

Projet Rabaska

Analyse du paysage touristique et historique

241 P NP **DM297**

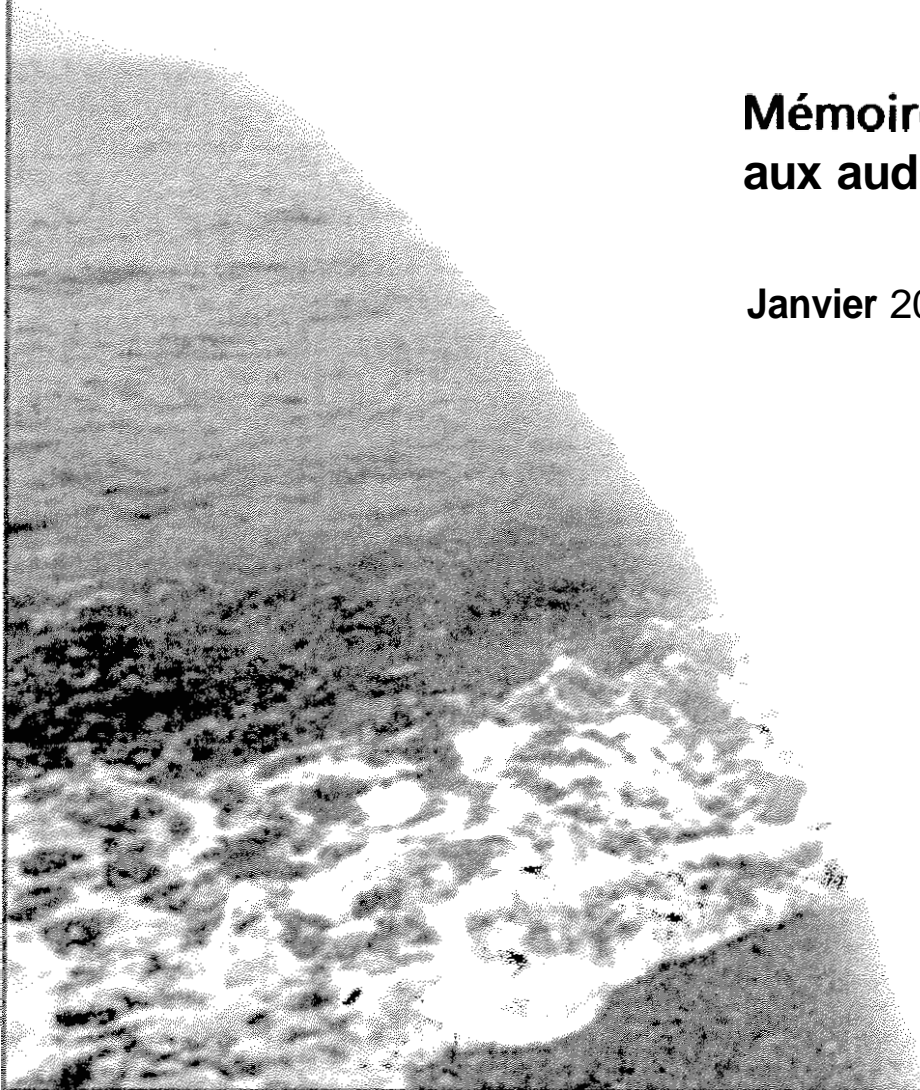
Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

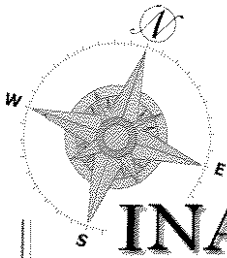
Levis

6211-04-004

**Mémoire présente
aux audiences du BAPE**

Janvier 2007





INART
Institut nord-américain de
recherche en tourisme inc.

Saint-Nicolas, le 22 janvier 2007

Monsieur le President
Messieurs les Commissaires
Bureau des audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable
Quebec (Quebec) G1R 6A6

Messieurs,

C'est avec plaisir que nous vous remettons notre memoire concernant l'implantation du port methanier a Levis. Il fait suite a une etude d'impact portant sur le paysage touristique et historique du projet Rabaska dont trois exemplaires ont ete transmis a vos bureaux. Cette recherche a ete possible grâce a une subvention de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Cette synthese resume l'essentiel des résultats. Elle se veut succincte sachant que vous avez un nombre important de mémoires a examiner. Il est opportun de mentionner qu'il existe quelques variantes entre l'étude initiale et le present mémoire en raison des informations obtenues a la premiere partie des audiences.

Nous vous prions d'agreer, Monsieur le President et Messieurs les Commissaires, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Jacques Demers
President

Projet Rabaska
Analyse du paysage touristique et historique

Table des matières

Lettre de présentation

Aspects préliminaires	2
• L'Organisme	
• Les auteurs	
■ L'intérêt porté au projet	
■ Les fondements de l'analyse	
La méthodologie	3
L'impact des aménagements Rabaska	4
L'impact sur le paysage	4
■ L'impact sur le paysage naturel	
■ L'impact à long terme	
L'aspect économique.....	7
■ La valeur foncière	
■ Les revenus en taxes municipales	
• Une simple comparaison	
L'Impact historique	8
• Le paysage emblématique	
■ Le paysage identitaire	
■ Le paysage de proximité	
Conclusion	10
Les annexes	11
1. La grille d'analyse du paysage	
2. Les catégories et les classes de paysage	
3. La carte des rives modifiées	
4. L'agrandissement du terminal	
5. Le Port manque de terrain	
6. Les statistiques du tourisme	
7. Le rejet de SkyPower	
8. Les grilles d'analyse du paysage Rabaska	

Projet Rabaska

Analyse du paysage touristique et historique

Ce mémoire est la synthèse d'une recherche ayant pour titre *Analyse du paysage touristique et historique, projet Rabaska*, réalisée par l'institut nord-américain de recherche en tourisme Inc (INART, mars 2006). Cependant, à la suite de la première partie des audiences tenues par le BAPE, quelques ajustements y ont été apportés en regard des informations et des précisions obtenues.

