étroit à la hauteur de Québec (signifie rétrécissement), des falaises dominantes atténuant les vents d'Est nécessaires pour remonter le fleuve, des effets de courants et de marées, bref tous ces phénomènes ont forcé les explorateurs à établir leurs quartiers généraux au pied du Cap-aux-diamants, confirmant ainsi Québec comme port d'entrée à l'est du continent.

De cette situation, Québec devenait la clef géostratégique de l'Amérique du Nord, théâtre de batailles mémorables dont celle des Plaines d'Abraham.

Le rôle de Québec prit de l'importance pendant les guerres napoléoniennes alors que la France imposa un blocus à sa rivale l'Angleterre. Privée des bois de l'Europe du Nord, l'Angleterre s'approvisionne substantiellement des bois du Québec pour entretenir sa flotte.

Par la suite, l'apparition des bateaux à vapeur, capables de remonter les courants et les chemins de fer ont modifié sensiblement le caractère commercial de Québec au profit de Montréal, forçant ainsi la Capitale à se lancer dans des secteurs mous tels le textile, la chaussure, le conditionnement du tabac. Paradoxalement, Lévis connut des jours moins sombres devenant un lieu où transitaient de nombreux immigrants allant vers l'ouest du pays. Le commerce prospéra, on réussit à maintenir une construction navale. Toutefois, la construction du pont de Québec mit fin à cette prospérité et la première Guerre redonna à Québec un nouvel élan grâce à la fabrication de munitions. Petit à petit, la région se dote d'organes de fonctions; ville portuaire au début, commerciale ensuite avec les fourrures, militaire avec les guerres coloniales, puis centre administratif, s'y ajoutent des institutions de nature religieuse, éducative, et résidentielle.

Les choses changent radicalement au début du XXe siècle avec l'apparition des transports en commun et la voiture individuelle. La population s'urbanise et explose et ce fut pire après la deuxième Guerre. Les banlieues s'intensifient et l'Administration se gonfle pour atteindre des sommets avec la Révolution tranquille. La pollution ferme les plages et les bungalows pullulent avec leur «car port», leur «patio» et leur piscine. Il n'en fallait pas plus pour que la fonction commerciale du centre-ville se déplace dans des mégas-centres commerciaux de banlieue où les clients peuvent presque entrer avec leur «char» dans les magasins. Désespéré, on crut trouver le remède en construisant une autoroute surélevée (Dufferin) permettant à l'administratif de passer par-dessus le commercial et le transit industrialo-portuaire. L'effet contraire se produisit offrant à ceux qui pouvaient s'offrir une voiture de fuir vers la périphérie et loger les moins nantis dans les HLM pour vider la Place Royale et une partie de Saint-Roch où on y laissa un «trou».

Limité par les Laurentides et le nouveau pont Laporte aidant, tout se mit à converger vers la Rive-Sud où Charny, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur et Saint-Jean-Chrysostome se transformèrent en pouponnières du Québec métropolitain. On ferme les écoles au Nord, on en construit au Sud. Pour faire face à la hausse des coûts, chacun développe son parc industriel, ses petits centres commerciaux et édifices commerciaux et les taxes continuent de s'accroître. Flairant les problèmes, chez nous comme ailleurs, le gouvernement n'a pas d'autre choix que de forcer les fusions municipales, créant ainsi une seule ville sur la Rive-Sud.

À la différence de Québec, Lévis, la nouvelle ville, n'est pas cloisonnée par le relief et possède tout le champ d'expansion nécessaire. Sans pour autant atténuer le caractère historique et patrimonial de la vieille ville de Québec, dans vingt-cinq ans, on peut penser que Lévis sera la ville la plus peuplée et la plus active du Québec métropolitain. Encore faut-il que nos administrateurs, instruits des dangers de l'horizontalité, favorisent un ensemble politique de planification moins fragmentée et moins conflictuelle.

Devant cette croissance, il n'est pas surprenant que Lévis et ses rives fluviales soient la convoitise de promoteurs plus magnétisés par les valeurs monétaires que sociales et environnementales. **Vu la baisse du niveau des eaux du Saint-Laurent dans un avenir prévisible, l'activité portuaire doit faire l'objet d'une très grande attention, et vu également la croissance démographique fortement enclenchée, il est impératif de réserver le peu de littoraux qui reste à des fins touristiques et sociales plutôt qu'économiques.**

Cette brève analyse historique du paysage ne serait être complète sans l'ajout de quelques commentaires sur la région de la Capitale vue du fleuve. Des milliers de croisiéristes et de plaisanciers font de notre région leur point de chute et, depuis peu, leur point de départ. Sa beauté et sa perception en sont inévitablement la cause. À cet égard, **selon les capitaines de croisières, ils considèrent Québec parmi les trois plus belles escales au monde.**

La région de la Capitale vue du fleuve

Les hautes falaises boisées qui bordent le fleuve dans la région de Québec masquent l'étendue de la ville jusqu'à ce que le voyageur venu de l'amont atteigne Saint-Romuald. Les rives jusqu'à là ne semblent que piquetées, ça et là, d'habitations riveraines. Au-delà, sur le sommet de la falaise se profilent quelques hauts édifices récents. Comme les plaines d'Abraham (le parc des champs de bataille) sont libres d'habitations, ce n'est qu'en atteignant la Citadelle et le Château Frontenac que le cité de Champlain se découvre. Encore faut-il doubler le Cap-aux-diamants pour découvrir l'étendue de l'occupation humaine. Celle-ci, en effet, s'étale d'un plateau surplombant le fleuve jusqu'à la base des Laurentides. Apparaît de même une zone densément peuplée, la côte de Beaupré sur une mince tablette littorale qui s'étire jusqu'au mont Sainte-Anne qui ferme le décor.

L'approche par l'aval est fort différente. La côte sud de l'île d'Orléans présente certes jusqu'à Beaumont un aspect bucolique, mais dès qu'on atteint la pointe ouest de l'île, tout Québec se découvre : l'activité portuaire, les édifices prestigieux de la haute-ville, les faubourgs et la banlieue qui monte à l'assaut en direction de Charlesbourg. Bref, c'est là que la ville se découvre au voyageur venu du Saint-Laurent. Cette disposition des lieux a toujours fasciné l'arrivant. Tout ce qui précède semble peu peuplé, presque

désert quoique verdoyant. Si ce n'était des pylônes et des fils électriques qui traversent le fleuve plus en aval, on ne pourrait soupçonner une importante concentration humaine.

Cette étroite fenêtre est d'autant plus frappante que pour y arriver, le fleuve change brusquement d'orientation à la hauteur de Lauzon et de la Pointe Lévy. Ce passage étroit qui a joué un rôle si important dans le sort de la Nouvelle-France et du Canada laisse couler **un fleuve au maximum de sa puissance. Un redoutable courant s'y manifeste. Si l'on songe que toute l'eau des Grands Lacs plus celle d'une centaine d'affluents s'y engouffre** on peut mesurer la force qui s'y déploie. Encore faut-il ajouter à cette force celle de la marée qui peut, à son maximum, atteindre vingt et un pieds de hauteur.

En saison hivernale, les glaces que soulève la marée s'engouffrent dans cet étroit passage avec une puissance sans pareille. **C'est une des portions du fleuve les plus dangereuses à la navigation.** Le pilotage dans cette section du Québec, s'il a pu à ce jour éviter la catastrophe écologique tient du miracle et de l'extraordinaire habileté et des connaissances des courants et des fonds marins accumulées par les pilotes au cours des âges. Les risques sont d'autant plus élevés qu'on peut craindre que, dans un avenir pas si lointain, le débit du fleuve soit affecté par une réduction sensible du flot. Il conviendrait donc d'agir sur ce segment avec d'extrêmes précautions. Courants, glaces et marées combinées peuvent changer les lieux de Carybe en Sylla.

L'analyse du paysage naturel

L'évaluation du paysage naturel porte sur les six unités de paysage suivantes, lesquelles se distinguent par l'homogénéité des éléments qui les composent.

1. Le secteur Saint-Nicolas : le paysage compris entre les limites ouest de Saint-Nicolas et le Pont de Québec;
2. Le secteur Cap-Rouge : le paysage compris entre les limites ouest de Cap-Rouge et le Pont de Québec;
3. Le secteur Lévis : le paysage urbanisé entre le Pont de Québec et le Chantier Davie;
4. Le secteur Sainte-Foy : le paysage urbanisé entre le Pont de Québec et la limite de Sainte-Foy et Québec (côte Guilmour)
5. Le secteur Québec : le paysage urbanisé entre la côte Guilmour et la chute Montmorency
6. Le secteur Îles d'Orléans : le paysage de la Rive-Sud de l'île d'Orléans, de Sainte-Pétronille à Saint-Laurent;
7. Le secteur Rabaska : le paysage de la Rive-Sud de Lévis, du chantier à la limite Ouest de Beaumont.

Chaque unité comprend une ou plusieurs sections où la grille a été appliquée. La grille comprend dix caractéristiques du paysage et chacune d'elles comporte différentes valeurs numériques déterminées par des critères spécifiques (voir l'annexe 2). La somme de ces valeurs donne un pointage, lequel permet de classer le paysage étudié dans une des dix catégories (la catégorie supérieure étant 10).

Afin d'alléger la présentation, on retrouve, en annexe à ce chapitre, l'analyse de chacun des secteurs, sauf celui de Rabaska que l'on présente à la suite du tableau 1. Ce tableau résume l'ensemble de l'analyse de chacun des secteurs.

Tableau 1 : synthèse de l'analyse du paysage

L'unité de paysage	Pointage	Catégorie
Secteur Québec	128,0	8
Secteur Île d'Orléans	81,0	6
Secteur Rabaska	79,2	5
Secteur Lévis	69,0	5
Secteur Sainte-Foy	51,0	4
<i>Secteur Cap-Rouge</i>	<i>87,5</i>	<i>6</i>
<i>Secteur Saint-Nicolas</i>	<i>84,0</i>	<i>6</i>

Étant situés hors du champ visuel, les secteurs de Saint-Nicolas et de Cap-Rouge ont été analysés à titre de comparaison seulement, et ils ne sont pas considérés dans l'évaluation.

L'analyse du secteur Rabaska

L'analyse du secteur où sera implanté le projet Rabaska impose une démarche en deux temps, l'un consacré à l'histoire de Lévis puisque que ce volet a littéralement façonné le profil socio-économique de la région et l'autre, au paysage riverain.

La géomorphologie du fleuve

Dans la région de Québec, la Rive-Sud du Saint-Laurent ne présente pas moins d'intérêt que la Rive-Nord et cela à tous les égards : physique, humain, économique et politique. L'occupation humaine y a d'ailleurs précédé de longtemps celle de la rive opposée avant que les Européens s'y installent.

À la hauteur de Lévis, au lieu de poursuivre son ancien cours au nord de l'île d'Orléans, le fleuve vire brusquement vers le nord-est. Cette réorientation subite s'explique à la fois par la lente surrection du chenal nord et l'enfoncement du fleuve dans des matériaux plus friables de la Rive-Sud. Après l'étréouissement des rives où se situe le pont de Québec, c'est là que le cours d'eau atteint sa plus grande profondeur. Pour le reste, Lévis

demeure proche parent de Québec avec les hautes falaises abruptes, la mince tablette littorale, les matériaux plissés, les alignements de petits reliefs gréseux résistants.

Ce coude du fleuve ne facilite en rien l'évacuation des eaux vers l'estuaire et encore moins celle des glaces que l'action des marées dégage des rives et précipite vers ce goulot pendant la longue saison hivernale. La puissance de la marée descendante qui s'ajoute aux douze mille mètres cubes seconde que transporte le fleuve y produit un courant auquel les navigateurs ont donné un nom évocateur : le Taureau.

Cette contrainte explique en partie que la Rive-Sud ait été occupée plus lentement par les Européens, mais ce n'est pas, il s'en faut, la seule raison. Si l'on considère le réseau hydrographique de la région, on constate que tous les affluents du fleuve convergent vers Québec telles les jantes d'une roue. Toutefois, du côté sud, seuls deux d'entre eux l'atteignent directement sans déviation ni détour : la Chaudière et l'Etchemin. Les autres, en rencontrant des bancs de grès dévient soit vers l'est ou l'ouest avant d'atteindre le Saint-Laurent. Toutes d'ailleurs ne le font qu'après avoir franchi des chutes. Rencontrant des résistances structurales, elles n'ont pas encore réussi à adoucir leur profil d'équilibre.

En plus d'être relativement rectilignes et perpendiculaires au fleuve, la Chaudière et l'Etchemin trouvent leur source loin en amont dans le piedmont des Appalaches. Plus remarquable encore, à peine le partage des eaux est-il atteint que d'autres rivières, telle la Kennebec, prennent le relais sur d'autres versants pour rejoindre l'Atlantique en Nouvelle-Angleterre.

Les conséquences historiques

Ces caprices géomorphologiques, plus particulièrement les rivières, ces raccourcis du fleuve à la mer, constituent **depuis toujours (plus de neuf millénaires) des voies de pénétration et d'échange comme aussi des voies d'invasions.**

L'orientation des bancs de grès légèrement obliques par rapport au fleuve a doté la rive droite¹ d'avancées résistantes et, entre elles, d'une guirlande d'anses que la basse marée découvre. Ces anses furent utilisées, au 19^e siècle pour la construction navale et le commerce du bois. Si, au 17^e siècle, l'embouchure de la rivière Saint-Charles convenait aux navires de faible tonnage et de petit tirant d'eau et se prêtait bien au carénage, l'augmentation du tonnage favorisa la rive droite. Les anses servirent dès lors au retrait des billes à équarrir derrière des estacades alors que la profondeur du fleuve facilitait l'approche et le chargement des navires.

Provoqué par le blocus continental pendant les guerres napoléoniennes et prolongé par des tarifs favorables à la colonie, ce commerce naval attira sur la Rive-Sud une main-d'œuvre abondante. Les chantiers navals qui donnèrent à la ville de Québec une

¹ La rive droite et gauche dans le sens du courant vers la mer.

extension considérable de sa basse ville furent souvent concurrencés et même dépassés par ceux d'en face. Du même coup, l'arrière-pays agricole de Chaudière-Appalaches fut aussi favorisé par cette intense activité.

C'est cette occupation riveraine qui donnera naissance à la ville de Lévis. Malgré l'insécurité des lieux, la rive droite commença à se peupler dès 1647. En 1651, le gouverneur de Lauzon vint à Québec et suscita un véritable peuplement de la côte sud donnant naissance à plusieurs paroisses rurales de Saint-Nicolas à Beaumont. Il eut bien quelques activités industrielles pendant cette période (scieries, exportation de farine, de bois pour les navires du roi, tanneries), mais le mercantilisme métropolitain n'en favorisait guère l'expansion ni, bien sur, la création d'une véritable ville.

Celle-ci fut l'œuvre du fils d'un jeune officier de l'armée de Murray, Henry Caldwell. Sur sa lancée, en confondant allègrement ses biens et ceux de l'État, il devint rapidement le plus grand propriétaire foncier de la région et au-delà. En 1818, John Caldwell, fils et successeur d'Henry, décida d'aller encore plus avant et de fonder une ville à laquelle il donna, pour plaire au duc de Richmond, le gouverneur, le nom d'Aubigny, titre que celui-ci détenait.

L'empressement qui le caractérisait causa son malheur. Pressé d'arriver à ses fins, il puisa abondamment dans les caisses de l'État, à telle enseigne qu'en 1834, on découvrit une défalcation de 100 000 francs dans les comptes qu'il gérait comme Receveur général, successeur de son père, Henry. Acculé à la faillite, la seigneurie de Lauzon retomba entre les mains de l'État. De cet étrange parcours, la ville d'Aubigny prit, en 1861, le nom de Lévis (pour rappeler le vainqueur de la bataille de Sainte-Foy).

Le commerce maritime qui avait fait la fortune de la rive gauche et plus encore de la rive droite s'étiola rapidement quand les avantages tarifaires et les changements techniques dans la construction navale mirent fin à cette activité. Seul un chantier réussit à s'adapter à cette nouvelle situation, la Davie Ship Building, implantée à Lauzon. La plupart des installations disparurent progressivement du paysage riverain.

L'Acte d'Union avait été imposé au Bas-Canada afin que ce dernier participe au remboursement de la dette contractée par le Haut-Canada pour la construction de canaux destinés à rendre accessible la route des Grands Lacs et pour éviter que le flux commercial ne dérive vers les États américains. Cette solution ne dura guère parce que les chemins de fer succédèrent rapidement au transport fluvial. Là encore, la rive droite et la ville de Lévis furent favorisées. En effet, à la hauteur de Montréal, la voie ferrée passa de la Rive-Nord à la Rive-Sud du fleuve et se dirigea vers Halifax. Une première ligne, vers Richmond, fut établie en 1854. Quelques années plus tard, l'Intercolonial ouvrait la route vers les Maritimes. Bientôt, la Quebec Central Line atteignit Boston et le Grand Tronc relia le tout à l'ouest du continent. La stagnation s'installa à Québec pendant que Lévis devenait un port très actif, une porte ouverte pour les vagues

d'immigrants, un lieu de transit pour les marchandises destinées à l'Ouest canadien en pleine expansion. Des dizaines d'industries de toute sorte s'y implantèrent : construction navale, fabriques d'outillage agricole, voitures, carrosseries, scieries, fonderies, tanneries. Tout y prospéra. Le secteur résidentiel et commercial suivit. Ce fut aussi une période de fondations sociales et religieuses de grande ampleur. En 1752, le curé Joseph-David-Déziel mis en œuvre diverses institutions : collèges, couvents, hôpitaux, paroisses nouvelles, etc. Ses œuvres remarquables à tous égards subsistent toujours.

De 1861 à 1900, Lévis devint un des centres industriels les plus importants du Québec. Ce fut son âge d'or. De cette époque demeure encore un très riche patrimoine architectural : grands édifices religieux, civils, commerciaux et éducationnels, villas et maisons cossues de style victorien comme aussi trois fortifications dont une en très bon état. En effet, en 1870, craignant que les États-Unis, qui en fin de guerre de Sécession, disposaient d'une formidable armée, ne soient tentés à nouveau d'envahir le Canada, la Couronne britannique y construisit tout un système de défense. Par bien des aspects, ce patrimoine se compare avantageusement à celui de Québec et plus encore à celui du Canada et au reste de l'Amérique du Nord.

Avec le nouveau pont de Québec, la rive gauche fut rattachée au réseau ferroviaire et permit à la Vieille capitale de reprendre son essor commercial, portuaire et industriel. Lévis connaît, à son tour, un certain déclin entre les deux guerres. La seconde cependant renforça les chantiers navals et l'activité générée par le conflit ranima fortement la région.

Au lendemain de la seconde Guerre, c'est surtout le secteur tertiaire qui montrait un certain dynamisme. Il faudra attendre les années soixante pour que la prospérité se manifeste à nouveau. La route transcanadienne et la bretelle de la route Kennedy vers le Sud créèrent un carrefour très actif. Quand, en 1970, le pont Pierre Laporte ouvrit une issue au trop-plein des villes-dortoirs de la rive gauche, le secteur ouest du comté de Lévis se couvrit de maisonnettes. Ce qui n'avait été que des noyaux paroissiaux épars devint rapidement contigu pour former, d'est en ouest, un conglomérat urbain continu, le tout par étapes, puis d'une façon accélérée fusionna en une seule ville, Lévis. Cette dernière compte maintenant cent vingt-cinq mille habitants. Dotée d'un relief favorable à l'expansion industrielle, commerciale et résidentielle, il est raisonnable de penser que Lévis rejoindra et dépassera même Québec dans le prochain demi-siècle.

L'histoire a littéralement façonné non seulement le paysage économique, mais aussi le paysage naturel. Le chantier maritime, l'urbanisme lévisien, les concentrations ne sont pas le fruit du hasard, mais le résultat des différents événements qui ont marqué notre histoire. L'analyse de l'un est à la fois celle de l'autre.

L'analyse du paysage naturel du secteur Rabaska

L'analyse du paysage naturel se fait à partir de la grille où chaque élément obtient un pointage en fonction de critères préalablement définis. Les trois photos suivantes serviront de référence. Il est bon de mentionner que l'analyse se fait sur le terrain alors que les photos servent uniquement d'illustration; pour fin d'économie d'espaces, elles n'y sont pas toutes incluses.



Partie est du secteur Rabaska où est prévu le port méthanier



Secteur Rabaska, paysage obstrué par les lignes haute tension.



Secteur Rabaska, partie ouest urbanisée

Le paysage du secteur Rabaska comprend trois parties distinctes et à la fois continues : à l'ouest, la partie urbanisée, le centre à dominance agricole et à l'est, la partie beaucoup plus boisée. Chacune de ces parties a fait l'objet d'une analyse spécifique et la moyenne donne le résultat pour l'ensemble du secteur.

Le relief : tout le long de notre évaluation du paysage des deux rives du Saint-Laurent, le littoral présente un relief modéré, mais suffisamment abrupt pour donner une dimension verticale appréciable au paysage. Le fleuve coule ainsi entre deux falaises où, à certains endroits, l'espace entre les hautes eaux et le pied de cette falaise est étroit, particulièrement du côté de Lévis. Il va sans dire que cette topographie apporte au panorama une richesse visuelle de premier choix. Mentionnons au passage qu'Environnement Canada dans le *Portrait de la biodiversité du Saint-Laurent* (site internet) considère cette portion du rivage comme ayant un relief élevé et estran rocheux (grès et schistes).

Dans la partie ouest, la plus urbanisée, le relief est moins prononcé, mais suffisant pour bien percevoir une pente continue. Aucun édifice en hauteur n'atténue le profil topographique et, perçus du fleuve et de l'île d'Orléans, les aménagements urbains se confondent très bien avec la végétation. Notons que les lignes à haute tension, visibles à l'Est, ne sont plus perceptibles dans la partie urbanisée. Évidemment, la présence du fleuve et les berges encore bien préservées ajoutent un encadrement exceptionnel. À cet égard, il existe peu de construction sur les berges même ce qui crée une zone de transition naturelle entre l'espace urbain et le fleuve. Cette bande végétale constitue des habitats privilégiés pour la faune ailée aquatique.

On note également que le relief présente une particularité intéressante en ce sens que la partie ouest du secteur a une pente relativement douce alors que la partie est est beaucoup plus abrupte. Malgré la qualité du panorama, la ligne à haute tension est particulièrement visible et diminue sensiblement le pointage. Cette ligne électrique est accaparante puisqu'elle longe le sommet de la côte. Si ce n'était de cet inconvénient, le résultat de l'analyse serait différent.

Le relief va en s'accroissant pour devenir plus escarpé dans la partie est du secteur, là où les aménagements portuaires sont prévus. Cette topographie offre plusieurs possibilités en matière d'aménagement récréotouristique.

Dans l'ensemble, cette portion du rivage comprise entre le chantier maritime et la limite de Beaumont est le reflet de paysage que l'on retrouve tout le long du fleuve en allant vers l'Est. Il s'agit d'un paysage de qualité où se fait la transition entre les milieux urbain et naturel. Cette caractéristique est particulièrement intéressante puisque cette démarcation évidente se produit dans un espace restreint. Dans ces circonstances, il est plus difficile de donner une cote, mais en comparant les évaluations des autres secteurs, sa valeur du relief oscille entre 2,5 à 3 (voir la grille d'analyse à la fin de l'annexe 2).

La végétation : elle est variée et abondante dans tout le secteur alors que le feuillu domine. Dans la partie ouest, celle où le développement urbain est plus évident, les végétaux sont toujours présents et créent une harmonie avec les constructions. Même les berges sont préservées formant ainsi une bande naturelle favorable aux habitats fauniques, particulièrement à la faune ailée.

La partie centrale, beaucoup moins urbanisée, est largement occupée par une végétation arborescente où domine le feuillu alors qu'à l'Est, le boisé est beaucoup plus dense. La qualité des végétaux, leur répartition et leur densité valent une cote maximale, soit 4.

Les couleurs : En se référant aux critères d'analyse en annexe, dès qu'il y a combinaison de végétaux et d'un plan d'eau, cette valeur obtient toujours le maximum (3).

L'hydrologie : sur ce critère, il n'est pas nécessaire de discourir longuement, le fleuve étant un plan d'eau exceptionnel et d'une richesse incontestable; le pointage est aussi au maximum, c'est-à-dire 6.

Les attraits : cette portion du littoral est considérée comme *intéressante* (valeur 3) due à la topographie, à l'agencement des aménagements et aux berges relativement bien conservées. Encore ici, la ligne haute tension influence la cote, mais ne suffit pas à dévaluer davantage en considérant l'ensemble des autres caractéristiques du paysage et des éléments qui l'entourent, notamment le fleuve et l'île d'Orléans.

Le patrimoine : la valeur patrimoniale de ce secteur est non sans intérêt puisque ce territoire comprenait une petite seigneurie. Voici ce qu'en dit la Commission de Toponymie de Québec : Claude de Berman de la Martinière (1636-1719) vint au Canada, invité par son parent, Nicolas Jucheneau de Saint-Denis. Il occupe d'abord le poste de juge seigneurial et en 1678, il est nommé au Conseil souverain. Marié à Anne Després, la veuve de Jean de Lauzon, il devint en 1664, propriétaire de cette seigneurie. Mais, il en perd le droit en 1699, sans doute pour ne pas avoir tenu feu et lieu. Son bien se réduisit dès lors à la seigneurie de la Martinière, laquelle ne mesurait que dix-huit arpents. La

pointe de la Martinière fait de nos jours partie de Lévis à l'est du chantier maritime de Lauzon.

La valeur historique et patrimoniale de chaque portion de territoire varie selon la présence de vestiges anciens et en considérant l'emprise de l'occupation urbaine. Dans le cas du secteur Rabaska, plus précisément la Pointe de la Martinière, où le chantier maritime s'inscrit incontestablement dans l'histoire de Lévis et où le paysage riverain est relativement bien conservé, la valeur symbolique et identitaire obtient les cotes supérieures, soit respectivement 4 et 3.

Les aménagements : dans le cas du secteur Rabaska, les aménagements se résument à des constructions résidentielles pour la plupart. Toutefois, encore ici on ne peut ignorer les lignes électriques qui dénaturent sensiblement le paysage. Si ce n'était de cette nuisance visuelle, la cote serait largement supérieure. En consultant les trois grilles concernant ce secteur, on remarque que la cote est de 3 dans la partie ouest et de 1 dans les deux autres parties où la ligne hydroélectrique est visible. Plus loin, cette cote sera révisée en fonction des aménagements futurs du port.

Les bruits et les odeurs : aucun bruit et aucune odeur désagréable n'influencent la qualité du milieu. Restera à savoir si la présence d'un port méthanier présentera des inconvénients (cote 0).

La pondération : dans l'ensemble, la valeur du paysage du secteur Rabaska se compare à celui de l'île d'Orléans bien qu'il soit un peu moins de qualité. Cependant, le coup d'œil global permet de le considérer comme étant *beau à très beau* ce qui lui vaut une cote de 2,5.

En résumé, le pointage final est de 79,9, soit 1,8 points de moins que celui de l'île d'Orléans, ce qui en fait un paysage de catégorie 5, à moins de 2 points de la catégorie 6. Ainsi, parmi les sept secteurs analysés, celui de Rabaska vient en quatrième position en raison de la présence des aménagements hydroélectriques. Outre cette contrainte, il s'agit d'un **paysage de qualité le moins affecté de toute la région de la Capitale nationale** (voir carte 1, page 27). Il va sans dire que cette caractéristique influence fortement la qualité de cette portion du littoral et exige une mise en valeur intelligente afin de préserver cette richesse. Déjà la présence de la ligne haute tension fort visible affecte son profil ce qui incite à ne pas empirer la situation, voire même à envisager la disparition des fils et des tours comme on l'a fait à Grondines.

Conclusion de l'analyse du paysage côtier de la région

En se référant à l'analyse de tous les secteurs du paysage que l'on retrouve en annexe 1, la situation se résume de la façon suivante.

Le paysage côtier des deux rives de la région de la Capitale a subi d'importantes modifications, surtout dans le secteur Québec (entre les ponts et la chute Montmorency). La carte 1 (page 27) expose clairement la situation. Comme il en fut question précédemment, **le secteur le moins touché est la Rive-Sud à l'est de la ville de Lévis, incluant Beaumont, précisément les sites convoités par Rabaska.** Toujours en observant la carte, la côte de Lévis, incluant l'Île d'Orléans en entier, a subi des modifications pouvant atteindre 60 %. Dans la mesure où l'on souhaite préserver l'image panoramique de la côte lévisienne, il importe d'entreprendre des actions concrètes assurant l'intégrité du milieu. Il est évident que le littoral d'une ville est voué à des perturbations majeures. Cependant, il n'est pas incompatible de concevoir un développement en réservant aux rares franges maritimes encore naturelles un traitement particulier axé sur le développement durable. Les exemples sont nombreux au Québec où l'on a irrémédiablement coupé les accès aux rives ou détruit des espaces exceptionnels par des aménagements inappropriés et la région de la Capitale n'en est pas exclue : le boulevard Champlain, l'autoroute Dufferin jusqu'à Beauport, l'autoroute 73 à Charny, Ultramar à Saint-Romuald.



L'autoroute 73 à Charny

Malgré ces modifications, il n'en demeure pas moins que le littoral lévisien conserve encore un profil où l'on a su conserver une végétation intéressante, où peu d'édifices en hauteur atténuent le relief (sauf les condos en bordure du fleuve) et où aucun boulevard n'occupe les rives. Tout espoir n'est pas perdu dans la mesure où les décideurs publics sont assez vigilants et lucides pour assurer la durabilité de ce qui reste et circonscrire l'emprise industrielle aux bons endroits; l'exemple d'Ultramar est éloquent à cet égard. **Une politique de mise en valeur du littoral s'impose dans les meilleurs délais où l'on tient compte à la fois des éléments naturels et culturels (histoire, patrimoine, architecture...).**

Le secteur Rabaska, qui s'inscrit dans cet ensemble, demeure le moins bouleversé bien qu'il se situe au cinquième rang parmi les sept secteurs du paysage riverain de la région

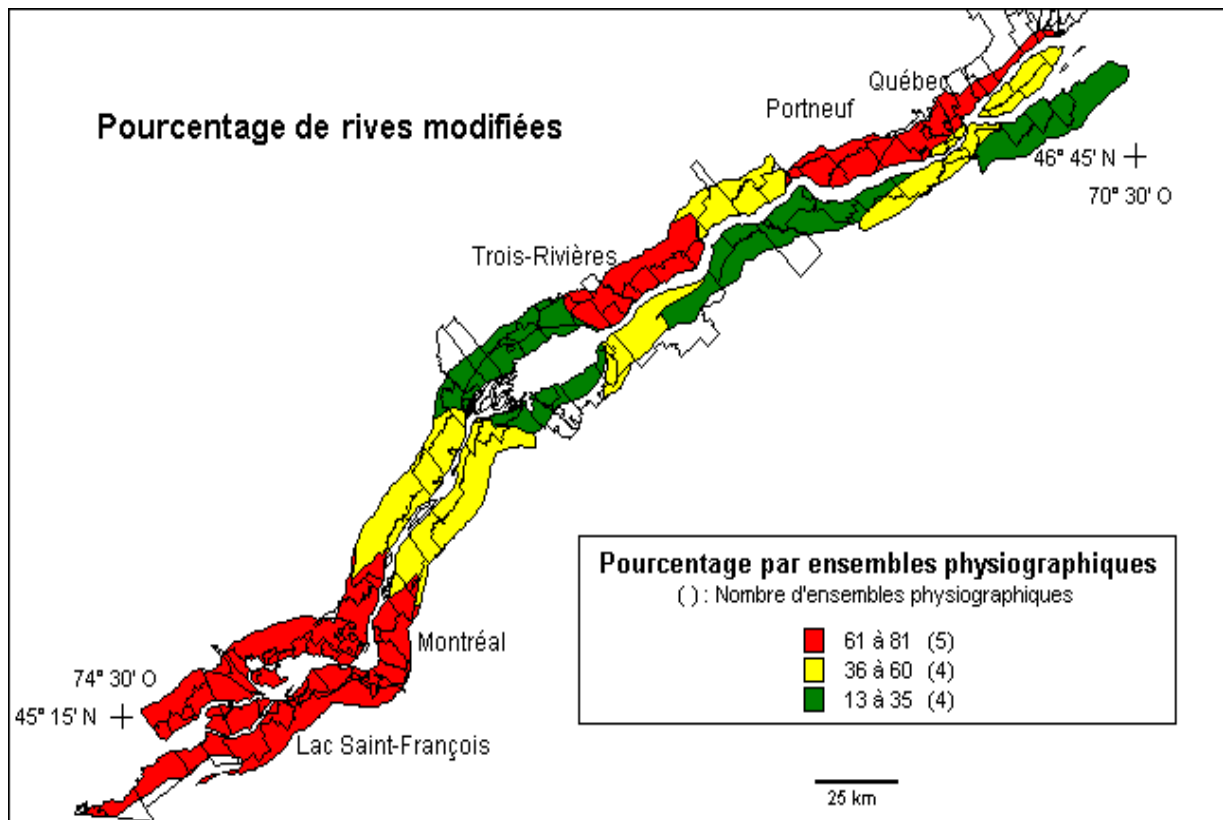
de la Capitale nationale. Répétons-le, cette position est largement due à la présence de la ligne hydroélectrique qui traverse le fleuve, en passant sur l'île d'Orléans. C'est là une entrave visuelle, flanquée à la porte même de Québec, qui crée une balafre sur l'île et sur la rive lévisienne. Nous avons, en plein visage, un exemple flamboyant d'une incohérence qui témoigne de l'insouciance des planificateurs des dernières décennies. Fiers de leurs valeurs historiques et patrimoniales, on peut imaginer quelle serait aujourd'hui la réaction des Québécois si un tel geste se répétait. Cette triste réalité susciterait, sans équivoque, autant d'émotion que soulève le projet Rabaska. Peut-on imaginer un jour qu'on puisse redonner à ce paysage toute sa splendeur en faisant disparaître cette ligne électrique comme on redonne à la rivière Saint-Charles ses berges naturelles.