L'organisme

L'INART est un organisme à but non lucratif, créé en 1983, sous l'égide de la firme SNC (maintenant SNC-Lavalin) et devint autonome en 1985. Sa mission est de poursuivre différentes études et recherches en matière touristique, de diffuser la connaissance et de former des spécialistes.

Les auteurs du mémoire

Les auteurs de ce mémoire sont deux chercheurs de L'INART'

L'intérêt porté au projet

L'INART, grâce à l'aide financière de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, a procédé à une analyse de l'impact du projet Rabaska sur le paysage touristique et historique de la région de la Capitale nationale. Le choix de ce périmètre se

¹ Jacques Demers : géographe forestier (1965, Laval); doctorat en tourisme (1977, Un. Aix-Marseille, France); successivement directeur de la recherche, du développement, des communications; sous-ministre adjoint et sous-ministre au ministre du Tourisme; secrétaire associé au conseil exécutif (conseil des ministres) et secrétaire au Secrétariat à la Capitale (maintenant la Commission de la capitale nationale); 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 QUTR (1996-98); plusieurs livres, entre autres, *Paysages et environnement touristiques*; *Le tourisme dans notre économie*; *Développement touristique, notions et principes* présentement chez les éditions GID : *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*.

justifie dû au fait qu'un projet d'envergure comme celui de Rabaska a des repercussions bien au-delà du site où il est implanté, en particulier sur le plan touristique.

D'autre part, il est nécessaire de considerer l'ensemble du territoire puisque dans le domaine touristique et historique c'est la destination mi-me qui constitue l'attrait. Elle est constituée par le regroupement de composantes formant un ensemble et qui reflète une image de premier plan. Parmi ces composantes, on compte notamment le Vieux-Quebec, le fleuve, la baie de Beauport, la chute Montmorency, la pointe ouest de l'île d'Orléans et les berges du Saint-Laurent y compris la Rive-Sud de Levis.

Les fondements de notre analyse

Afin de porter un jugement objectif, il faut obligatoirement placer la region de la Capitale nationale dans son contexte international en considérant sa notoriété touristique et historique

La notoriété touristique : la revue *Traveler* (mars 2004, vol 21, no. 2 et reconfirmé en 2006), publication de grande notoriété dans le milieu touristique, éditée par la National Geographic Society, a mandaté 200 experts, pour identifier les 100 plus belles destinations touristiques mondiales officiellement reconnues a partir de six critères fondamentaux.

Soulignons-le avec fierté, la ville de Québec et sa region se situe au sixieme rang. Les criteres distinctifs retenus par ces experts sont : l'intégrité sociale et culturelle, le patrimoine bâti et les perspectives touristiques futures. Est-il besoin de souligner que cette célébrité a été chèrement acquise grâce au travail acharné de ceux qui ont cru au tourisme.

La notoriété historique : les valeurs emblématiques de cette destination touristique ne sont plus à démontrer ne fusse le seul fait que le noyau principal, le Vieux-Quebec, est reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO. De leur côté, les valeurs identitaires, celles qui incarnent notre spécificité géographique et culturelle associée à l'occupation humaine, sont immuables puisque notre region est le lieu de la découverte de l'Amérique, zone d'implantation de la colonie canadienne française et le berceau de notre civilisation.

La mdthodologie

L'analyse du paysage est realisee a partir d'une technique mise au point en 1992 par l'INART et améliorée au cours des années. Brièvement, elle considère neuf composantes du paysage (le relief, la végétation, les couleurs, l'hydrologie, les attrait, le patrimoine, les aménagements, les bruits et les odeurs; voir la grille d'analyse en annexe 1). Il serait hors propos d'expliquer ici toute la procedure de cette technique, mentionnons cependant qu'elle est fondée sur dix categories (la categorie 10 Ptant superieure) de paysages regroupées en cinq classes jexceptionnel, très beau, beau, moyen et mediocre; voir les categories et les classes en annexe 2). Dans notre analyse, cinq unites de paysage (secteurs) ont été considérées et les résultats sont les suivants :

Tableau 1 : synthèse de l'analyse du paysage

L'unité de paysage	Pointage	%	Catégories	Classes
Secteur Quebec	128,0	31	8	5 exceptionnel
Secteur Ile d'Orléans	81,0	20	6	4 - tresbeau
Secteur Levis	69,0	17	4	3 beau
Secteur Sainte-Foy	52,0	13	4	2 moyen
Secteur Rabaska	77,0	19	5	3+ beau

Quelques remarques : La pointe ouest de l'île d'Orléans est de classe 4 (-) en raison de la présence des lignes haute tension. Le secteur Rabaska (entre le chantier et la ligne électrique) est à 3 (+) pour les mêmes raisons. Sans la présence de cette contrainte majeure, on aurait des paysages de classe 4+. Le secteur Levis est sensiblement affecté par les infrastructures portuaires d'Ultramar et par des condos construits sur la berge.

Partant de cette analyse du paysage, voyons comment le projet Rabaska influence la valeur du paysage touristique et historique.

L'impact des aménagements de Rabaska

Trois aspects seront considérés

1. L'impact sur le paysage naturel;
2. L'impact économique;
3. L'impact historique

L'impact sur le paysage naturel :

Une parenthèse au passage : dans le cadre de l'évaluation écologique du rivage du Saint-Laurent par le ministère du Développement durable, de l'environnement et des parcs (septembre 2005), le site du port méthanier est celui qui a subi le moins de modifications de toute la région (- 35 %. voir carte en annexe 3).

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 seraient peu perceptibles en considérant les mesures d'atténuation qui doivent leur dissimuler. À partir du fleuve, ces réservoirs ne sont pas visibles, alors que de l'île d'Orléans il sera possible de les apercevoir.

Par contre, les infrastructures dans le fleuve même et sur la berge atténuent manifestement et d'une façon irréversible la valeur du paysage. 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 (la jetée). 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 aussi imposantes que celles d'Ultramar (alignement de colonnes «tréteaux» de béton, tuyauterie et tours métalliques).

Pour évaluer objectivement les conséquences des aménagements du port méthanier, il faut reprendre l'analyse du paysage en mesurant les impacts du port sur chacun des éléments des grilles. En voici le résumé.

En ce qui concerne le secteur Rabaska, l'implantation du port affecte sensiblement le relief en raison de la tranchée partielle creusée dans la falaise, elle modifie également une partie de la végétation riveraine. En plus, les éléments suivants sont affectés : l'attrait, la valeur patrimoniale, le bruit et les odeurs.

Comme **résultat**, en présence des installations portuaires, la valeur du paysage de secteur diminue de la classe **3** à **1**, une diminution importante (de beau paysage à paysage médiocre; grilles en annexe 8; le pointage diminue de **77** à **26**). **En ce** qui concerne l'ensemble de la région de la Capitale, la valeur passe de la classe 4 à **3** (de très beau à beau; le pointage de **81,4** à **71,2**).

Tableau 2 : synthèse de l'analyse du paysage incluant le port

L'unité de paysage	Pointage sans le port	Classe	Pointage avec le port	Classe
Secteur Québec	128,0	5	128,0	5
Secteur Île d'Orléans	81,0	4	81,0	4
Secteur Lévis	69,0	3	69,0	3
Secteur Sainte-Foy	52,0	2	52,0	2
Secteur Rabaska	77,0	3	26,0	1
Total	407,0		356,0	
Moyenne	81,4	4	71,2	3

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. Cela nous amène à parler de l'impact à long terme.

L'impact à long terme

Les besoins en matière énergétique n'iront certes pas en diminuant. 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 (*Rabaska n'exclut pas d'agrandir son terminal*, titre le journal le Soleil, 18 octobre 2006, voir annexe 4).

Ce qui est plus préoccupant est le manque de terrain pour le transbordement comme le souligne le président-directeur général du port de Québec (Le Soleil, 3 janvier 2007; voir annexe 5). Or, l'expansion du port sur la Rive-Nord est limitée alors que l'espace entre le quai de Rabaska et le chantier maritime de Lévis demeure l'endroit privilégié où l'expansion est possible. En outre, en vertu du vieux principe *tant qu'a y être*, comme en fait foi l'étude d'impact de Rabaska où l'on mentionne que «...la présence des lignes électriques à 735 kV qui traverse le fleuve dans la zone d'étude favorise, jusqu'à un certain point, l'insertion des infrastructures proposées (Tome 3, volume 1, chapitre 6, page 6.124), *tant qu'à y être* aussi bien continuer à détériorer le paysage. Faut-il croire que cette frange exceptionnelle du littoral soit, un jour, encombrée de containers et de produits en vrac ?

Notre appréhension est d'autant justifiée que les navires, notamment les porte-conteneurs, sont de plus en plus gros alors que le tirant d'eau en amont de Québec est déjà à la limite des gros navires actuels. Québec sera inévitablement le point terminal des grands bateaux.

Dans cette perspective, la présence d'un port **méthanier** compromet non seulement une composante majeure de notre **attrait** touristique, **mais ouvre** une porte à l'expansion portuaire ce qui confinerait drastiquement notre richesse touristique et historique dans une classe **inférieure**, une situation inacceptable pour l'industrie touristique régionale.

Dans la mesure où l'on a encore une vision d'avenir, il faut se demander si nous avons les moyens de mettre en péril une industrie majeure comme celle du tourisme au profit d'un consortium sur lequel nous n'avons aucun pouvoir (Rabaska est une société étrangère à 66 %) qui plus est, ce consortium n'a également aucun contrôle autant sur les prix que sur l'approvisionnement.

De cette réflexion, au-delà de la présence d'un port méthanier, nous sommes d'avis qu'il serait primordial qu'une analyse complète de la mise en valeur des rives, tant sur le plan portuaire que touristique, soit entreprise évitant ainsi un développement improvisé. Pourrions-nous alors découvrir que le marché des croisières serait également profitable sur la côte lévisienne ?

L'aspect économique comparé (Rabaska/tourisme)

La valeur foncière touristique

En 2004, les recettes touristiques dans la région de Québec s'élevaient à 1,48 milliard de dollars ² (annexe 6). Parmi les éléments attractifs les plus motivateurs, l'aspect historique est retenu par 67 % des touristes et l'aspect paysage par 54 % ³. Il est évident, par ces pourcentages, que l'histoire, le patrimoine et le paysage constituent des facteurs attractifs de premier plan.

A partir de ces chiffres, on conclut que l'attrait exercé par le paysage et le patrimoine génère, en recettes touristiques directes, plus de 740 millions de dollars annuellement ⁴ (1,48 milliard x 50,2 %) dans la région. En considérant la répartition du pointage de l'ensemble du paysage régional, le secteur de Rabaska (Pointe la Martinière, le fleuve, le littoral) contribue à générer 19 % de l'ensemble des recettes touristiques dues au paysage et au patrimoine (voir tableau 1), soit 140 millions de dollars c'est-à-dire plus de 9 % de toutes les recettes touristiques de la région. (140 millions/1,48 milliards)

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 recettes sont partagées à 66 % avec des entreprises étrangères (Gaz de France et Enbridge Saskatchewan).