Simulation du paysage sans les tours à haute tension à l'île d'Orléans

On peut sans doute rétorquer avec raison qu'un banc de gravier comme celui qui borde les rives à Saint-Nicolas (voir analyse en annexe) est tout autant néfaste, mais dans ce dernier cas, la loi environnementale oblige le propriétaire de remettre les lieux à l'état naturel une fois l'exploitation terminée. Reste à savoir combien d'années cela durera. Soulignons que ce cas comme celui de la ligne électrique sont préalables aux exigences environnementales actuelles et on peut affirmer que ces situations ne pourraient se répéter aujourd'hui.

Carte 1 : pourcentage des rives modifiées



Tiré du site Internet du ministère du Développement durable, de l'environnement et des parcs.
La biodiversité au Québec, Cadre écologique de référence, septembre 2005.

Chapitre 3

L'analyse écologique, une approche objective

Introduction

Ce troisième chapitre n'est pas en soi une évaluation écologique du territoire de Rabaska, mais plutôt une façon logique d'analyser le site dans le cadre d'une étude du paysage touristique où l'écologie constitue une variable de premier plan. Le temps et le coût ne nous permettaient pas de poursuivre une telle recherche. Il n'en demeure pas moins que cette technique s'avère la plus efficace et dépasse les jugements de valeur qui caractérisent trop souvent ce genre d'analyse.

Une étude d'impact, en particulier celle concernant l'analyse du milieu biophysique, vise à préciser les caractéristiques fondamentales de l'environnement qui seront affectées par l'implantation d'infrastructures et des activités qui en découlent. Elle constitue donc un instrument de planification du développement, de l'utilisation durable des ressources et du territoire. L'objectif est de concevoir les outils capables de préserver le milieu où s'implante un projet sans remettre en jeu sa faisabilité économique et technique. L'étude d'impact ne consiste donc pas à définir si un projet aura une incidence acceptable ou non sur le milieu puisque toute intervention provoque inévitablement des effets négatifs sur le plan écologique. Elle vise plutôt à encadrer les décisions et à fournir des indicateurs d'une démarche consciencieuse.

Il n'existe aucun projet dépourvu d'impact sur le milieu biophysique ce qui oblige à prendre en compte l'ensemble des composantes des milieux biophysiques et des facteurs humains susceptibles d'être affectés par tout type de projet. Une attitude responsable consiste à analyser, interpréter et caractériser la dynamique des relations entre les variables des écosystèmes et de la qualité de vie affectées par la réalisation du projet.

Certains facteurs sont déterminants afin de conserver la qualité du milieu. L'impact du projet sur ces facteurs devient la pierre angulaire des décisions et les éléments de mesure dans la gestion des risques. La comparaison des scénarios de réalisation du projet permet de mesurer les compromis possibles entre les coûts de réalisation et les impacts sur le milieu, car il s'agit bien de compromis. Un projet peut proposer un impact jugé acceptable par le promoteur et demeurer inacceptable pour la communauté.

Plus l'étude d'impact est objectivement quantifiable, meilleure sera la comparaison et le choix des variantes de réalisation du projet. L'étude d'impact doit donc cibler les

objectifs et les critères de sélection de la variante privilégiée par le promoteur, dans un contexte global de possibilités. Omettre une mise en contexte générale et une comparaison précise de scénarios laisse croire, souvent à tort, que le promoteur masque certains impacts indésirables.

De plus, la plupart des études d'impacts noie le lecteur dans une masse de données en oubliant de structurer les informations selon une approche hiérarchique des répercussions sur le milieu. Par exemple, l'effet visuel d'un réservoir est plus apparent que l'installation d'un gazoduc alors que dans ce dernier cas l'impact dépend davantage de l'installation de la tuyauterie proprement dite.

L'analyse environnementale doit donc suivre une démarche rigoureuse et tenant compte de la structure intrinsèque du paysage. La meilleure stratégie consiste à réaliser un inventaire des variables du milieu biophysique qui seront affectées par le projet selon un découpage hiérarchique du paysage. L'approche la moins onéreuse consiste à se doter d'un cadre de référence qui permet de découper le territoire en unité de paysage qui présente une signification pour l'analyse des impacts et repose sur un découpage stable, comme la géomorphologie du paysage. Chaque unité de paysage étant imbriquée l'une dans l'autre comme des poupées russes, on parlera de niveaux d'organisation spatiale.

Certains projets utiliseront le découpage par bassins versants, d'autres jugeront plus appropriés le cadre écologique du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, d'autres vont préférer le découpage du système d'inventaire écologique forestier du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

Bien que dans certains contextes, un choix serait plus à propos qu'un autre, le facteur échelle constitue l'élément déterminant dans le choix du cadre territorial. Dans notre cas, l'utilisation du découpage par bassin versant n'est pas le plus approprié, nous ne parlons pas d'un projet qui affectera en priorité la nappe phréatique ou les cours d'eau. Le cadre écologique du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs aurait été souhaitable, mais son découpage actuel ne comprend pas des échelles assez grandes dans le secteur du projet Rabaska. Tandis que le découpage du système d'inventaire écologique forestier touche des critères géomorphologiques pour les niveaux supérieurs du découpage, mais à plus grande échelle; il se base sur des paramètres de caractérisation végétale, lesquels ne sont pas stables et universels dans leur application.

Dans la prochaine section, nous proposons la façon de colliger les éléments de la description du milieu récepteur.

Délimitation de la zone d'étude

Comme mentionné, il est important d'inclure la structure spatiale dans une approche écologique. Cette démarche est relativement récente. En fait, elle évolue au rythme des outils informatiques d'analyse spatiale.

L'impact le plus commun d'un projet réside dans l'augmentation de l'hétérogénéité, le cloisonnement et le morcellement du paysage. Malheureusement, les écologistes ne considèrent pas combien les données sont spatialement autocorrélées et que, par conséquent, elles ne sont pas indépendantes et violent couramment les prémisses de base des tests paramétriques les plus courants.

Dans la conduite de projet d'étude d'impact, l'une des stratégies les plus courantes consiste à colliger des données et de cumuler le maximum d'information en un seul exercice de campagne de terrain. On procède ensuite à l'analyse de ces données pour interpréter l'impact du projet sur le milieu. Cette méthode conventionnelle peut être adéquate lorsque l'on souhaite réaliser des études écologiques dans des secteurs éloignés.

Mais dans le cas spécifique des études d'impact en milieu périurbain, il serait plus efficient de procéder de façon itérative. Il faut alors concevoir une stratégie d'échantillonnage qui se réalisera en plusieurs étapes, chaque étape consécutive visant à préciser l'information de l'étape précédente. Chacune des étapes concerne l'analyse plus fine d'un niveau d'organisation paysager par rapport à l'étape précédente. Il faut donc colliger les données décrivant les aspects plus globaux du paysage lors des premières étapes de campagne de terrain, pour ensuite raffiner la collecte de données selon des échelles cartographiques plus grandes. Ceci dans le but de mieux cerner et de documenter avec discernement les facteurs déterminants dans la conservation de la qualité du milieu. En effet, un projet périurbain affecte généralement de petites surfaces, mais malgré leur faible importance à l'échelle d'une région, ces territoires peuvent comporter des milieux à haute valeur écologique ou sociale. Considérer explicitement la structure spatiale des écosystèmes permet d'adopter une démarche méthodique dans la compréhension des processus écologiques, et en particulier lors de l'analyse d'impact.

Au cours des premières visites de terrain, lesquelles visent à colliger les données globales de l'aire d'étude, on définit la nature des variables biophysiques du milieu. Grâce à ces renseignements préliminaires, il est ensuite possible de spécifier à quelles échelles chacune des variables sera mesurée. Et la résolution de mesure sera considérée autant sur le plan spatial que temporel. En effet, selon une base temporelle, une mesure de la qualité de l'air sera le reflet des conditions météorologiques qui prévalent à l'heure où elles sont prises, mais elles varient selon la période de la saison et entre les saisons.

La définition de l'aire d'étude et son découpage en niveaux d'organisation hiérarchique permettent de considérer la mesure des variables selon des perspectives allant de

globale à locale. Cette démarche offre plus de rigueur qu'une démarche d'enquête aléatoire sur une aire d'étude plus ou moins définie arbitrairement.

Choix du cadre de référence

Nous avons mentionné trois types de cadres actuellement reconnus par le gouvernement du Québec. Nous avons également souligné l'importance de baser nos critères de découpage sur des paramètres stables du paysage, même aux plus grandes échelles d'analyse. La géomorphologie du paysage constitue donc une base conceptuelle à privilégier.

D'entrée de jeu, le cadre écologique du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs offre les critères les plus appropriés pour un projet tel que Rabaska. Les facteurs ou paramètres de découpage se basent essentiellement sur la géomorphologie et les faciès topographiques. Nous croyons que les évaluations environnementales doivent se concevoir selon ce découpage hiérarchique et que la structuration des données doit se réaliser jusqu'à l'élément topographique (niveau VII). Dans des cas bien spécifiques, il pourrait être pertinent de colliger et de structurer les données jusqu'au niveau le plus fin, soit le faciès topographique (niveau VIII).

Malheureusement, les données officielles du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ne touchent que l'ensemble topographique pour le secteur du projet Rabaska. Les responsables de l'évaluation environnementale doivent alors concevoir leur propre découpage pour les niveaux inférieurs.

Un tel cadre de référence élimine les critères subjectifs dans la définition d'une aire d'étude. On sélectionne un niveau hiérarchique dont l'échelle est voisine de la superficie du projet, ou d'une forme d'impact. Dans le cas de Rabaska, l'aire couverte par une explosion peut servir de critère de sélection. Fort probablement que l'ensemble topographique ou l'entité topographique pourraient être le niveau de départ du découpage.

Dans le cas du gazoduc, un découpage par faciès topographique serait suffisant. Cette unité de découpage du paysage permet de tenir compte de superficies comportant des composantes écologiques ayant un lien spatial entre elles. Il devient plus crédible de prendre ces unités que de se contenter d'une simple zone tampon. En revanche, la zone tampon permet de sélectionner les faciès affectés par la construction et la mise en service du gazoduc.

Bien que le découpage ne soit pas celui officiellement produit par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les experts qui ont pour mandat de réaliser les évaluations environnementales sont assez compétents pour affiner le découpage actuel en définissant les niveaux manquant.

En conclusion, la définition d'une aire d'étude basée sur un découpage géomorphologique constitue un cadre de référence favorisant l'intégration des objectifs

du développement durable au projet Rabaska. Dans le cas où le projet est réalisé, il est impératif d'assurer le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique de la communauté hôte. Le projet doit viser une intégration et un équilibre entre ces trois composantes pendant la planification, la réalisation et la durée des opérations.

Les décisions relatives au site et aux scénarios d'implantation doivent inclure la participation des citoyens et satisfaire leurs besoins. Il est donc primordial que les discussions sur les différentes variantes reposent sur des assises objectives d'analyse et d'interprétation des impacts. **C'est pourquoi nous insistons autant sur l'utilisation d'un cadre de référence écologique, lequel offre l'impartialité souhaitée par les citoyens lors de la description du milieu récepteur.**

Description des composantes du milieu

Une étude d'impact décrit l'état de l'environnement avant la réalisation du projet et les conséquences suite aux aménagements. Plusieurs inventaires sont requis, autant sur le plan qualitatif que quantitatif. Il faut donc que le promoteur se soumette aux directives, autant fédérales que provinciales pour réaliser son étude. Des consultations publiques peuvent être requises pour satisfaire les exigences de l'une ou l'autre des instances gouvernementales.

La construction comme l'exploitation d'un terminal méthanier affectent tant le milieu humain que le milieu biophysique. La plupart des impacts sont jugés temporaires puisqu'ils seront directement imputables à l'aménagement du site et à la construction des infrastructures et des installations d'équipement. Mais plusieurs impacts sont permanents puisque la présence du port et ses installations empêchent définitivement un retour à l'état original du milieu. Le promoteur propose des mesures d'atténuation. Elles devraient idéalement rétablir, au mieux, le niveau initial de productivité et de diversité de l'élément topographique ou du faciès topographique.

Le choix des variables sera largement défini par les directives du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et des autres autorités fédérales concernées. Mais on peut déjà identifier les grandes classes de variables affectées par la construction de la jetée et des installations des réservoirs d'entreposage du gaz naturel liquéfié.

- Groupes des composantes du milieu biophysique aquatique (fleuve, rivières et ruisseaux)
 - Habitat fluvial du poisson
 - Ichtyofaune

- Faune des fonds marins (vertébrés et invertébrés)
- Avifaune
- Espèces végétales aquatiques et riveraines (notamment les espèces à statut particulier comme les espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles de l'être de même que les espèces d'intérêt économique ou culturel)
- Milieux humides fluviaux
- Biodiversité
- Dépôts, sédiments, littoral
- Niveaux de l'eau en crue, en étiage et en condition intermédiaire
- Bathymétrie et conditions hydrodynamiques
- Habitats littoraux
- Régime sédimentologique
- Régime des glaces (dont le frasil, couvert de glace, embâcles et débâcles)
- Paramètres du milieu biophysiques terrestres
 - Milieux humides
 - Habitats fauniques pour les mammifères
 - Habitats fauniques pour l'avifaune
 - Habitats fauniques pour l'herpétofaune
 - Espèces végétales terrestres (notamment les espèces à statut particulier comme les espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles de l'être de même que les espèces d'intérêt économique ou culturel)
 - Espèces fauniques à statut particulier comme les espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles de l'être de même que les espèces d'intérêt économique ou culturel
 - Zones d'érosion, caractérisation du transport des sédiments, zones d'accumulation des sédiments
 - Zones inondables

- Dépôts de surface, lithologie, relief, zones sensibles aux mouvements de terrain
- Caractérisation des sols, géologie, drainage et hydrogéologie, en particulier pour les secteurs d'excavation
- Conditions bioclimatologiques (températures, précipitations, vents et qualité de l'air)

Toutes ces principales composantes du milieu doivent être documentées selon une démarche rigoureuse, une méthode logique et en fonction de critères appropriés pour chacun des différents niveaux d'organisation du paysage. L'impact sera fonction des phases de préparation, de construction et d'exploitation qui engendrent des impacts directs et indirects sur le milieu biologique.

L'évaluation environnementale repose sur des énoncés de faits, mais l'évaluation de la gravité des impacts repose sur des jugements de valeur. Il est alors préférable d'établir des seuils qualitatifs d'acceptabilité des impacts et de définir des critères d'atténuation pour ensuite traduire ces mêmes impacts en mesures quantitatives. Donc, à l'échelle d'un niveau d'organisation du paysage, on peut mesurer un impact négatif, mais celui-ci peut être atténué par des aménagements qui redonnent une partie ou tous les attributs écologiques de cette unité.

Parmi les stratégies possibles de revitalisation ou d'atténuation, on trouve notamment :

- Les aménagements paysagés, la consolidation et la revitalisation de l'architecture des écosystèmes affectés
- Les mesures de protection des sols, des rives
- Les mesures de protection des eaux souterraines et de surfaces
- Le maintien de l'intégrité écologique et de la biodiversité
- La création de milieux écologiquement riches, comme les milieux humides, ou d'habitats équivalents au sein d'un même niveau d'organisation du paysage

Cette démarche fait en sorte que, suite à la réalisation et l'exploitation du projet, la configuration des paramètres écologiques peut varier spatialement à l'échelle du paysage, mais les composantes essentielles demeurent présentes et la biodiversité se trouve maintenue.

Les impacts se trouvent en étroite relation avec les composantes affectées. Plus une composante possède une valeur subjective importante (rareté, exclusivité écologique, importance patrimoniale), plus l'impact sera proportionnellement important.

Donc, une bonne étude d'impact caractérise notamment :

- L'intensité, la durée, la fréquence et la probabilité des changements sur les composantes environnementales affectées.
- La sensibilité et la vulnérabilité de chaque composante présente dans l'aire d'étude
- La rareté ou l'exclusivité de la composante dans la région
- La pérennité de la composante par rapport à la dynamique et l'architecture des écosystèmes
- L'étendue spatiale du changement et la pondération de son importance, son acceptabilité.

Il y a donc plusieurs paramètres pondérateurs que le promoteur doit clairement définir, documenter et quantifier objectivement pour que l'étude acquière une impartialité adéquate. Dans ce cas, les méthodes utilisées, leurs biais et leur précision doivent être clairement documentés. En somme, il est impératif d'utiliser des démarches reconnues, objectives, concrètes et reproductibles sur une base scientifique.