Les revenus en taxes municipales

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 \$ et en 2007, il atteindra 2,46 \$ et en 2010, au moment où Rabaska sera en opération, les coûts municipaux seront autour de 2,52 \$ pour chaque 100 \$ d'évaluation municipale.

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

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

⁴ 54 % (paysage) et 67 % (histoire et patrimoine) sont ramenés sur une base de 100 ce qui donne respectivement 44,6 % et 55,8 % et la valeur moyenne $(44,6 + 55,8)/2 = 50,2$ %.

Rabaska investit 840 millions de dollars, ramenons cette somme à 350 millions, soit ce que devrait être l'évaluation municipale ⁵.

En appliquant une simple règle de trois, pour une valeur foncière de 350 M, avec un coût municipal de 2,52 \$ du 100 \$ d'évaluation, cela donne 8,8 M (indexés) en coûts municipaux supplémentaires que la Ville devra absorber chaque année, à moyen et à long terme, à la suite des implantations de Rabaska, au-delà de la compensation de 7,0 M (indexés) consentis par promoteur en guise de taxes. Sans doute, ces observations peuvent susciter une certaine incrédulité, 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.

Sans doute, la générosité manifestée par les promoteurs 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.

Une simple comparaison

Autrefois, les milieux humides étaient perçus comme des lieux malsains qu'il fallait assécher et remblayer. Aujourd'hui, la perception est complètement inversée et pourtant, ces milieux ont toujours les mêmes attributs. Ils ont simplement été investis de leurs réelles valeurs. C'est précisément les cas du site du port méthanier où, hélas, trop de gens, sont incapables d'en percevoir les vraies valeurs. Prenons un exemple : le parc des champs de bataille (Plaines d'Abraham) occupe une superficie de 108 hectares. Le parc de la Martinière, propriété de la ville de Lévis à proximité du projet Rabaska, occupe une superficie de 125 hectares. On peut présumer que ce parc, si on l'aménage adéquatement, aura éventuellement autant de valeur que les Plaines d'Abraham. Que valent les Plaines au moment présent ? Essayons d'y implanter un port méthanier. On devine le tollé national que cela produirait.

C'est précisément ce que nous sommes en train d'annoncer sur la Rive-Sud.

L'impact historique

Trois catégories de paysages sont considérées sur le plan historique : emblématique, identitaire et de proximité.

Le paysage emblématique : ils sont porteurs ou non de traces d'occupation ancienne et se distinguent par leur caractère unique et leur forme qui éveille et stimule le regard. Ces formes géographiques ont frappé l'imagination des premiers explorateurs et ont

⁵ Chiffre confirmé par M. Kelley à une question posée à la séance d'information tenue à l'école les Échemins à Charny.

rapidement constitué des repères territoriaux, ont fasciné les touristes et les villégiateurs et sont souvent le lieu d'aménagements prestigieux. Ces paysages ont survécu et se sont transformés en emblème c'est-à-dire comme symbole historique reconnu par la communauté.

Le paysage identitaire : ces paysages traduisent l'image que se font les collectivités d'elles-mêmes et se constituent à partir de territoires, d'espaces naturels ou de tissus urbains dont on estime collectivement qu'ils incarnent une spécificité géographique ou culturelle. De forme plus modeste que les paysages emblématiques, ils s'associent davantage à l'occupation humaine et sont souvent investis de valeur patrimoniale et paysagère fortes tout en faisant référence à des endroits facilement identifiables.

Le paysage de proximité : cette catégorie est étroitement liée aux espaces du quotidien et traduit une certaine familiarité avec un milieu de vie, un lieu de travail, un territoire d'enfance, un espace de villégiature, un espace vert.

Cette catégorisation peut aussi impliquer qu'un espace soit simultanément emblématique et identitaire, ou encore identitaire et de proximité. Dans le cas qui nous préoccupe, le paysage régional recoupe chacune des catégories, et ce, d'une façon évidente. Le promontoire de Québec, le Cap Diamant, la chute Montmorency, le confluent de la rivière Saint-Charles et les bras nord et sud du fleuve sont des paysages emblématiques de grande notoriété qui constituent depuis toujours des repères à la fois géographiques et historiques.

Les paysages comme le Vieux-Québec, l'île d'Orléans, la Pointe de la Martinière, la rue Saint-Laurent (rue du littoral Lévisien), incarnent une spécificité à la fois emblématique et identitaire bien ancrée dans le vécu des résidents et des visiteurs puisqu'ils se distinguent aussi par leur contenu architectural et patrimonial. Le secteur où se situe le projet Rabaska appartient à la fois au paysage identitaire et de proximité si l'on se réfère à la réaction des résidents directement touchés par le projet.

C'est précisément grâce à ces caractéristiques patrimoniales que la destination Québec obtient une cote touristique enviable et en raison de leur importance, toute altération atténue dangereusement le principal facteur attractif touristique.

Conclusion

Pour ces motifs, il n'y a pas d'autres choix que de faire appel à notre sens des valeurs comme le BAPE l'a fait dans le cas du projet éolien de SkyPower et je le cite :

Compte tenu de la valeur touristique et patrimoniale reconnue et de la valeur emblématique et identitaire du paysage du corridor du littoral de **Cacouna**, la Commission est d'avis qu'aucune **éolienne** ne devrait y être implantée, tout particulièrement entre le fleuve et les routes 20 et 132. (Quotidien Le Soleil, 27 octobre 2006, annexe 7)

Et pourtant, malgré la beauté de son paysage, Cacouna n'apparaît pas dans la liste des cent plus belles destinations au monde.

Ce que nous souhaitons entendre au terme de ces audiences est ceci :

Compte tenu de la valeur touristique et patrimoniale reconnue et de la valeur emblématique et identitaire du paysage du corridor du littoral de Levis, la Commission est d'avis qu'aucun **port** méthanier ne devrait y être implanté, tout particulièrement entre le fleuve et les routes 20 et 732.

«Pourrions-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*, Editions Seuil, Points).»

Annexe 1

GRILLE D'ANALYSE DU PAYSAGE TOURISTIQUE

LIEU :

DATE :

LE RELIEF (Escarpé : 4 Accidenté : 3,5 Modéré : 3 Doux : 2 Nul : 1)	<input type="text"/>	
LA VEGETATION (Mélangée 50% : 4 Mélangée 30% : 3 Dispersée 20% : 2 Arbres isolés : 1 Absent : 0)	<input type="text"/>	
LES COULEURS (Contraste et harmonie : 3 Peu de contraste et Harmonie : 2 Uniforme : 1)	<input type="text"/>	
L'HYDROLOGIE (Plan d'eau dominant : 6 Plan d'eau moyen : 4 Plan d'eau restreint : 2 Absent : 0)	<input type="text"/>	
LES ATTRAITS (Exceptionnel : 4 Intéressant : 3 Moyen : 2 Absent : 0)	<input type="text"/>	
LE PATRIMOINE, Symbolique (Remarquable : 4 Intéressant : 2 Faible : 1 Nul : 0)	<input type="text"/>	
Identitaire (Remarquable : 3 Intéressant : 2 Absent : 0)	<input type="text"/>	
LES AMÉNAGEMENTS (Intégrés : 3 à 6 Convenable : 0 à 2 Inadéquats : -3 à -6)	<input type="text"/>	
LES BRUITS (Agréables : 3 Absents : 0 Désagréables : -3)	<input type="text"/>	
LES ODEURS (Agréables : 3 Absentes : 0 Désagréables : -3)	<input type="text"/>	
LA PONDERATION (Exceptionnel : 4 Très beau : 3 Beau : 2 Moyen : 1 Médiocre : 0)	<input type="text"/>	
SOMME TOTALE	<input type="text"/>	x <input type="text"/>
		<input type="text"/>
CATÉGORIE	<input type="text"/>	