Autrement les discussions ou les audiences publiques porteront exclusivement sur des propos relatifs à des jugements de valeur. Il serait dommage de rejeter un projet acceptable pour de simples idéologies que l'on n'arrive pas à mettre en perspective, ou d'accepter un projet dont l'évaluation environnementale n'a pas été assez rigoureuse, exhaustive et systématique, ce qui pourrait affecter le milieu d'une façon irréversible.

Finalement, il faut mentionner les risques d'accident technologiques qui peuvent présenter un facteur d'impact majeur sur le milieu biologique. Malgré que leur probabilité puisse être faible, leur venue demeure possible. Il est donc réaliste de prévoir différents scénarios d'accidents majeurs et de mesurer les impacts possibles sur l'environnement immédiat, ou l'environnement aquatique en aval dans le cas du fleuve St-Laurent.

Surveillance environnementale

En supposant que le projet se réalise, les phases de construction et d'exploitation devraient en principe être soumises à des programmes de surveillance environnementale. Plusieurs moyens et mécanismes peuvent être mis en œuvre pour garantir la réalisation du projet en conformité au scénario optimal. Dans le cas spécifique du milieu biologique, ce programme permet de surveiller les perturbations environnementales prévues et imprévues par l'étude d'impact.

Il faudra énumérer une liste des composantes biologiques nécessitant une surveillance particulière. L'étude d'impact devrait définir des mesures et stratégies pour protéger l'environnement, notamment la localisation, l'étendue et la durée des interventions ou travaux, la liste des paramètres de mesure des impacts, les méthodes d'analyse ou de

suivi environnemental, les ressources humaines et financières requises pour le maintien du programme et les budgets afférents sous la tutelle de Rabaska.

Il est impératif de prévoir les mécanismes de médiation et d'intervention lorsqu'il y a dérogation aux exigences établies par le protocole de réalisation du projet. Le promoteur s'engage à respecter le scénario optimal, toute dérogation significative devrait impliquer la communauté afin d'établir de nouvelles solutions gagnantes. Pour assurer une bonne communication avec cette même communauté, il serait souhaitable que le promoteur établisse des moyens de communication et la diffusion de rapports sur la progression des travaux et leur conformité environnementale et tout au cours des opérations courantes.

Nous ne saurions trop insister sur la pertinence de réaliser une étude à partir d'un cadre de référence écologique. À défaut d'une telle démarche, il serait judicieux d'évaluer les travaux d'étude d'impact à partir d'une telle grille d'analyse. Celle-ci permettra d'évaluer combien les évaluations environnementales ont été rigoureuses, systématiques et exhaustives.

Chapitre 4

La valeur économique du projet Rabaska et du paysage lévisien

La détermination de la valeur économique du projet Rabaska et du paysage côtier lévisien permettra de comparer l'impact économique de deux situations :

- celle où le site est préservé et utilisé à des fins touristiques;
- celle où le port méthanier est aménagé.

La différence entre les gains du port et les pertes qu'il occasionne sur le plan touristique et historique permettra de porter un jugement objectif des conséquences du projet Rabaska.

La valeur économique du projet Rabaska

Avant d'évaluer la valeur économique de Rabaska et ses retombées, il convient de rappeler de quelle façon les retombées sont calculées. La technique usuelle fait appel *au modèle sectoriel du Québec* lequel a pour objet de mesurer l'impact réel, anticipé ou hypothétique d'un projet. Ce modèle reproduit le fonctionnement de l'économie québécoise en mettant l'accent sur les échanges entre les différents secteurs de notre économie tout en évaluant les effets directs et indirects.

Bien que ce soit un instrument fort bien conçu, malheureusement, comme tout modèle il ne peut prédire l'avenir et, pour cause, il présente d'importantes lacunes comme le signale l'instigateur de ce modèle, l'Institut de la statistique du Québec. Sans entrer dans les détails techniques, en voici quelques-unes : il n'intègre pas tous les aspects économiques, il repose sur des hypothèses, il est statique et non dynamique, il n'a aucune restriction commerciale ou tarifaire et il est linéaire et, malheureusement, il ne tient nullement compte des impacts environnementaux ni sociaux¹. Dans le cas de Rabaska, comme dans la plupart des projets privés, l'impact est calculé à partir des informations fournies par le promoteur, en supposant qu'elles respectent toute objectivité. Voici le résultat à la suite de l'application du modèle. :

La phase construction

- Investissement de plus de 800 millions de dollars;
- 3 460 emplois directs et indirects sur 3 ans;

¹ Sur ce dernier point, le protocole de Kyoto encourage fortement les pays signataires de l'entente d'inclure cette dernière donnée dans l'évaluation de leur PIB.

- 39 millions de dollars en impôts et taxes diverses pour le gouvernement provincial;
- 17 millions de dollars en impôts et taxes diverses pour le gouvernement fédéral;
- Valeur ajoutée dans l'économie du Québec : 263 millions de dollars.

La phase exploitation :

- Budget annuel d'exploitation d'environ 45 millions de dollars;
- Plus de 7 millions de dollars par année versés notamment en frais de pilotage, de remorquage, de brise-glace et de droits de port à différentes entreprises maritimes de la région;
- 70 emplois directs permanents de qualité;
- 280 emplois indirects chez les fournisseurs;
- 9,8 millions de dollars estimés annuellement en taxes municipales à la ville de Lévis
- 1 million de dollars estimés annuellement en taxes scolaires;
- 3,7 millions de dollars en impôts et taxes diverses pour le gouvernement provincial;
- 1,8 million de dollars en impôts et taxes diverses pour le gouvernement fédéral;
- Valeur ajoutée annuellement dans l'économie du Québec : 25 millions de dollars.

Aux fins de notre évaluation, nous tiendrons compte essentiellement des dépenses et des revenus directs. La raison est que les impacts, découlant du modèle sectoriel, présentent des omissions trop importantes, notamment en matière d'environnement, de coûts sociaux et culturels. D'autre part, ils ne s'appliquent pas nécessairement à la région, mais à l'ensemble du Québec. Les résultats de notre analyse seraient alors falsifiés tout au moins sur le plan local. À titre d'illustration, dans le cas des 3 460 emplois, il serait plus juste de parler de travail pour 3 460 personnes plutôt que de création d'emplois alors que Rabaska devra faire appel, par soumission, à des entreprises spécialisées et à leur personnel déjà en place. Forcément, ils ne sont pas tous résidents de la région lévisienne.

Bref, seuls les impacts économiques directs seront considérés, soit ceux ayant une conséquence réelle et directe sur le territoire de la ville de Lévis et de la région. Dans le même sens, nous ne tiendrons pas compte des répercussions indirectes de l'impact négatif des aménagements de Rabaska. Il en sera de même lorsque nous évaluerons les impacts du tourisme. En conséquence, par objectivité, les données suivantes seront considérées :

1. L'investissement de 800 millions de dollars;
2. Le budget annuel d'exploitation de 45 millions;
3. Les 70 emplois permanents;
4. Les 9,8 millions en taxes municipales.

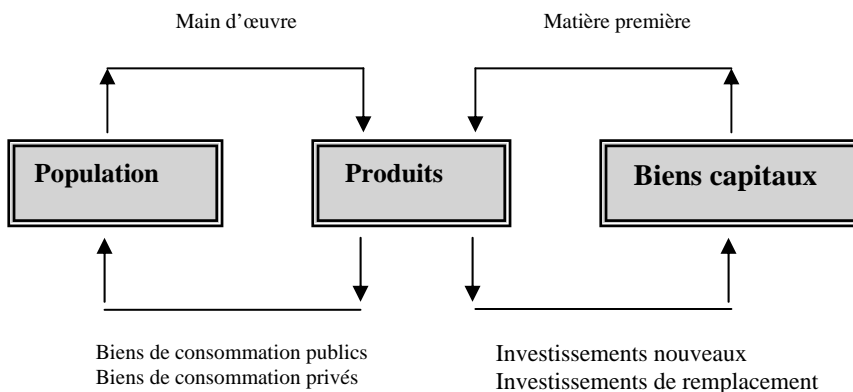
1- L'investissement de 800 millions

L'intérêt que peut représenter un tel investissement pour une ville comme Lévis semble fort alléchant pour différentes raisons. En premier lieu, cela a pour conséquence d'accroître la valeur foncière de la ville, lui accordant ainsi un pouvoir d'emprunt plus substantiel. Rappelons que ce pouvoir d'emprunt est fonction de la valeur immobilière totale de la ville. D'autre part, selon l'évaluation municipale, cet investissement rapporte de nouveaux revenus sous forme de taxes. En revanche, toute croissance de quelque nature accroît inévitablement les charges municipales comme on le verra plus loin.

D'autre part, il est de bonne guerre de faire miroiter les conséquences à l'échelle du Québec sous forme de retombées. Sur ce point, il convient de bien situer ce type de projet dans le système économique du Québec afin de mieux comprendre les effets qu'exercent la production et la vente de gaz naturel liquéfié (GNL) sur l'ensemble d'une économie. Un bref rappel de quelques notions suffira à comprendre le processus.

Un port méthanier est un équipement de production permanent, même si, à la longue, il s'use et doit être rénové. On désigne ces équipements par les termes biens capitaux ou biens d'équipement. Ainsi, dans un flux de production, on distingue deux types de dépenses : les dépenses de consommation et les biens capitaux. Pour mieux comprendre, examinons le graphique du flux circulaire (figure 1).

Figure 1 : Le flux circulaire



À gauche du graphique apparaît la population qui fournit la main-d'œuvre pour fabriquer des produits; ces produits sont achetés par ceux qui les ont fabriqués, soit le secteur public (les gouvernements), le secteur privé (entreprises) et les individus. On obtient donc un flux circulaire où les biens de consommation sont utilisés comme produits finals.

À droite, nous avons la même chose, mais pour les biens capitaux ou biens d'équipement. Pour fabriquer nos produits, il faut faire des investissements afin de se doter de nouveaux équipements ou rénover les anciens, ce sont nos biens capitaux qui servent à transformer la matière première (ressources naturelles) en produits finis.

Cette représentation graphique montre que le flux de production est circulaire et se partage en deux courants principaux : les biens d'équipement et les biens de consommation qui sont à la fois privés et publics.

Tant et aussi longtemps que les échanges se produisent à l'intérieur du circuit, la richesse demeure stable. Pour qu'il y ait accroissement de cette richesse, il faut que de l'argent neuf vienne grossir le flux monétaire grâce à la vente de produits à l'étranger. Maintenant, situons le port méthanier dans ce flux circulaire.

La construction du port constitue un bien capital et est considérée comme un nouvel investissement (partie droite du graphique 1).

Pendant sa construction et une fois en opération, on présume que la main d'œuvre sera québécoise et, alors, les salaires retournent dans le même circuit monétaire. D'autre part, dans la mesure où le GNL est vendu aux Québécois, les revenus de l'un et les dépenses de l'autre demeurent toujours à l'intérieur du même circuit monétaire et sont à somme nulle. Dans de telles circonstances, la richesse est toujours la même. Par contre, il y aura perte si l'on importe la matière première ce qui aurait pour effet d'augmenter notre déficit commercial. À cette perte s'ajoute le partage des revenus entre les membres du consortium dont une partie va à Gaz de France et à Endbrige, Saskatchewan. Au passage, le modèle intersectoriel ne tient pas compte de ces aspects.

En résumé, les investissements de 800 millions de dollars peuvent sembler impressionnants, mais en appliquant les principes de la comptabilité nationale, les résultats risquent d'être beaucoup moins percutants. Pour assurer plus de transparence, il faudrait savoir d'où viennent les capitaux pour la construction du projet, d'où vient la matière première (le fer par exemple), à qui est vendu le gaz naturel et quel est le partage des profits entre les trois partenaires de Rabaska ? Nous n'avons pas les réponses puisque ces informations ne sont pas de nature publique.

Le budget annuel d'exploitation

Il est difficile de porter un jugement éclairé sur le budget annuel d'exploitation de 45 millions. Rabaska ne donne aucun détail sur ce chiffre, tout au moins dans les documents officiellement remis à la population et sur son site internet. C'est sans doute un estimé assez précis, mais nous ignorons de quelle façon cette somme est répartie.

Si on se réfère à nouveau aux principes fiscaux évoqués précédemment, il faudrait savoir quelle proportion de cette somme est consacrée aux salaires, à l'achat du GNL provenant

de l'étranger (Afrique occidentale, Moyen Orient, Mer Barents), au transport, aux frais de quaiage, etc. En bout de piste, il serait possible de déterminer la portion susceptible de quitter la région sinon la Québec. Finalement, l'impact risque d'être substantiellement inférieur aux chiffres publiés.

Les emplois permanents

L'opération et la gestion du port méthanier assureront soixante-dix emplois permanents dont une partie exigera une formation spécialisée. Incontestablement, c'est là un aspect positif et il est logique de présumer que ces personnes habiteront le secteur.

Sur ce point, il est intéressant de procéder à une comparaison alors qu'on établit souvent un parallèle entre la valeur des investissements par emploi. Rabaska investit 800 millions pour 70 emplois ce qui représente 11,4 millions de dollars par emploi. Bien que ce ne soit pas dans le même créneau, Canac-Marquis Grenier a investi 4 millions dans sa nouvelle quincaillerie à Saint-Romuald et fournit de l'emploi à 75 personnes, cela représente 53 400 dollars par emploi. Dans le domaine touristique, on évalue la création d'un emploi pour chaque 160 000 dollars d'investissement.

En utilisant ces derniers chiffres, un investissement de 800 millions dans le secteur touristique, aurait pour conséquence de créer plus de 5 000 emplois directs. Imaginons quel impact cette effervescence aurait sur la région de la Capitale. Cela se traduirait par une croissance économique considérable.

Les revenus en taxes municipales

Comme le soulignait si bien monsieur Garon, l'ex-maire de la ville de Lévis, dans son discours du budget 2005, *«la croissance génère de nouveaux revenus, mais elle génère aussi des coûts»*. De toute évidence, un investissement en milieu municipal, que ce soit une résidence, un commerce ou une industrie, engendre un accroissement de services municipaux (plus de policiers, de pompiers, de fonctionnaires, de matériel roulant, de routes, d'égout, etc). À cet égard, dans le rapport financier 2004 de la ville de Lévis, il est indiqué que les coûts des services municipaux par 100 \$ d'évaluation sont de 2,38 \$.

Rabaska s'engage à verser une taxe annuelle qui oscille entre 7M et 9,8 M (non indexée). Aux séances d'information tenues à Charny et Saint-Romuald nous avons appris que l'évaluation municipale de l'entreprise oscille entre 300 et 365 M\$. Prenons la moyenne, soit 330M et procédons à un calcul élémentaire.

En appliquant une simple règle de trois, pour une valeur foncière de 330 M, avec un coût municipal de 2,38 \$ du 100 \$ d'évaluation, cela donne 7,8 M (indexés) en coûts municipaux supplémentaires que la Ville devra absorber chaque année suite aux implantations de Rabaska. En soustrayant les 9,8 M de revenus en taxes des 7,8 M de coûts supplémentaires, cela donne un léger surplus à la Ville de 2 M. Mais, de ce

surplus, il faut soustraire les pertes en espaces qu'on pourrait utiliser à des fins beaucoup plus judicieuses (taxes et usufruit). Il faut aussi déduire la dévaluation exigible par les propriétaires en périphérie qui subiront un préjudice irréparable (que Rabaska s'engage à leur rembourser). Il faut aussi considérer les coûts sociaux et les coûts environnementaux qu'on ne peut pas éternellement ignorer (risques, destruction du paysage, morcellement du territoire, destruction des écosystèmes, entrave à la qualité de vie, occupation des berges et du fleuve, etc.). **En fin de course, la Ville n'y gagne peu sinon rien.**

Sans doute, ces observations peuvent susciter un certain scepticisme, mais c'est pourtant la réalité et c'est ce qui explique pourquoi les taxes ne baissent jamais, au contraire, elles croissent constamment malgré les millions investis dans une municipalité et en dépit de la rigueur administrative de nos élus. À titre d'illustration, le milliard de dollars investis à Saint-Romuald au cours des six dernières années par Ultramar n'a pas empêché une augmentation des taxes en 2006.

Au-delà des engagements factuels, rien ne nous assure qu'un jour Rabaska ait les mêmes privilèges qu'Ultramar, encore plus gros, et pourtant sous-évalué à 88 M et versant un maigre 2,5 M en taxes (Fiche de contribuable 2005, matricule F 5179 48 4652 00 0000, superficie 216,36 hectares). Plusieurs édiles municipaux ont été surpris par la complexité de la loi sur la fiscalité municipale, origine de nombreux litiges, où les entreprises sortent trop souvent gagnantes puisque la loi les favorise. Rappelons le cas de l'aluminerie Alouette qui a réussi à faire baisser son évaluation de 273 M à 125 M; une jurisprudence qui sera sans doute utile.