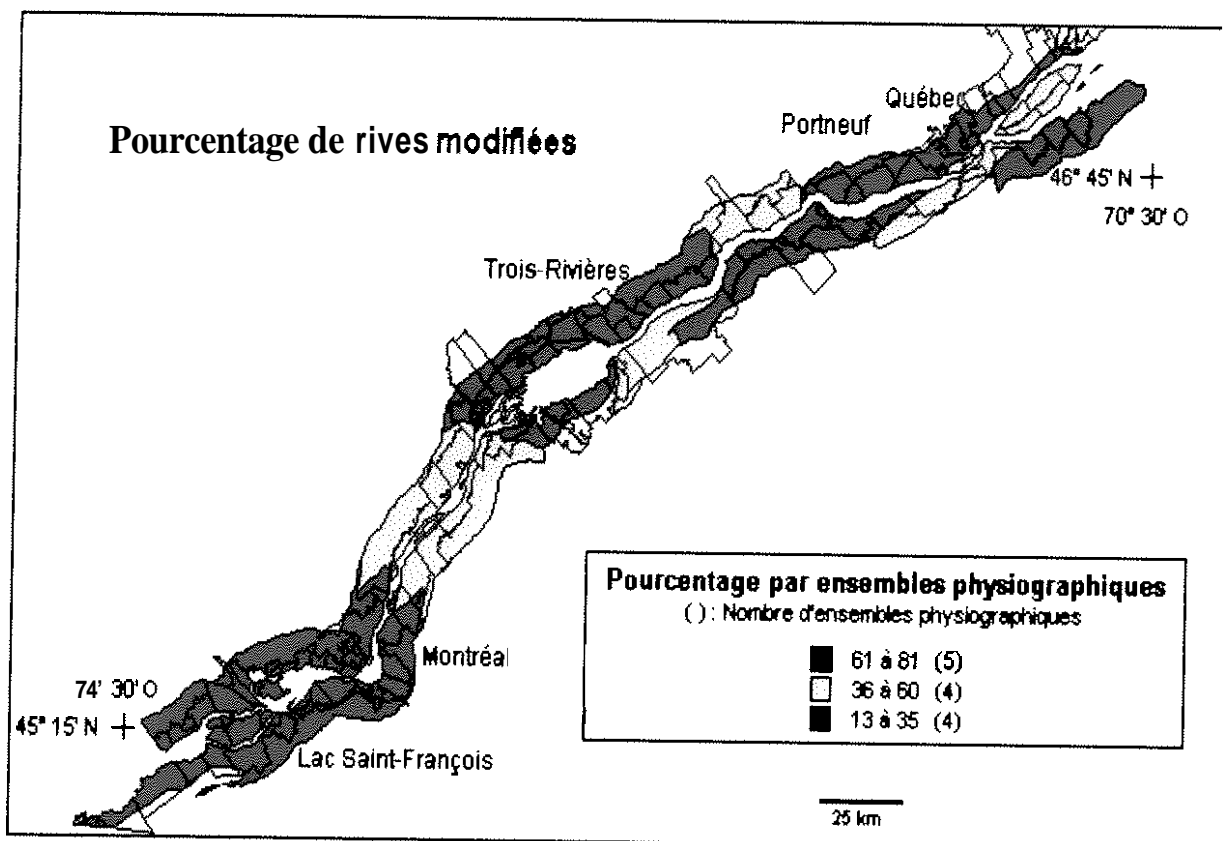
Annexe 2

Les categories de paysage

<u>Categorie de paysages</u>	<u>Pointage</u>	<u>Classe</u>
10	145 – 160	(5) Exceptionnel : 113 a 160
9	129- 144	
8	113 – 128	
7	97 – 112	(4) Tres beau : 81 a 112
6	81 – 96	
5	65 – 80	(3) Beau : 65 à 80
4	49 – 64	(2) Moyen : 49 a 64
3	33 – 48	(1) Mediocre : 0 a 48
2	17 – 32	
1	0- 16	

Annexe 3

Carte 1 : pourcentage des rives modifiées



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

Rabaska n'exclut pas d'agrandir son terminal

Marc Saint-Pierre
mstpierre@lesoleil.com

Rabaska jure toujours, grand Dieu ! que le complexe méthanier qu'il envisage de construire dans l'est lévisien ne sera pas agrandi dans le futur. Mais cette éventualité n'en est pas moins évoquée dans le deuxième protocole qu'il vient de conclure avec la Ville de Lévis.

« Rabaska représente qu'il n'existe actuellement aucun projet d'agrandissement du terminal, ni en termes de capacité d'entreposage, ni en termes de capacité de vaporisation », indique le texte du protocole qui vient de re-

cevoir l'aval du conseil municipal.

« Dans l'éventualité d'un tel projet, Rabaska convient de n'implanter aucun équipement d'entreposage à l'extérieur du périmètre pour les installations terrestres du projet (...) », précise néanmoins le document dans le paragraphe suivant.

La convention prévoit même que les retombées fiscales indiquées dans le premier protocole, soit celui du 6 juillet, seront augmentées advenant justement un agrandissement « selon les mêmes principes et paramètres financiers que ceux établis dans ladite convention, en proportion des montants investis ».

« Ces précisions font suite aux demandes de la Ville. Aucun

agrandissement n'est prévu ni à court ni à moyen terme », a cependant affirmé la porte-parole de Rabaska, Stéphanie Trudeau.

L'écho a été autre dans les rangs des critiques du projet, au Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) notamment, dont le président Gaston Cadrin trace un parallèle entre le développement de la raffinerie Ultramar et ce que deviendra plus tard le terminal méthanier. « À 100 000 barils par jour au départ, la raffinerie s'enligne maintenant sur 265 000 et en sera à 300 000 dans un horizon compris entre 2008 et 2010 », a-t-il indiqué.

« Il est évident que les experts de Rabaska ont bien fait leur travail. Le promoteur s'était initialement engagé à ne jamais agrandir le site, la Ville entrouvre main-

tenant la possibilité de le faire », a noté pour sa part le président de l'Association pour la protection de l'environnement de Lévis (APPEL), Jacques Levasseur.

Les promoteurs en établissent les modalités dans le protocole conclu avec la Ville de Lévis

Porteur d'un investissement total de 840 millions \$, le projet est d'installer deux réservoirs de gaz naturel liquide (GNL), des équipements de rogazéification, des quais, des canalisations, une torçère, des bassins de rétention, des bâtiments administratifs, etc.

Des équipements qui prendront place sur 40 des 270 hectares que le développeur a en tête d'acquérir, soit l'essentiel de l'étendue située entre les limites de Beaumont et du quartier de Ville Guay, entre la 138 et l'autoroute 20.

Le protocole laisse voir que la Ville caresse toujours l'idée que le froid dont est porteur le GNL puisse être récupéré à des fins industrielles ou au moins faire l'objet d'une recherche scientifique.

Le projet du consortium Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge a son billet pour le Bureau des audiencias publiques sur l'environnement (BAPE), qui étudierait le projet en janvier.

Sur le terrain, une firme mandatée par la Ville de Lévis est à pied d'œuvre pour préparer un changement de zonage.

Le Port vogue sur les succès

Le Soleil, 3 JANVIER 2007

place du corridor de commerce du Saint-Laurent.

Ross Gaudreault a aussi souligné le franc succès du spectacle *Caravita* et a souligné que les nouveaux propriétaires de la Devie soient capables de relancer le chantier naval.

CANNE AU POMMEAU D'OR

Pour la première fois en quatre ans, la canne au pommeau d'or a été remise à un port de Québec.

Le capitaine du *Cap Georges* est arrivé à 18 h 53, le 1^{er} janvier. Le bateau océanique a atteint le port de Québec. Le capitaine Ross Gaudreault a remis la canne au premier ministre de la province, qui est donné chaque année au capitaine du premier bateau océanique à atteindre le port de Québec.

Le capitaine du *Cap Georges* est arrivé à 18 h 53, le 1^{er} janvier. Le bateau océanique a atteint le port de Québec. Le capitaine Ross Gaudreault a remis la canne au premier ministre de la province, qui est donné chaque année au capitaine du premier bateau océanique à atteindre le port de Québec.



Le capitaine du *Cap Georges*, Nicolas Sarrs, reçoit la canne au pommeau d'or des mains de la ministre Josée Verner, sous le regard satiriste d'Yvon Bureau, président du C.A. du Port de Québec. — PHOTO LE SOLEIL, LAETITIA DECOMICK

« Il s'agit d'une performance exceptionnelle », s'est félicité le président-directeur général du Port, Ross Gaudreault, devant les invités rassemblés hier au terminal de croisière, dont la ministre fédérale Josée Verner. C'est la quatrième année consécutive que le Port bat son propre record. Ses activités générèrent des retombées économiques annuelles de plus de 300 millions \$.

En ce qui a trait aux croisières, la performance du Port est restée stable, avec près de 91 000 croisiéristes. Ross Gaudreault a mentionné que la compétition est féroce et que Québec a besoin du soutien de sa population.

Les projets pour 2007 ? À court terme, le Port compte « améliorer dans des entrepôts ». Le Port ne reçoit pas de nouveaux navires, mais pour l'instant, le Port compte « améliorer dans des entrepôts ». Le Port ne reçoit pas de nouveaux navires, mais pour l'instant, le Port compte « améliorer dans des entrepôts ».

Portrait régional

Les touristes dans les régions en 2004* (pour l'ensemble des marchés)

Région touristique	Répartition		Recettes		Dépenses moyennes	Durée moyenne
	Volume				à séjour	de séjour
	000	%	M\$	%	\$	j.-
01 Îles-de-la-Madeleine	75	0,2	39	0,6	522	8,7
02 Gaspésie	856	2,8	196	2,8	229	4,1
03 Bas-Saint-Laurent	1 095	3,5	218	3,1	199	2,8
04 Région de Québec	5 288	17,5	1 480	21,1	280	2,8
05 Charlevoix	670	2,2	154	2,2	229	2,5
06 Chaudière-Appalaches	1 207	4,2	153	2,2	119	2,5
07 Mauricie	1 512	4,9	196	2,8	130	2,4
08 Cantons-de-l'Est	2 366	7,6	327	4,7	138	2,2
09 Montérégie	1 501	4,8	192	2,7	128	2,7
10 Lanaudière	1 340	4,3	139	2,0	104	2,5
11 Laurentides	2 927	9,5	504	7,2	172	2,7
12 Montréal	6 478	20,9	2 330	33,2	360	3,0
13 Outaouais	1 422	4,6	180	2,6	127	2,6
14 Abitibi-Témiscamingue	646	2,1	111	1,6	171	3,6
15 Saguenay-Lac-Saint-Jean	1 274	4,1	250	3,6	196	3,2
16 Manicouagan	460	1,5	93	1,3	202	2,7
17 Duplessis	149	0,5	53	0,8	356	4,6
18 Nord-du-Québec	25	0,1	8	0,1	319	2,4
19 Laval	179	0,6	29	0,4	160	2,5
20 Centre-du-Québec	816	2,6	61	0,9	75	2,1
Non précise	577	1,9	312	4,4	-	-
Sous-total	30 941	100,0	7 023	100,0	-	-
Autres recettes	-	-	207	-	-	-
Le Québec	30 941	-	7 230	-	255	3,0

Source : Statistique Canada * Les données de 2005 ne sont pas disponibles

Le BAPÉ rejette le projet de SkyPower

MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP

Març Larouche
Collaboration spéciale

RIVIÈRE-DU-LOUP — Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPÉ) rejette le projet de parc éolien de 350 millions \$ que la compagnie torontoise se propose toujours d'im-

L'organisme conclut que le projet contrevient à la réglementation de la MRC et est risqué

L'organisme estime que, « dans sa version la plus récente, le projet carressé par SkyPower ne peut être réalisé ». Dans un rapport de 150 pages note l'absence de concertation entre le promoteur et la population. « Plusieurs participants ont déclaré la façon de faire du promoteur dans l'élaboration de son projet. Le CLD déplore n'avoir pas été interpellé pour conclure à l'avancement du projet. La MRC a qualifié de difficiles ses relations avec le promoteur depuis l'annonce du projet jusqu'à l'adoption du règlement de contrôle intermédiaire. » Le BAPÉ considère que le règlement de contrôle intermédiaire n'est pas attendu ce rapport pour prendre les décisions et qu'il représente à respecter. Le BAPÉ, c'est une photo prise lors des audiences. Depuis, notre projet a évolué et nous soustrayons maintenant à l'essentiel des réserves émises par les commissaires », dit le porte-parole de SkyPower, Jean-Pierre Dion.

« Nous respectons ces recommandations. Notre projet est passé de 134 à 114 éoliennes. Il n'y en a plus une seule aux abords de ces routes ni à proximité des résidences, et les corridors migratoires sont évités », poursuit M. Dion. Le préfet Michel Lagacé est satisfait du rapport et estime que dans un monde idéal, le projet devrait être recommencé à zéro. « Plusieurs participants ont déclaré la façon de faire du promoteur dans l'élaboration de son projet. Le CLD déplore n'avoir pas été interpellé pour conclure à l'avancement du projet. La MRC a qualifié de difficiles ses relations avec le promoteur depuis l'annonce du projet jusqu'à l'adoption du règlement de contrôle intermédiaire. » Le BAPÉ considère que le règlement de contrôle intermédiaire n'est pas attendu ce rapport pour prendre les décisions et qu'il représente à respecter. Le BAPÉ, c'est une photo prise lors des audiences. Depuis, notre projet a évolué et nous soustrayons maintenant à l'essentiel des réserves émises par les commissaires », dit le porte-parole de SkyPower, Jean-Pierre Dion.