En conclusion, il est important d'évaluer les conséquences économiques d'un projet comme Rabaska (ou de tout autre projet semblable) dans le contexte de la comptabilité nationale et de mesurer à leur juste valeur les conséquences locales, régionales et nationales. **Faire miroiter des chiffres aussi mirobolants, en laissant supposer que ces retombées sont des valeurs nettes, constitue un geste qui manque de loyauté.** Sans doute, la générosité manifestée par les promoteurs, notamment en ce qui concerne les taxes et les compensations financières paraît fort alléchante, mais la réalité est toute autre puisqu'en bout de piste, **le fardeau fiscal des contribuables lévisiens ne sera certes pas allégé, au contraire.**

La valeur monétaire du paysage touristique et historique du site Rabaska

Sous cette rubrique, deux types de valeurs seront examinés. En premier lieu, la valeur foncière, représentée par le prix au mètre carré que peut valoir l'espace identifié sous le vocable secteur Rabaska. Cette valeur n'a rien à voir avec l'évaluation municipale qui ne tient pas obligatoirement compte de la valeur marchande. La seconde, la valeur

économique, représente ce qu'un paysage peut susciter en revenus touristiques en raison de son attrait.

La valeur foncière du paysage touristique

Pour bien saisir le sens du terme *valeur foncière marchande* dans le cas d'un site touristique et historique, prenons un exemple fort approprié dans les circonstances, celui du parc des Champs de bataille (Plaines d'Abraham). Ce site couvre une superficie de 108 hectares située en milieu urbain et constitue sans équivoque un des plus beaux parcs urbains de tout le Québec (6 000 arbres, 80 espèces).

En estimant la valeur au mètre carré de ce territoire, on peut lui attribuer une valeur marchande minimale. À titre de comparaison, les terrains sur la rue de la Corniche située sur le promontoire du fleuve à Saint-Nicolas, se vendent à plus de 150 \$ le mètre carré (ou 15 \$ le pied carré). Il va sans dire que le mètre carré au cœur de la ville de Québec en vaut le double. Au minimum, la valeur marchande du parc des Champs de bataille dépasse le 300 millions de dollars (un hectare = 10 000 mètres carrés x 108 h x 300 \$/mc). Il va sans dire que les terrains en périphérie de Plaines possèdent une valeur marchande tout aussi importante.

Imaginons le scénario suivant : le gouvernement fédéral décide de se départir de ce joyau patrimonial au profit du secteur privé (un port méthanier par exemple), à des fins résidentielles et commerciales ou industrielles. De toute évidence, un tollé général révolutionnaire mettrait brutalement fin aux prétentions du Fédéral. Bref, les Plaines n'ont pas de prix aux yeux des Québécois; en d'autres termes aucune somme monétaire, aussi faramineuse n'est-elle, changerait la situation. Dans cette optique, les plaines d'Abraham jouissent d'une valeur instrumentale (usufruit, espace récréatif et de détente) et patrimoniale (valeur emblématique, identitaire et de proximité) incommensurable qui dépasse largement toute valeur marchande.

Supposons qu'un parc similaire aux Plaines soit implanté sur le territoire de Rabaska. La valeur serait tout autant intéressante à cause de sa localisation (face à l'île d'Orléans et de biais à la ville de Québec, proximité, emblématique) et au contexte urbain et historique, faisant aussi partie du territoire de la Capitale nationale. Ces comparaisons ne sont nullement utopiques dès l'instant où la ville de Lévis a acquis la Pointe de la Martinière, voisine du projet Rabaska, pour y aménager ce qu'on pourrait appeler le pendant des Plaines d'Abraham. On peut aussi imaginer le tollé de la population si la Ville décidait de vendre ce parc lorsqu'on songe aux vigoureuses revendications suscitées par la vente de l'îlot Saint-Gabriel dans le Vieux-Lévis ou d'une minuscule parcelle du petit parc de Bernières-sur-mer (Saint-Nicolas) à un promoteur hôtelier.

Dans ce dernier cas, les édiles municipaux, face aux agressives revendications des citoyens touchés par ce projet hôtelier, ont cru opportun de procéder à une consultation populaire auprès de résidents des zones contigües, en complément à la procédure légale

de modification de zonage rendue pourtant à terme. À cet égard, les résidents des zones contigües au projet Rabaska mériteront-ils les mêmes égards ?

Dès l'instant où la ville de Lévis aménagera son parc sur la pointe de la Martinière, les terrains avoisinants atteindront également une valeur marchande résidentielle comparable aux chiffres précédents, soit autour de cent à cent cinquante dollars le mètre carré. En considérant les 270 hectares où Rabaska a conclu des ententes de gré à gré et en supposant que les deux tiers présentent un intérêt résidentiel, soit 180 hectares à 150 \$ le mètre carré, cela représente une valeur de plus de 270 millions de dollars.

La valeur économique du paysage touristique régional

La valeur monétaire d'un paysage touristique est calculée en fonction des dépenses que les visiteurs laissent sur place en raison même de ce paysage.

Rappelons que le paysage régional comprend celui qui englobe la région de la Capitale nationale. Sa valeur vaut, au moins, ce que rapportent les visiteurs dans l'ensemble de la région. La raison est qu'une destination touristique est fonction de plusieurs variables dont les principales sont la qualité du paysage et les caractéristiques culturelles (patrimoine, mode de vie, histoire, etc.). **En 2004, les dépenses touristiques dans la région de Québec s'élevaient à 1,48 milliard de dollars². Parmi les éléments les plus motivateurs de la région, l'aspect historique est retenu par 67 % des touristes et l'aspect paysage par 54 %³. Il est évident, par ce pourcentage, que le paysage constitue un facteur attractif de premier plan.**

À partir de ces chiffres, on conclut que le paysage génère, en recettes touristiques directes, plus de 700 millions de dollars annuellement (1,48 milliard x 54 %) dans la région. Puisque le secteur touristique est en constante croissance à long terme, cette valeur croît au même rythme.

Afin de déterminer la valeur économique du paysage compris dans le secteur Rabaska, il faut alors faire référence à l'analyse réalisée au second chapitre. À cette fin, le tableau synthèse de cette analyse est repris ici. Cependant, en toute logique, il faut éliminer les secteurs de Saint-Nicolas et de Cap-Rouge étant hors du champ visuel et n'étant pas des destinations touristiques au même titre que la grande ville de Québec, Lévis et l'île d'Orléans, lesquels forment un ensemble géographique.

Le tableau synthèse de l'analyse est donc reproduit en ayant exclu les deux secteurs en question, mais en y ajoutant la répartition des points en fonction de leur pourcentage respectif.

² *Le Tourisme au Québec, en bref 2004*, Ministère du Tourisme 2004.

³ *Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 2003*, Office du tourisme et des congrès de Québec, 2003.

Tableau 1a : synthèse de l'analyse du paysage

L'unité de paysage	Pointage	%	Catégorie
Secteur Québec	128,0	31,2	8
Secteur Île d'Orléans	81,0	19,8	6
Secteur Lévis	69,0	16,8	4
Secteur Sainte-Foy	52,0	12,7	4
Secteur Rabaska	79,2	19,3	5

Le paysage du secteur Rabaska compte pour 19,3 % de tout le paysage régional et sa valeur économique touristique représente alors une somme de 135 millions de dollars (700 millions de recettes touristiques dues au paysage x 19,3%). **En d'autres termes, cette portion de territoire, comme composante du produit touristique de la région, contribue à générer 135 millions de dollars de recettes chaque année.** Cependant cela ne veut pas nécessairement dire que la dénaturation de ce site aura pour conséquence de diminuer les recettes touristiques dans les mêmes proportions comme on le verra plus loin.

Il convient de mentionner que ces données sont des ordres de grandeur minimale puisque d'autres facteurs combinés à celles-ci s'y ajoutent, notamment la valeur des attraits culturels et ce sont des revenus qui se répètent annuellement et en croissance constante.

En résumé, considéré dans son ensemble et dans une perspective à long terme, la richesse touristique et historique du littoral sud-est de Lévis possède une valeur esthétique dont les conséquences économiques dépassent largement les revenus directs (encore plus indirects) que peut procurer un port méthanier dont les bénéfices sont partagés substantiellement avec des entreprises étrangères (France et Saskatchewan).

Qui plus est, la matière première, le GNL, doit être importée contribuant ainsi à la diminution de la balance commerciale canadienne. Par comparaison, le tourisme est considéré comme une forme d'exportation dite invisible ce qui signifie qu'il suscite l'entrée d'argent neuf sans autre déboursé de la part de la région ou du pays hôte. En d'autres termes, nous vendons nos produits touristiques (paysages, activités, congrès, etc.) que les visiteurs doivent obligatoirement consommer sur place. C'est donc des ressources inépuisables dans la mesure où nous savons les préserver intelligemment.

L'impact du projet Rabaska

En somme, il s'agit de déterminer jusqu'à quel point la présence d'un port méthanier risque de nuire à la valeur du paysage touristique régional. Deux éléments majeurs sont à considérer dans ce projet, les réservoirs et le port lui-même. Les réservoirs, au nombre de deux, et les éléments connexes qui s'y rattachent sont situés à proximité de l'autoroute vingt. Selon les simulations préparées par Rabaska, ceux-ci ne seraient pas perceptibles en considérant les mesures d'atténuation qui doivent les dissimuler. À partir du fleuve, ces réservoirs ne sont pas visibles, alors que de l'île d'Orléans il sera possible de les apercevoir à moins que la végétation soit assez imposante pour les dissimuler.

Les nouvelles régionales de Radio-Canada, 17 novembre 2004.

La construction d'un port méthanier par Gaz Métro dans le secteur Lévis-Beaumont pourrait entraîner le développement industriel d'un secteur convoité depuis 30 ans.

Lors d'une importante assemblée d'information à laquelle près de 400 citoyens ont assisté, mardi soir, l'aménagement d'une centrale de cogénération a même été évoqué. Radio-Canada a d'ailleurs appris que c'est exactement le scénario envisagé par Trans-Canada Pipelines et Pétro-Canada à Gros-Cacouna.

Gaz Métro et ses partenaires évaluent le projet de construction d'un port méthanier dans le secteur Lévis-Beaumont à 700 millions de dollars. Les experts soutiennent que ce projet entraînerait le dézonage d'une vaste zone agricole sur les rives du fleuve Saint-Laurent, face à l'île d'Orléans. Cela signifierait aussi l'émergence d'une nouvelle zone industrielle, selon l'évaluateur foncier, Gilles Vézina :

« Depuis trop longtemps, que ce soit le lien sous-fluvial, que ce soit l'intervention de la Société Interport ou de la Société du port de Québec pour permettre l'agrandissement du port sur la Rive-Sud, tout ce secteur-là est convoité depuis 30 ans. Il est à mon avis logique de penser qu'il n'y aurait pas seulement une installation comme celle de Gaz Métro qui s'installe. »

Par contre, les infrastructures dans le fleuve même et sur la berge constituent un élément négatif. Un quai conçu pour accueillir des méthaniers n'a pas le charme ni l'attrait d'un quai pour les bateaux de croisières. Rabaska fournit peu de détails sur le type d'aménagement prévu sur les berges et dans le fleuve. Néanmoins, pour recevoir des navires de la taille des méthaniers et en considérant la force du courant et des glaces, il faut obligatoirement des infrastructures massives comparables à celle d'Ultramar. Ce n'est pas sans raison que les pétroliers amarrés à ce quai, selon les conditions maritimes, doivent se servir de leur moteur et parfois de deux remorqueurs afin de ne pas être emportés par les glaces.

Déjà, on peut percevoir un alignement de colonnes (tréteaux) de béton en forme de T, la tuyauterie et les tours métalliques propres à ce type de port. La présence de ces aménagements aura donc pour conséquence de diminuer sensiblement la valeur du paysage autant régional que local en bloquant

pour toujours un usage plus harmonieux de ce vaste espace.

Pour chiffrer les conséquences des aménagements du port méthanier, il faut réviser les trois grilles d'analyse incluses en annexe 3 en évaluant les impacts sur chacun des éléments de ces grilles. En voici le résumé.

En ce qui concerne le secteur Rabaska, l'implantation du port n'affecte pas d'une façon sensible le relief, la végétation, les couleurs ni l'hydrologie. Par contre l'élément *attrait* est affecté puisque le quai ajoute une note inesthétique au paysage; la cote passe de 3 à 0. De même, la *valeur patrimoniale* subit une perte en raison des structures portuaires modernes au point où les deux cotes diminuent à 1. Le *bruit* et les *odeurs* sont également des facteurs négatifs que nous évaluons à -1, cote peu sévère dans les circonstances. Enfin, la pondération globale du paysage se situe dans la cote médiocre, soit 0, considérant la combinaison port et ligne haute tension. En portant une attention aux critères d'évaluation, il ressort que l'évaluation pourrait être plus sévère, mais il vaut mieux réserver une marge puisque cette appréciation est fondée sur les informations disponibles encore partielles, n'ayant aucune esquisse ou plan de l'aménagement du port.

En résumé, en faisant la moyenne des trois grilles du secteur Rabaska, en considérant la présence des installations portuaires, le pointage de 79,2 passe à 31 et par conséquent, la valeur du paysage de secteur descend de la catégorie 5 à 2, une diminution importante. Par contre, cela ne signifie pas que l'ensemble du paysage régional subit la même décote. Cependant, il faut souligner que le secteur de l'île d'Orléans est aussi affecté, mais dans une moindre mesure; malgré cela, nous avons maintenu son pointage à 81,0. Pour évaluer la perte régionale, il faut revenir au tableau 1 en y ajoutant une colonne représentant le pointage résultant de la présence du port.

Tableau 1b : synthèse de l'analyse du paysage incluant le port

L'unité de paysage	Pointage sans le port	Pointage avec le port
Secteur Québec	128,0	128,0
Secteur Île d'Orléans	81,0	81,0
Secteur Lévis	69,0	69,0
Secteur Sainte-Foy	52,0	52,0
Secteur Rabaska	79,2	31,0
Total	409,5	361,0
Moyenne	81,9	72,2

On remarque que la valeur totale chiffrée du paysage régional diminue de 409,5 à 361,0, soit une perte de 48,5 points ou 11,8 % de sa valeur et passe de la catégorie 6 à 5, alors **que le secteur Rabaska connaît une diminution de 56,5 % et passe de la catégorie 5 à 2.**

Sous l'angle touristique, il est inadmissible, dans le contexte d'un développement durable, de permettre la diminution de la valeur d'un paysage et encore plus lorsque cette détérioration risque de s'accroître. En effet, le problème réside davantage du fait que le port méthanier est susceptible de se développer dans la mesure où la demande en

gaz naturel est croissante. À cet égard, les besoins en matière énergétique n'iront certes pas en diminuant et d'ici quelques années, il est à prévoir que le nombre de réservoirs et les installations portuaires iront en augmentant au risque de dénaturer davantage le paysage côtier lévisien et régional dont la valeur touristique et historique n'est plus à démontrer. **Dans cette perspective l'expansion portuaire nous semble inévitable et la valeur touristique du paysage tomberait alors dans la catégorie médiocre, une situation inacceptable pour l'industrie touristique régionale.**



Terminal méthanier de Montoir, Gas de France



La présence d'un port méthanier constituerait, à notre avis, l'amorce de la disparition d'une portion du paysage touristique et patrimonial qui, jusqu'ici, a constitué l'élément moteur du tourisme régional et cela pour laisser place à des aménagements portuaires que la Rive-Nord ne peut plus accueillir. Faut-il imaginer un littoral encombré de matériaux en vrac et d'empilements de conteneurs comme on en voit dans le port de Montréal?

Conclusion

«Pourrons-nous éviter ces politiques à courte vue qui ont été trop souvent le fait des humains. Elles ont pour résultat d'hypothéquer l'avenir et de laisser à nos descendants le soin de payer pour longtemps des erreurs qu'une réflexion fondée sur le long terme aurait pu éviter (Hubert Reeves, 2003; *Mal de Terre*, Éditions Seuil, Points).»

Ces propos d'Hubert Reeves, nous voulons les appliquer à ces projets d'envergure, comme celui de Rabaska, où l'on fonctionne au cas par cas sans une véritable vision d'avenir alors que les implications sur le milieu social, économique et environnemental sont considérées ponctuellement sans égard aux conséquences à long terme. Nous avons un exemple dans notre propre cour avec Ultramar en qui la ville de Saint-Romuald avait mis tant d'espoir. Quelle utopie! Aujourd'hui on en paie le prix.

Il existe au moins un aspect qu'on ne peut ignorer. La baisse générale du niveau des eaux du complexe Saint-Laurent-Grands-Lacs et la grosseur des navires, autant de croisières que marchands ramènent dans la région de Québec une activité maritime comparable à celle qui a vu naître Québec il y aura bientôt quatre siècles. **À cet égard, au moins ayons assez de discernement pour mener une étude plus vaste que la seule implantation d'un port méthanier afin d'éviter l'amorce de la dénaturaison d'un milieu ayant atteint des sommets touristiques de haut niveau.**

Une chose est certaine, nous possédons des ressources touristiques enviées, de plus en plus reconnues mondialement et qui font notre orgueil en autant que l'on soit assez intelligent et lucide pour s'en rendre compte. Cette industrie génère, dans notre région même, des recettes annuelles de 1,48 milliard de dollars et soutient plus de 20 000 emplois directs. Qui plus est, nous avons, en prime, le privilège de vivre dans cet éden où la qualité de vie suscite l'envie de tous.

Il serait présomptueux, voire même irréfléchi de compromettre une telle richesse alors qu'il est possible de localiser le port dans un endroit convenable tout en préservant la plus importante industrie de la région, celle du tourisme. Il faut bien comprendre que l'industrie touristique dépend largement de la qualité du paysage et des valeurs culturelles d'un milieu et ces valeurs sont le résultat de l'évolution de plusieurs siècles et sont définitivement fixées dans l'espace; on ne peut pas les construire ni les déplacer comme on peut le faire avec toute autre entreprise.

Faut-il rappeler que cette consécration touristique que nous avons atteinte résulte du labeur de nombreuses années alors que nous avons soudainement pris conscience, au milieu des années soixante avec l'organisation de l'exposition universelle (1967), que notre région possédait un trésor inestimable, son paysage et son histoire. Depuis ce temps, nous avons mis en valeur ce capital et le travail se poursuit avec les projets du quatre centième anniversaire.

Nous sommes maintenant récompensés puisque notre région est reconnue parmi les plus belles destinations de notre univers. Il serait aberrant de mettre en péril ce précieux héritage.

Les recommandations

À la suite des nombreux constats qui découlent de cette étude, il est opportun de proposer deux recommandations qui nous apparaissent les plus pertinentes.

1. Les sondages archéologiques menés sur la Rive-Sud du Saint-Laurent, de Saint-Nicolas à Beaumont, ont depuis 1960 révélé un potentiel archéologique exceptionnel découlant d'une occupation neuf fois millénaires, unique en Amérique du Nord-est. **Dans le cas d'une implantation du projet Rabaska, il nous apparaît impératif qu'un inventaire systématique complet soit réalisé dans la zone concernée. Que s'il s'avérait positif, une fouille intégrale soit faite avant tout remaniement des sols comme l'exige la loi sur les Biens culturels du Québec.**
2. Il est évident que la richesse du paysage touristique de la région et les recettes qu'il génère sont une ressource économique de premier plan de plus en plus menacée en raison des contraintes fluviales prévisibles et le tonnage croissant des navires. Il faut s'attendre inévitablement à une activité maritime accrue à Québec, entre autres avec les navires de croisière. En conséquence, **il est primordial qu'une étude complète d'un ensemble portuaire soit entreprise pour la région de Québec évitant ainsi un développement improvisé.** Cette démarche est préalable à l'analyse ponctuelle et singulière de Rabaska alors que son implantation risque d'hypothéquer un plan à long terme des activités maritimes de la région de la Capitale nationale.

Bibliographie

- Bélaïr, S., *L'évaluation des bâtiments industriels, problèmes concrets*, Le Faisceau, p 22-25.
- Demers, J., (2005), *Le développement touristique, une vision environnementale*, publication septembre 2006, 550 p.
- Demers, J., (1990), *Le tourisme dans notre économie*, Québec, INART, 217 p.
- Demers, J., (1992), *Paysages et environnement touristiques*, Québec, INART, 227 p.
- Dumont, Beaudet, Joly (2004), *Évolution du territoire laurentien, caractérisation et gestion du paysage*, Université de Montréal.
- Martin, Nghuyen, (2004), *Les résultats d'impact économique du modèle intersectoriel du Québec*, L'Écostat, Institut de la statistique du Québec, p 15-26.
- Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, (2005), Direction des évaluations environnementales, *Directives pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de port ou de quai*, Québec.
- Reeves, H., (2003), *Mal de Terre*, Paris, éditions du Seuil, collection Points, 274 p.
- SNC-LAVALIN, (2006), *Implantation d'un terminal méthanier à Lévis, étude d'impact sur l'environnement*, Tome 1 résumé, Tome 3 vol 1 chapitre 2 , tome 3 vol 1 chapitre 5 et 6, Montréal SNC-LAVALIN.
- Ville de Lévis (2004), *Notes pour le discours sur le budget 2005*, Lévis, Hôtel de Ville de Lévis.

Annexe 1 : L'analyse du paysage par secteur

Annexe 2 : La grille d'analyse du paysage

Annexe 3 : Les grilles d'analyse

- Le secteur Rabaska
- Le secteur île d'Orléans
- Le secteur Lévis
- Le secteur Québec
- Le secteur Sainte-Foy

- Le secteur Saint-Nicolas
- Le secteur Cap-Rouge

L'analyse du paysage par secteur

Cette partie de l'étude, incluse dans cette annexe, concerne le paysage des deux rives à partir de la limite ouest de Lévis (Saint-Nicolas) et celle de Cap-Rouge. Un certain nombre de photos servent de référence à l'application de la grille d'analyse. À la fin de cette annexe sont incluses les grilles d'analyse propre à chacun des secteurs. Il convient de souligner que les commentaires sont brefs et ne donnent pas tous les éléments d'analyse dans le but de ne pas alourdir le texte.

Analyse de l'unité de paysage 1 : Secteur Saint-Nicolas



Photo 1 : Côte Sud, Secteur Saint-Nicolas



Photo 2 : Côte Sud, Secteur Saint-Nicolas

Une partie importante de la côte Sud du secteur Saint-Nicolas conserve encore un paysage relativement intact où la végétation couvre substantiellement le littoral. L'escarpement est davantage vertical dans la partie ouest et s'atténue en allant vers l'est.

L'analyse, à partir de la grille, donne un résultat intéressant de 101,5 (photos 1,2,4). Cependant ce résultat est amoindri en raison de la présence d'un banc de gravier en opération (photo 3). À ce propos, il est compréhensible de s'interroger sur le fait que ce type d'opération est permis sur le littoral du Saint-Laurent. Il est incongru que l'on ignore ce ravage alors qu'on a imposé à Hydro-Québec le passage sous-fluvial de sa ligne haute tension afin de protéger le paysage de Grondines situé quelques kilomètres en amont.

Il est évident que ce banc de gravier ne peut passer inaperçu compte tenu de son importance et considérant également qu'il soit en opération au moment de notre analyse. A-t-on besoin de souligner que son expansion est prévisible. Il est donc

nécessaire de tenir compte de cette entrave et procéder à une évaluation spécifique pour cette portion du littoral. Ainsi, la valeur de cette portion tombe à 66.5 points

En résumé, les résultats de l'analyse de l'unité du paysage *secteur Saint-Nicolas* donne pour résultat final la valeur de 84 points (la moyenne entre les points des deux grilles d'analyse, soit : $66.5 + 101.5 / 2$) Ne fût la présence du banc de gravier sa valeur globale atteindrait alors 101,5 points. On remarque, dans ce cas, combien une intervention de cette nature peut modifier sensiblement la qualité d'un paysage. L'observateur est inévitablement frappé par ce banc de gravier visible sur une longue distance. Vu de la Rive-Nord, il constitue une tache négative et affecte l'ensemble du panorama. Il n'est donc pas surprenant que la différence entre l'absence et la présence d'une entorse de cette envergure diminue près de 17 % la valeur de cette unité de paysage.

Il convient de souligner que cette zone du littoral recèle des richesses historiques de premier plan bien que les vestiges apparents n'existent plus. Les fouilles archéologiques ont permis de localiser des sites autochtones datant du début de la colonie D'autre part, sur la falaise, à quelques centaines de mètres du banc de gravier, fut construite la première église, incluant le presbytère et le cimetière de la paroisse de Saint-Nicolas. En



Photo 3 : banc de gravier, St-Nicolas



Photo 4 : Littoral secteur St-Nicolas.

outre, le long de cette falaise, on retrouve plusieurs maisons anciennes dont quelques-unes sont classées monuments historiques. La portion du littoral en amont des ponts, situé dans le secteur Saint-Nicolas est la partie la moins urbanisée de la grande ville de Lévis. La végétation occupe substantiellement l'espace, la grève a subi peu de modifications, le relief donne une perspective intéressante au paysage et aucun édifice en hauteur ne modifie l'horizon. Cependant, l'important banc de gravier en opération a détruit une portion visuelle du littoral d'une façon dramatique, ce seul élément affreux suffit à diminuer sensiblement la valeur du paysage. À cet égard, il est impératif que des mesures soient rapidement envisagées avant que le dommage s'amplifie. La valeur de l'ensemble peut être rehaussée par des mesures d'atténuation, notamment, en redonnant un profil naturel et en reboisant la partie affectée. Il va sans dire que ces interventions s'imposent à brève échéance avant que la destruction s'amplifie au point de dénaturer indéfiniment cette portion du littoral.

L'analyse du secteur Cap-Rouge

Le secteur de Cap-Rouge comprend la partie de la Rive-Nord entre les ponts et la limite est de Saint-Augustin.

La Rive-Nord et la Rive-Sud, à l'ouest des ponts, ont plusieurs éléments comparables. Le relief, bien que plus important au Nord ne présente pas des dimensions spectaculaires. La végétation se ressemble quoique quelques escarpements soient dénudés dus à des éboulis. Ce sont des accidents naturels qui apportent quelques variantes au paysage. La présence plus évidente d'habitations modifie peu la qualité du paysage étant donné leur gabarit.



Photo 5 : Secteur Cap-Rouge (Saint-Augustin)



Photo 6 : Secteur Cap-Rouge (Sainte-Foy)



Photo 7 : Secteur Cap-Rouge (Sainte-Foy)

Il s'agit d'un paysage quelque peu inférieur à celui de la Rive-Sud considérant le dénuement d'une partie de la falaise juste en amont des ponts. L'analyse donne une valeur de 87,5, soit comparable à la rive Sud avec une valeur de 84,0.

En résumé, le littoral du fleuve en amont des ponts présente un paysage relativement bien conservé si ce n'est que de quelques éléments négatifs qui en atténuent leur richesse. Il faut considérer que ces contraintes peuvent toujours se corriger par des aménagements appropriés. Dans la mesure où il existe une volonté politique, il est possible de croire que cette partie du paysage régional n'est pas irrémédiablement menacée.

L'analyse du secteur Lévis

Le secteur Lévis, rappelons-le, comprend la portion du littoral entre les ponts et le chantier Davie. Cette portion étant plus urbanisée, a inévitablement subi plusieurs perturbations irréversibles et le risque est grand que d'autres interventions appauvrissent le paysage. À cet égard, la construction de condominiums à proximité des rives semble séduire les autorités municipales. Dans cette foulée, il existe une dichotomie frappante du patrimoine bâti de la rue Saint-Laurent longeant la bordure fluviale. Des blocs difficilement intégrables au paysage côtier tranchent d'une façon disgracieuse avec l'architecture ancienne.

Il va sans dire que la présence de la raffinerie d'Ultramar et du quai pétrolier n'ajoute en rien à la qualité du paysage. La somme de ces éléments contribue sensiblement à diminuer la valeur panoramique du littoral vue à partir du niveau du fleuve ou du promontoire de Québec. Malgré ces cicatrices majeures, le littoral lévisien possède des caractéristiques intéressantes, notamment la végétation très présente que les citoyens semblent vouloir protéger et l'absence de constructions en hauteur.

Pour mieux cerner la valeur du paysage du secteur Lévis, il convient de diviser cette partie du littoral en deux sections : celle comprise entre les ponts et la rivière Etchemin et celle entre la rivière et le chantier maritime.

La section les ponts-Etchemin

La portion entre les ponts et la rivière Etchemin est de plus en plus urbanisée. Les résidences, autrefois plus modestes et typiquement québécoises, deviennent de plus en plus cossues. Cette situation est sans doute due au paysage qu'offre le promontoire qui domine le Saint-Laurent. Au pied de la falaise, on retrouve encore des maisons anciennes, toutes aussi coquettes les unes des autres, mais le modernisme gagne de plus en plus de terrain.

Tout ce secteur est boisé et présente une vue fort agréable autant du fleuve que de la Rive-Nord. Il n'existe aucun édifice qui dénature le paysage et aucun aménagement disgracieux. Pour l'instant. Les condos n'ont pas encore envahi le littoral, reste à savoir si les responsables municipaux seront assez clairvoyants pour conserver une bande du littoral sans ce type de constructions envahissantes.

La grille d'analyse donne un pointage assez intéressant de 84. Cela est principalement dû à l'absence d'aménagements disgracieux contrairement à la prochaine section où les aménagements portuaires d'Ultramar entravent sérieusement le paysage.

La section Etchemin-chantier maritime

Sans pour autant que ce soit une justification, cette section est la plus détériorée étant plus urbanisée. Est-il besoin de le répéter, le quai Ultramar, les condos qui poussent allègrement sur les rives et sur le promontoire sont des éléments négatifs fort dommageables. La valeur du paysage en est lourdement diminuée et rien n'indique que cette poussée se résorbe, au contraire.

Selon la grille d'analyse, les caractéristiques positives ne permettent pas de dépasser le pointage de 54. On remarque que cette section du littoral, en considérant le relief, la végétation et l'hydrographie, a autant de valeur que celui de l'île d'Orléans, mais les pertes sont dues précisément à la présence des constructions mentionnées précédemment. En revanche, la bordure immédiate du fleuve, là où se situe la piste cyclable, permet de préserver un corridor de verdure étroit, faut-il le souligner, qui offre aux citoyens et aux visiteurs un parc linéaire de grande qualité en raison du fait qu'il longe une frange maritime riche. Cette piste origine près de la rivière Etchemin et se termine non loin du chantier maritime. Malheureusement, c'est le long de cette piste qu'apparaissent les condos.



Photos 8 et 9 : Les aménagements portuaires d'Ultramar

L'analyse du secteur Sainte-Foy

Ce secteur est le plus altéré de tous ceux de la région de la Capitale nationale. Bien que le relief n'ait subi aucun changement, il est perturbé par plusieurs constructions massives flanquées sur le sommet de la falaise. D'autre part, le boulevard Champlain occupe toute la rive accaparant ainsi un espace naturel de premier plan. Son réaménagement prévu pour 2008 améliorera sans doute la situation et, sur ce point, il est logique de le

considérer dans notre évaluation en étant plus conciliant. Évidemment, la présence du fleuve est toujours dominante et cela améliore la valeur attractive de ce secteur.

Sur le plan patrimonial et historique, ce secteur s'inscrit dans l'histoire coloniale, mais avec beaucoup moins d'intensité que le secteur Québec, tout au moins sous l'aspect emblématique, sans pour autant être dépourvu. Les rives du fleuve servaient de lieu de construction navale, d'entreposage de bois équarri et de transbordement. Cependant, vue sous l'angle identitaire, la présence du pont de Québec ne peut être ignorée.

En ce qui concerne les aménagements actuels, outre le boulevard Champlain, l'emprise résidentielle se fait de plus en plus agressive et accapare des espaces qu'on aurait intérêt à mieux développer. Les condominiums envahissent progressivement le sommet de la falaise changeant drastiquement son profil. Encore aurait-il fallu que les architectes aient un peu plus de préoccupation patrimoniale et que le service d'urbanisme ait été plus vigilant. À cela s'ajoute le vrac sur le port.



Photos 10-11-12 : La côte de Sainte-Foy et de Sillery

On ne peut ignorer l'église de Sillery qui apporte une note plus attrayante sur le plan architectural. Tout cela fait que le paysage de ce secteur ne peut atteindre un pointage supérieur à 54, identique à celui du secteur Lévis. Ce n'est qu'à l'extrémité Est du parc des champs de bataille que le paysage reprend toute sa splendeur.

L'analyse du secteur Québec

Ce secteur comprend le territoire entre la côte Guilmour et les chutes Montmorency, c'est-à-dire le site où gravite la majorité des visiteurs (Parc des Champs-de-Bataille, Vieux-Québec et chute Montmorency).

Il n'est point nécessaire d'épiloguer longuement sur la qualité et la valeur de cette portion de paysage. Nous sommes en plein cœur de Québec avec tout son charme de ville patrimoniale, les hauteurs du Cap-aux-diamants, le château Frontenac. En premier lieu, l'escarpement donne un relief de premier plan; la végétation du parc des Champs-de-batailles et de l'ensemble du paysage, l'harmonie des couleurs autant des édifices que des végétaux et du fleuve. En résumé, les seuls éléments qui masquent le paysage sont quelques édifices en hauteur comme le Marie-Guyard ou les hôtels Hilton et Concorde.



Photo 13 : Ville de Québec

Photo 14 : Chute Montmorency



Il faut noter également la présence du boulevard Champlain qui accapare une partie du littoral, mais selon les projets du 400^e anniversaire de Québec, il doit être dévié afin de laisser une frange maritime aux piétons. Dans le cadre de cet événement, d'autres projets ajouteront une dimension plus humaine au rivage, notamment la baie de Beauport. En outre, la «renaturalisation» des rives de la rivière Saint-Charles devrait être terminée pour 2008.

Le total de points (voir la grille d'analyse) pour cette portion de paysage atteint 116 ce qui le situe dans la catégorie 8, c'est-à-dire un paysage de grande qualité

L'analyse du secteur île d'Orléans

L'île d'Orléans, dans son ensemble, s'inscrit comme territoire historique et son aménagement est soumis aux règles du Ministère de la Culture du Québec. Cette reconnaissance démontre toute la richesse que possède cette île située juste en face du site de Rabaska. Il est évident qu'il faut tenir compte de cette situation d'autant plus que c'est à partir de cet endroit que le port méthanier sera le plus visible.

Que l'on prenne une portion du littoral de l'île ou une vue panoramique, la structure du paysage est homogène et largement dominée par une végétation abondante. Malheureusement, le passage de la ligne hydroélectrique, à l'ouest du village de Saint-Laurent, dénature sensiblement le paysage. Sans doute qu'aujourd'hui, ce genre d'intervention serait systématiquement refusée compte tenu des exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des parcs.



Photo 15 : Le littoral de l'île d'Orléans

Le relief de l'île d'Orléans est modéré en ce sens qu'il atteint, dans la partie centrale, soit entre Saint-Pétronille et Saint-Laurent, une hauteur respectable donnant au paysage une dimension verticale intéressante. La végétation est abondante et les habitations, bien intégrées au milieu, ne perturbent nullement la qualité visuelle du panorama. Évidemment, la présence du fleuve ajoute une perspective et une couleur de grande qualité.

Sur le plan patrimonial, l'Île est un site classé assurant ainsi l'application de normes architecturales et d'aménagement du milieu. Malheureusement, le passage de la ligne hydroélectrique atténue sensiblement la qualité visuelle du paysage.

L'analyse à partir de la grille donne comme pointage la valeur de 93 sans la présence de la ligne haute tension. Toutefois, cet inconvénient ne pouvant être ignoré, le pointage passe alors à 81. Il peut sembler sévère que le nombre de points soit inférieur à ceux du secteur Saint-Nicolas et Cap-Rouge, mais il faut considérer que les tours haute tension sont visibles de partout sur le fleuve ainsi que de la Rive-Sud à l'est de Lévis.

La grille d'analyse du paysage

La grille d'analyse du paysage et son application

Avant de décrire comment utiliser la grille d'analyse du paysage, il est bon de rappeler que cet outil ne constitue pas une méthode de classification du paysage. Le but premier de cette méthode est d'évaluer la qualité d'un paysage en particulier avant de procéder à d'éventuels aménagements. Autrement dit, on compare deux situations, soit avant et après les aménagements et les résultats doivent être positifs, c'est-à-dire que les interventions sur le terrain doivent rehausser la valeur du site.

Selon les circonstances et les objectifs d'une étude, cette technique d'analyse permet également de comparer deux paysages ou plusieurs en autant que les mêmes critères soient strictement appliqués et que l'étude se limite à un territoire donné.

Pour plus de clarté, examinons en détail chacun des éléments de cette grille.

Le relief

Cinq types de relief sont retenus : escarpé, accidenté, modéré, doux et nul.

Escarapé : un tel relief comprend des falaises verticales ou très abruptes ordinairement sans végétation et d'une hauteur respectable. Il est difficile de donner une hauteur minimale puisque plusieurs sites présentent des escarpements formant un gouffre sans pour autant avoir une hauteur impressionnante. Cependant, on peut dire qu'un escarpement de 50 mètres et plus donne au paysage un relief intéressant. À titre d'illustration, mentionnons les escarpements le long de la rivière Saint-Maurice, les gorges de Coaticook, celles du Saguenay et de la rivière Malbaie, les palissades du Saint-Siméon, les falaises en Gaspésie et dans les Chic-Chocs, celles de la rivière Saint-Anne, des chutes Montmorency et de la Chaudière. Un paysage offrant de tels escarpements obtient la cote 4 selon la grille d'analyse.

Accidenté : le relief accidenté est celui d'un milieu montagneux. On considère, ici, les profils des Laurentides ou des Appalaches comme étant un relief accidenté; ils serviront de comparaison dans l'analyse du relief. Remarquons que, dans un relief accidenté, on peut apercevoir des falaises. Il appartient à l'analyste de juger selon l'importance de ces escarpements s'il se trouve en présence d'un relief escarpé ou non. En principe, dans un

milieu au relief accidenté, il est possible d'aménager une station de ski de catégorie moyenne à importante.

Dans un cas semblable, on donne la cote 3,5. La différence est faible entre le relief escarpé et accidenté (0,5) parce que, sur le plan touristique, un paysage accidenté ou escarpé demeure un site de premier choix et permet d'organiser une infinité d'activités touristiques.

Modéré : on y retrouve des collines arrondies, d'une hauteur tout de même respectable donnant un profil semi-montagneux au paysage, mais pas assez élevé pour y pratiquer une activité comme le ski. On peut observer ce type de profil dans la Beauce, dans plusieurs coins des Cantons de l'Est, dans la région de Rivière-du-Loup.

Ce paysage est encore intéressant touristiquement et obtient une valeur de 3 dans la grille d'analyse.

Doux : il s'agit d'un relief vallonné, très arrondi, des pentes longues, d'une hauteur limitée mais tout de même très perceptible. On retrouve ce type de paysage à plusieurs endroits le long du Saint-Laurent, en parcourant les routes riveraines. Ce relief se prête également bien à des aménagements touristiques si l'on peut miser sur une végétation intéressante et si les percées visuelles sont de longue portée.

Un tel relief obtient la cote 2 dans l'échelle d'évaluation.

Nul : ce type de profil ne présente pas d'équivoque : il s'agit de la plaine où le terrain est pratiquement plat. Sur le plan touristique, c'est sans contredit le type de terrain le plus difficile à aménager surtout en l'absence de plan d'eau.

Ce type de profil obtiendra la cote 1.

Il est important de signaler qu'il n'est pas toujours facile de démarquer un relief par rapport à un autre et c'est la même chose pour les autres éléments de la grille. Il appartient à l'évaluateur de se donner une marge de manœuvre et de la maintenir tout au long de son évaluation. Dans le cas du relief, le problème est moins crucial puisqu'il est rare qu'on le modifie dans l'aménagement d'un site à moins d'utiliser inconsidérément le bulldozer ou qu'on le dénature par des constructions trop encombrantes. Rappelons, encore une fois, qu'il s'agit d'une analyse comparative entre une situation et une autre en fonction du type d'aménagement envisagé.

Soulignons en outre que le relief est le critère le plus important de la grille d'analyse, car c'est lui qui donne une dimension verticale au site et qui permet la pratique d'un plus grand nombre d'activités récréatives. C'est la raison pour laquelle on le considère comme un multiplicateur. C'est aussi pour cette raison (multiplicateur) que sa valeur

maximale est comparable aux autres valeurs de la grille alors qu'elle pourrait être plus élevée.

La végétation

Le deuxième élément de la grille, la végétation, implique la strate arborescente, c'est-à-dire les arbres ayant atteint un degré de croissance de moyen à mature. Bien que la strate arbustive soit un élément important dans l'aménagement, il n'est pas nécessaire d'en tenir compte dans l'évaluation du paysage.

Cinq catégories de végétaux sont considérées :

Mélangée et dominante : une végétation mélangée comprend des résineux et des feuillus; la dominance des uns par rapport aux autres n'a pas grande importance. Il est cependant nécessaire de pouvoir facilement déceler la présence des deux types de végétaux. Sur le plan touristique, une forêt dense et continue implique un déboisement dès qu'on parle d'aménagement. En revanche, lorsqu'on aménage une percée visuelle sur un paysage, il n'est pas question, en principe, d'aménager le paysage, mais plutôt de le rendre visuellement accessible. Dans ce cas, la présence d'une forêt dense est tout à fait compatible.

Idéalement, on recherche un milieu boisé avec des espaces ouverts, bien répartis et offrant diverses possibilités d'aménagement. Ainsi, lorsqu'on parle de végétation dominante, cela ne veut pas nécessairement dire un espace entièrement couvert, mais plutôt un agencement de bosquets couvrant environ la moitié de l'espace à aménager et répartis uniformément.

Ce type de végétation obtient la meilleure cote, c'est-à-dire 4.

Mélangée en bouquets : Cette végétation se différencie de la précédente en cela qu'il s'agit tout simplement d'une répartition de végétaux en bouquets offrant plus d'espaces libres, soit une couverture végétale d'environ le tiers du terrain.

Ce type de végétation offre encore d'intéressantes possibilités d'aménagement; en outre, il est facile d'y ajouter d'autres végétaux permettant de produire des contrastes et de varier les couleurs. Remarquons qu'il est toujours possible, dans le cas d'une forêt dense, de déboiser et de replanter, bien qu'il soit préférable et beaucoup moins coûteux de composer avec la nature plutôt que de tenter de la modeler.

Une végétation de ce type obtient la cote 3.

Bouquets dispersés : la végétation se fait plus rare; le peu d'arbres qu'il y a sont regroupés en bouquets épars, couvrant moins du quart du terrain.

Encore là, il est toujours possible d'aménager un site touristique en fonction du regroupement des végétaux. Dans ce cas-ci, comme dans bien d'autres, il faut utiliser une certaine dose de jugement. Par exemple, si les végétaux regroupés, bien que ne couvrant que 20 % du site, offrent un coup d'œil intéressant, on peut concevoir une forme d'aménagement en tenant compte de cette contrainte et prévoir un plan de reboisement qui ajoutera de l'harmonie au paysage.

On voit, par cet exemple, qu'un paysage touristique peut être amélioré et c'est précisément le but de cette analyse. L'aménagiste, dont l'objectif est de rehausser la valeur du site, peut alors concevoir un reboisement afin de hausser la cote d'évaluation.

Un paysage de cette nature, soit composé de bouquets d'arbres dispersés, obtient la cote 2.

Arbres isolés : il s'agit d'un site découvert agrémenté d'arbres espacés et pratiquement isolés les uns des autres. Il est difficile de concevoir un aménagement en mettant à profit les végétaux disponibles; il faut alors songer à un aménagement paysager complet selon le type de projet envisagé.

Évidemment, si l'on prévoit aménager un terrain de golf sur le site, peut-être que cette parcelle de terrain peut convenir; et si le site est entièrement dénudé, cela suppose une mise en valeur exigeant la création d'un véritable paysage. Cela est toujours réalisable, mais en prévoyant les coûts en conséquence.

Un tel site mérite la cote 1.

Absence de végétation : il n'y a pas d'équivoque : nous sommes en présence d'un champ. En milieu rural, les champs de couleurs différentes, dépendant du type de culture, offrent un paysage souvent impressionnant, surtout si le profil du terrain est varié et qu'on a pris la précaution de préserver des végétaux en périphérie.

Il faut savoir que l'aménagement d'un terrain complètement dénudé implique non seulement des dépenses importantes mais exige aussi beaucoup de patience puisque cela prendra plusieurs années avant que le paysage parvienne à maturité et offre un certain intérêt sur le plan visuel.

Un site dénudé obtient la cote 0.

Les couleurs

Sous cette rubrique, trois catégories de couleurs sont proposées. Signalons, qu'il est préférable d'évaluer un site touristique par une journée ensoleillée, car il est alors plus facile d'apprécier les couleurs, de voir le jeu des ombres et les contrastes avec les autres composantes du site.

Il se peut fort bien qu'on soit en présence d'un site déjà aménagé et qu'on veuille en rehausser la qualité visuelle. Évidemment, on tiendra compte des effets de couleurs engendrés par ces aménagements, que ce soient les constructions ou tout autre aménagement artificiel.

Variées, contraste et harmonie : plusieurs traits caractérisent ce premier type de couleurs. Examinons-les succinctement.

Variées : impliquent différents tons de vert des végétaux, des espaces ouverts, des rochers dénudés, des plans d'eau, etc. Cela peut provenir également de la présence de fleurs naturelles ou cultivées, des couleurs des matériaux de construction, etc.

Contraste : la nature présente toujours des contrastes de couleurs agréables à voir. Toutefois, il est possible d'accentuer ces contrastes par l'ajout de fleurs cultivées, de végétaux spécifiques et de teintes dans les matériaux de constructions. Il faut alors rechercher des contrastes qui ne sont pas agressifs et qui ne détonnent pas dans le paysage.

Harmonie : que ce soit dans les couleurs, dans les contrastes et même dans les volumes, l'harmonie est toujours de mise. La plupart du temps, cela n'est pas nécessairement perceptible par le visiteur, mais ce genre de site attire, incite à la détente, au calme, et crée une atmosphère qui le rend subtilement attrayant. C'est dans cette harmonie que se manifeste toute la richesse d'un site.

Le bon goût et l'harmonie, pour l'aménagiste, s'acquiert avec l'expérience et les connaissances. Ces caractéristiques diffèrent selon les individus, et celui qui analyse le paysage se fie nécessairement à ses propres critères; ce qui importe, c'est qu'ils soient les mêmes tout au long de l'analyse.

Bref, un site qui satisfait à ces trois critères obtient la cote 3.

Peu variées, peu de contraste, harmonie : Il s'agit d'un site offrant une certaine harmonie dans les couleurs et l'aménagement, s'il y en a un, mais on sent un manque de variété dans les teintes et peu de contraste. Ordinairement, on a un ou deux types de végétaux, mais pas de plan d'eau pour créer un contraste. Cependant, avec un minimum d'aménagement, il est possible d'obtenir un paysage plus coloré.

La cote qu'on lui réserve est 2.

Uniforme, sans intérêt : peu ou aucune variété de couleurs, pas d'eau, de rochers dénudés, aucun contraste marquant; bref, un paysage uniforme sans attrait particulier et sans intérêt.

Ce cas est rare en milieu naturel, car la nature n'est habituellement pas avare de ses couleurs. Par exemple, en haute montagne où la végétation se fait plutôt rare, le paysage demeure d'une grande qualité pour ce qui est des couleurs et des contrastes. Mais force est de reconnaître qu'il y a tout de même des paysages dénués d'attraits sur le plan touristique, surtout lorsqu'ils sont perçus du point de vue de l'aménagiste.

Dans ce cas, on leur donne la cote 1.

L'hydrologie

Sur le plan touristique, l'eau joue un rôle primordial, surtout lorsqu'un plan d'eau peut être utilisé à des fins récréatives (pêche, natation, voile, etc.). L'eau rehausse indéniablement la qualité d'un paysage peu importe la forme sous laquelle elle se présente : une nappe d'eau, une chute, des rapides, une cascade, un marécage ou un lac. Compte tenu de son importance, dans notre échelle d'appréciation, on lui donne la cote la plus élevée (6), abstraction faite du relief considéré comme un multiplicateur.

Plan d'eau dominant : définir un plan d'eau dominant peut créer une certaine confusion. Jusqu'à quel point doit-on le considérer ainsi ? Doit-on tenir compte de sa superficie, du débit ou de toute autre caractéristique ? Si l'on tient compte des multiples caractéristiques de ce que peut être l'élément " eau " dans le paysage, il devient impossible de s'entendre.

Pour simplifier la vie convenons qu'un plan d'eau dominant est le principal élément justifiant un aménagement touristique quelconque. Ainsi, un plan d'eau où il est possible de pratiquer des activités nautiques sera considéré comme dominant; ce peut être un lac, une rivière, le fleuve. Une chute ou des rapides constituant un attrait important peuvent être également considérés comme dominants. À la limite, un marécage suscitant un intérêt particulier peut aussi être dominant. En somme, le plan d'eau, dans ce cas, est le principal élément touristique lorsque sa qualité et ses dimensions le permettent.

Sa cote est alors de 6.

Plan d'eau moyen : Dans ce cas, le plan d'eau moyen peut être un élément intéressant mais il ne permet pas un usage exhaustif en matière touristique, entre autres, il ne peut être navigable de quelque façon que ce soit. Il ajoute cependant de la couleur au site, rehausse substantiellement sa valeur et facilite l'aménagement. On songe, par exemple à une rivière peu profonde, à des cascades, à un ruisseau de dimension valable, ou à toute forme de plan d'eau ne pouvant servir à des fins récréatives à l'exception de quelques activités comme la pêche, l'observation et l'interprétation.

La cote est alors de 4.

Plan d'eau restreint : Il s'agit de cours d'eau n'offrant aucune possibilité touristique, mais donnant un certain cachet au site. Il constitue plutôt un élément décoratif qu'on peut aménager artificiellement sans perturber le milieu naturel. Ordinairement, cela implique un petit ruisseau où l'eau est de bonne qualité.

Sa valeur est 2.

Absence d'eau : aucun élément d'intérêt. Mentionnons qu'un site où il n'y a aucun plan d'eau est difficilement exploitable touristiquement. Dans une telle situation, il faut absolument d'autres aspects dominants d'intérêt comme le relief et la végétation.

En somme, il faut au moins deux des trois éléments pour concevoir un aménagement touristique susceptible d'être attrayant : relief, végétation, eau. Précisons toutefois que chacun des deux doit obtenir une cote supérieure. Ces aspects seront de nouveau considérés lorsqu'il sera question d'interpréter la grille.

Les attraits

Les attraits peuvent être de deux ordres : naturels et artificiels (anthropiques).

Dans le cas d'attraits naturels, ils sont évalués lorsqu'on procède à l'analyse du relief, de la végétation et de l'eau. Cependant, il se peut qu'il y ait présence d'un attrait majeur justifiant le déplacement, par exemple, le rocher Percé, un sanctuaire d'oiseaux, une chute exceptionnelle (Niagara, Montmorency, Chutes-de-la-Chaudière à Saint-Nicolas), un canyon impressionnant ou tout autre élément naturel vraiment remarquable qui constitue un motif de déplacement valable.

Les attraits anthropiques, c'est-à-dire ceux construits par l'homme, font partie de l'évaluation; ce sont notamment les équipements de nature culturelle, patrimoniale, scientifique, historique, architecturale susceptibles d'attirer les visiteurs.

Toutefois, un site spécifiquement aménagé à des fins touristiques comme une station de ski, un port de plaisance, un terrain de golf, une station touristique quelconque, etc., n'est pas considéré, ici, comme un attrait en soi. Il s'agit d'aménagements proprement dits qui feront l'objet d'une évaluation subséquente. Quatre types d'attraits sont retenus :

Exceptionnel : un attrait exceptionnel sort véritablement de l'ordinaire et il s'agit de cas très rares. À titre d'illustration, sur le plan naturel, et c'est dans le seul cas où il en est question, on peut considérer comme étant exceptionnels le rocher Percé, la rivière Saguenay, la vallée de la rivière Jacques-Cartier et les gorges de la rivière Malbaie. Sur ce point, il faut être très critique et exigeant. Trop souvent, en tourisme, on considère certains éléments comme exceptionnels alors qu'ils ne le sont pas du tout et ne le seront jamais.

L'attrait exceptionnel mérite la cote 4.

Intéressant : déjà, entre un élément exceptionnel et un élément intéressant, il existe une différence évidente. Dans ce dernier cas, l'attrait ne constitue pas quelque chose qui sort de l'ordinaire mais il vaut cependant la peine de s'y attarder et de le considérer avec intérêt. Toutefois, ce peut être tout de même unique, notamment lorsqu'il s'agit de paysages à caractère historique ou patrimonial.

Sous cette catégorie, les éléments naturels ne sont plus considérés comme exceptionnels, mais évalués à partir des caractéristiques précédentes.

Un attrait intéressant obtient la cote 3.

Moyen : l'attrait moyen ne présente rien de particulier si ce n'est qu'il ajoute une certaine valeur au paysage. Par exemple, ce peut être un élément architectural, comme une vieille maison ancestrale, un monument ou tout autre élément présentant un intérêt quelconque.

La cote sera alors 2.

Absent : Lorsque l'endroit ne présente aucun attrait particulier, on lui accorde la cote 0.

Les éléments patrimoniaux

Il est fort possible qu'un paysage s'inscrive dans l'histoire d'une localité, d'une région, d'un pays. Bien que l'aspect du paysage demeure le même, il reste que la valeur patrimoniale est présente et lui donne une dimension particulière pourvu qu'il existe des traces visibles (vestiges) ou, mieux encore, des aménagements patrimoniaux encore intacts. Les plaines d'Abraham, situées au cœur de la ville de Québec, en sont un exemple concret. Si ce parc des champs de bataille est devenu un espace vert, c'est précisément en souvenir de la Conquête anglaise : sa valeur patrimoniale est inestimable. En revanche, Tadoussac, l'un des plus importants postes de traite de fourrure ne possède pas de traces visibles de cette période de notre histoire. Sur le plan touristique, il est difficile de mettre en valeur cette page historique puisque les visiteurs doivent voir une réalité et non pas seulement l'imaginer. Il n'en demeure pas moins que cette localité s'inscrit dans l'histoire du Québec et cette reconnaissance est indélébile.

En milieu naturel, cette valeur patrimoniale n'est pas évidente, comme nous l'avons relevé dans le paragraphe sur l'analyse historique. Cependant, à partir de cette analyse, il convient d'évaluer cette valeur patrimoniale de la façon suivante :

Deux types de paysages patrimoniaux sont considérés :

- Les paysages emblématiques : ils se distinguent par leur caractère unique, investis de valeurs uniques à caractère historique et patrimonial sans que des composantes y soient nécessairement présentes.
- Les paysages identitaires : ils se construisent à partir de territoires, d'espaces naturels ou de tissus urbains qui incarnent une spécificité géographique ou culturelle associée à l'occupation humaine.

Les paysages emblématiques

Catégorie 4 : lieu faisant partie de l'histoire du pays, d'une région, d'une ville, d'un village et dont les éléments historiques s'inscrivent dans les valeurs patrimoniales reconnues, où il existe des traces tangibles comme le paysage ayant conservé les caractéristiques d'antan, l'architecture patrimoniale largement représentative, etc. Exemple : Le Vieux-Québec, l'Île d'Orléans, La rivière Saguenay, plusieurs villages québécois officiellement reconnus.

Catégorie 3 : lieu faisant partie de l'histoire du pays, d'une région, d'une ville, d'un village et dont les éléments historiques s'inscrivent dans les valeurs patrimoniales reconnues ayant conservé un minimum de traces représentatives suffisantes pour en constituer un attrait.

Catégorie 2 : lieu ayant conservé quelques éléments représentatifs ou étant reconnu comme endroit historique sans pour autant qu'il y ait des vestiges.

Catégorie 0 : absence d'élément historique et patrimonial ayant une valeur appréciable.

Les paysages identitaires

Catégorie 3 : lieu identifié à un mode de vie particulier souvent relié à une activité socio-économique dominante ou encore un lieu identifié par ses caractéristiques géographiques particulières. Exemple : les îles-de-la-Madeleine avec la pêche, Baie-Saint-Paul avec les arts, l'Île d'Orléans avec l'agriculture; Charlevoix et ses paysages, La Gaspésie et la mer, Tadoussac et les baleines, etc.

Catégorie 2 : lieu identifié à des caractéristiques sociales et culturelles distinctives que ce soit par sa gastronomie, son langage, ses traditions, etc.

Catégorie 0 : absence évidente de caractéristique particulière.

Les aménagements

Dans la grille d'évaluation du paysage, les aménagements représentent un cas particulier. D'abord, mentionnons qu'il s'agit essentiellement d'aménagements construits par l'homme et qui font partie du paysage au moment de son analyse. Dans ce

cas, la valeur oscille entre plus six et moins six signifiant que les aménagements existants rehaussent ou réduisent la qualité du paysage. C'est un point où apparaissent des valeurs négatives puisque seules les interventions humaines risquent de gâcher irrémédiablement un paysage.

Rappelons, à cette étape-ci, qu'on tient compte seulement des aménagements existants et non pas de ceux qui sont prévus.

Intégré : des aménagements intégrés s'harmonisent parfaitement au paysage. Les dimensions, le volume, les angles, les couleurs, les matériaux, l'architecture, bref, toutes les composantes sont en équilibre avec l'ensemble du paysage.

Il faut un observateur averti pour bien apprécier cette caractéristique. Cependant, pour la plupart des gens, des aménagements bien intégrés inspirent la détente, le calme et la sérénité; cela se sent et se perçoit spontanément. Encore là, les goûts diffèrent d'une personne à l'autre, mais l'essentiel est que l'évaluateur soit toujours constant dans sa perception.

Des aménagements très bien intégrés ont une cote de 6.

Convenable : cette position intermédiaire est acceptable, c'est-à-dire que les aménagements conviennent au paysage mais ne rehaussent pas nécessairement sa valeur; en revanche, ils ne la diminuent pas non plus. Il n'y a pas d'éléments discordants, qui cadrent mal ou qui créent un déséquilibre.

Selon le cas, la cote oscillera entre 0 et 2.

Incidemment, on doit mentionner que l'évaluateur, toujours en fonction de sa propre perception, peut utiliser les valeurs intermédiaires entre 0 et 6. Ainsi, des aménagements plus que convenables, sans être exceptionnels, peuvent aussi bien obtenir la cote 3, 4 et même 5.

Inadéquat : indéniablement, les aménagements existants ne conviennent pas au paysage. Ils en dénaturent l'aspect, que ce soit à cause des dimensions, des couleurs d'autres caractéristiques.

C'est une situation fréquemment observée en matière touristique, où l'on oublie l'harmonie du paysage en cherchant à impressionner les visiteurs par du clinquant. Il ne faut jamais oublier que la valeur d'une destination touristique réside avant tout dans la qualité du paysage et dans l'utilisation d'aménagements appropriés et en harmonie avec les éléments naturels. Sans que ce soit l'ensemble qui soit mal aménagé, il se peut qu'un seul élément dénature le panorama, par exemple, un banc de gravier, un édifice mal conçu ou mal situé, etc.

Des aménagements inadéquats déprécient un paysage et la cote est alors négative et peut atteindre -6.

Les odeurs

Un paysage s'apprécie d'abord par l'œil, puis interviennent d'autres sens comme l'odorat et l'ouïe. Les odeurs et les bruits sont nécessairement considérés dans l'analyse du paysage puisqu'ils peuvent être des motifs suffisants d'abandon d'un projet dans la mesure où ils sont désagréables et persistants. Les odeurs peuvent être évaluées selon trois situations.

Agréables : il n'est pas nécessaire de définir ce qu'est une odeur agréable. Lorsqu'elle est présente, elle stimule l'odorat et donne une valeur différente au paysage. On n'a qu'à songer à l'air marin sur le littoral, au parfum d'un verger en fleurs, à l'odeur d'un sous-bois. D'autres odeurs peuvent sembler désagréables pour certains, mais sont associées à une site en particulier, comme l'odeur du poisson dans un port de pêcheurs.

Un site qui se caractérise par une odeur particulière et agréable obtient la cote +3.

Désagréables : Il se peut fort bien qu'un paysage soit joli mais qu'il y ait dans l'air une odeur désagréable émanant des environs. Cette odeur peut avoir pour origine une usine située à proximité, un dépotoir, etc..

La cote est alors négative et peut descendre jusqu'à -3.

Absent : aucune odeur particulière, la cote est alors 0.

Les bruits

Tout comme les odeurs, les bruits peuvent augmenter ou réduire la valeur du paysage. Entre le bruit d'une chute d'eau et celui d'une autoroute, il existe toute une différence; un bruit constant et agressant suffit pour rejeter un site touristique, ou du moins, on devra prendre les mesures appropriées pour l'atténuer ou l'éliminer. Cependant le niveau de bruit que le visiteur peut supporter est sans doute tributaire du niveau auquel il est habitué et de son intérêt pour la vie mouvementée. L'agitation des grandes villes comme New York, Londres, Tokyo ou Paris ne manque pas d'attraits.

Les bruits, dans notre grille d'évaluation, peuvent être agréables, désagréables ou tout simplement inexistant.

Agréables : tous les sons émanant du milieu naturel sont normalement agréables, sauf lorsqu'il y a un orage peut-être. Le bruit de l'eau qui coule, le chant des oiseaux, le vent dans les feuilles, les vagues de la mer, etc., sont des sons agréables à entendre; ils font partie du paysage et donnent une dimension digne d'être considérée.

Dans ce cas, on donne une cote pouvant atteindre +3.

Désagréables : malheureusement, nous avons aussi plusieurs bruits qui viennent perturber la quiétude touristique. Il faut porter une plus grande attention aux bruits constants ou intermittents qui sont dérangeants contrairement aux bruits occasionnels et accidentels. Il se peut également qu'un site touristique soit animé et produise des bruits qui risquent de troubler la tranquillité. Encore là, ces bruits ne sont pas nécessairement préjudiciables à la valeur du paysage, à moins qu'ils dépassent une certaine limite; d'ailleurs, ils peuvent être contrôlés par des moyens appropriés. Dans tous les cas, il faut faire appel à son jugement.

À titre d'illustration, les bruits comme ceux d'une autoroute, d'une voie ferrée, d'une usine, suffisent pour modifier sensiblement la valeur d'un site et de son paysage.

À l'opposé des bruits agréables, les bruits dérangeants ont une cote minimale de -3.

Absents : l'absence de bruit évident permet de donner la cote 0.

La pondération

Il va sans dire qu'une évaluation qualitative d'un paysage ou même de tout équipement touristique, comme les hôtels, renferme une certaine part de subjectivité. L'évaluateur ou l'analyste fait appel à ses propres valeurs qui ne sont pas nécessairement les mêmes pour tous. Bien qu'il existe des nuances, la marge d'erreur demeure tout de même minime. Cela est d'autant plus vrai lorsque la valeur du paysage se situe dans les degrés supérieurs et inférieurs; ainsi, un magnifique paysage aussi bien qu'un autre dénué d'intérêt feront l'unanimité. Les nuances sont plus subtiles à faire lorsqu'il s'agit d'un paysage se situant dans la moyenne, dans ce cas, pour l'un, sa valeur sera plus élevée, alors que pour l'autre, elle sera moindre. Mais ces nuances ne changent en rien la technique utilisée puisqu'elle sert à comparer deux situations, avant et après les aménagements envisagés.

Malgré tout, par précaution, la grille comporte une dernière mesure d'ordre général dans le but d'atténuer quelque peu le degré de subjectivité. Ainsi, après avoir passé en revue chacun des critères spécifiques, l'analyste donne une valeur globale au paysage étudié. Cinq possibilités ont été retenues.

Exceptionnel : un paysage exceptionnel est un cas rare et constitue, à lui seul, une attraction recherchée. Selon les circonstances, il faut établir un seuil au-delà duquel un paysage est considéré comme exceptionnel. Bien entendu, des paysages comme il en existe dans les Rocheuses ou dans les Alpes n'existent pas au Québec. Nous en possédons tout de même de magnifiques sans pour autant avoir des reliefs aussi prononcés; par exemple, le Saguenay peut être classé parmi les paysages exceptionnels, le cap Bon-Ami en Gaspésie.

En somme, un paysage exceptionnel obtient normalement des cotes maximales, ou presque, en ce qui concerne le relief, la végétation et l'hydrologie.

Dans ce cas, on lui donne une cote de 4 sous la rubrique " pondération " .

Très beau : la différence entre très beau et exceptionnel demeure quelque peu relative et sera déterminée par les formes du relief plus ou moins accentuées. Par exemple, la vallée de la Jacques-Cartier, dans la réserve des Laurentides, au nord de Québec, est impressionnante mais n'a pas la même configuration géologique que celle du Saguenay. C'est tout de même un paysage magnifique, qui obtient les cotes supérieures de la grille sans pour autant recevoir le maximum.

La cote de pondération est alors de 3.

Beau : Dans ce cas, la différence ne présente pas d'équivoque. Il s'agit d'un paysage agréable à regarder, harmonieux, ayant un relief au moins modéré, la présence d'eau, des couleurs et des végétaux bien distribués. Il ne s'agit cependant pas d'un paysage à couper le souffle ou qui justifie le déplacement. C'est un attrait touristique en soi qui offre d'intéressantes possibilités de développement.

Ce type de paysage obtient la cote 2.

Moyen : ce paysage ne retient pas l'attention par ses composantes et suscite peu d'intérêt en matière d'aménagement touristique. Cependant, on ne peut pas dire qu'il soit vilain dans la mesure où rien ne le dénature.

La cote est alors 1.


Médiocre : ici il s'agit d'un paysage dénaturé par des aménagements disgracieux et mal conçus. Pour donner un exemple, souvent à l'entrée des villes, c'est notamment le cas de Québec et de Montréal, on traverse un parc industriel (route 20). La plupart du temps, on ignore la question de la qualité environnementale et les entreprises se soucient peu de l'aménagement paysager. Il va sans dire que, sur le plan touristique, un tel paysage est peu invitant et peut être considéré comme médiocre.

La cote ne vaut pas plus que 0.

Les catégories de paysage

La compilation des grilles d'analyse détermine un pointage total pour chaque unité de paysage. À partir de ce pointage, il faut classer le paysage selon la catégorie à laquelle il appartient. Le tableau suivant détermine les dix catégories retenues.

Catégorie de paysages

Catégorie	Pointage	
10	145 – 160	 Exceptionnel
9	129 - 144	
8	113 – 128	
7	97 – 112	Très beau
6	81 – 96	
5	65 – 80	Beau
4	49 – 64	Moyen
3	33 - 48	
2	17 - 32	
1	0 - 16	Médiocre

Annexe 3 : Les grilles d'analyse

- Le secteur Rabaska (6 grilles)
- Le secteur île d'Orléans (1 grille)
- Le secteur Lévis (2 grilles)
- Le secteur Québec (1 grille)
- Le secteur Sainte-Foy (1 grille)

- Le secteur Saint-Nicolas (2 grilles)
- Le secteur Cap-Rouge (1 grille)