« Nous respectons ces recommandations. Notre projet est passé de 134 à 114 éoliennes. Il n'y en a plus une seule aux abords de ces routes ni à proximité des résidences, et les corridors migratoires sont évités », poursuit M. Dion. Le préfet Michel Lagacé est satisfait du rapport et estime que dans un monde idéal, le projet devrait être recommencé à zéro. « Plusieurs participants ont déclaré la façon de faire du promoteur dans l'élaboration de son projet. Le CLD déplore n'avoir pas été interpellé pour conclure à l'avancement du projet. La MRC a qualifié de difficiles ses relations avec le promoteur depuis l'annonce du projet jusqu'à l'adoption du règlement de contrôle intermédiaire. » Le BAPÉ considère que le règlement de contrôle intermédiaire n'est pas attendu ce rapport pour prendre les décisions et qu'il représente à respecter. Le BAPÉ, c'est une photo prise lors des audiences. Depuis, notre projet a évolué et nous soustrayons maintenant à l'essentiel des réserves émises par les commissaires », dit le porte-parole de SkyPower, Jean-Pierre Dion.

Le BAPÉ juge insuffisantes les recommandations et les redonne au public. « Les retombées représentent 10,5 % des dépenses globales. Le directeur général de la Chambre de commerce, Pierre-Philippe Pelletier, affirme que le projet n'est pas attendu ce rapport pour prendre les décisions et qu'il représente à respecter. Le BAPÉ, c'est une photo prise lors des audiences. Depuis, notre projet a évolué et nous soustrayons maintenant à l'essentiel des réserves émises par les commissaires », dit le porte-parole de SkyPower, Jean-Pierre Dion.

Annexe 8

GRILLE D'ANALYSE DU PAYSAGE TOURISTIQUE

LIEU : RABASKA EST

DATE : ETE 2005

	SANS PORT	AVEC PORT
LE RELIEF (Escarpé : 4 Accidenté : 3.5 Modéré : 3 Doux : 2 Nul : 1)	3	2.5
LA VEGETATION (Mélangée 50% : 4 Mélangée 30% : 3 Dispersée 20% : 2 Arbres isolés : 1 Absent : 0)	4	4
LES COULEURS (Contraste et harmonie : 3 Pcu de contraste et Harmonie : 2 tiniforme : 1)	3	3
L'HYDROLOGIE (Plan d'eau dominant : 6 Plan d'eau moyen : 4 Plan d'eau restreint : 2 Absent : 0)	6	6
LES ATTRAITS (Exceptionnel : 4 Intéressant : 3 Moyen : 2 Absent : 0)	3	0
LE PATRIMOINE, Symbolique (Remarquable : 4 Intéressant : 2 Faible : 1 Nul : 0) Identitaire (Remarquable : 3 Intéressant : 2 Absent : 0)	4 3	1 1
LES AMÉNAGEMENTS (Intégrés : 3 à 6 Convenable : 0 à 2 Inadéquats : -3 à -6)	1	-3
LES BRUITS (Agréables : 3 Absents : Désagréables : -3)	0	-1
LES ODEURS (Agréables : 3 Absentes : 0 Désagréables : -3)	0	-1
LA PONDERATION (Exceptionnel : 4 Très beau : 3 Beau : 2 Moyen : 1 Médiocre : 0)	2.5	0
SOMME TOTALE	26.5 x 3 79.5	10 x 2.5 25
CATÉGORIE	5	2

Annexe 8

GRILLE D'ANALYSE DU PAYSAGE TOLKISTIQUE

LIEU : RABASKA CENTRE ...

DATE : 17 É 2005 ...

	SANS PORT	AVEC PORT
LE RELIEF (Escarpé : 4 Accidenté : 3,5 Modéré : 3 Doux : 2 Nul : 1)	3	2.5
LA VEGETATION (Mélangée 50% : 4 Mélangée 30% : 3 Dispersée 20 % : 2 Arbres isolés : 1 Absent : 0)	4	4
LES COULEURS (Contraste et harmonie : 3 Peu de contraste et Harmonie : 2 Uniforme : 1)	3	3
L'HYDROLOGIE (Plan d'eau dominant: 6 Plan d'eau moyen : 4 Plan d'eau restreint : 2 Absent : 0)	6	6
LES ATTRAITS (Exceptionnel : 4 Intéressant : 3 Moyen : 2 Absent : 0)	3	0
LE PATKIMOINE, Symbolique (Remarquable : 4 Intéressant : 2 Faible : 1 Nul : 0)	4	1
Identitaire (Remarquable : 3 Intéressant : 2 Absent : 0)	3	1
LES AMENAGEMENTS (Intégrés : 3 à 6 Convenable : 0 à 2 Inadéquats : -3 à -6)	1	-3
LES BRUITS (Agréables : 3 Absents : Désagréables : -3)	0	-1
LES ODEURS (Agréables : 3 Absentes : 0 Désagréables : -3)	0	-1
LA PONDÉRATION (Exceptionnel : 4 Très beau : 3 Beau : 2 Moyen : 1 Mediocre : 0)	2.5	0
SOMMETOTALE	26,5 x 3	10 x 2.5
	79.5	25
CATÉGORIE	5	2

Annexe 8

GRILLE D'ANALYSE DU PAYSAGE TOLRISTIQUE

LIEU : BABASKA...QUEST.....

DATE : ETE 2005.....

AVEC PORT

LE RELIEF (Escarpé : 4 Accidenté : 3,5 Modéré : 3
Doux : 2 Nul : 1)

2,5

2,5

LA VÉGÉTATION (Milangée 50% : 4 Mélangée 30% : 3
Dispersée 20 % : 2 Arbres isolés : 1 Absent : 0)

4

4

LES COULEURS (Contraste et harmonie : 3
Peu de contraste et Harmonie : 2 Uniforme : 1)

3

3

L'HYDROLOGIE (Plan d'eau dominant : 6
Plan d'eau moyen : 4 Plan d'eau restreint : 2 Absent : 0)

6

6

LES ATTRAITS (Exceptionnel : 4 Intéressant : 3
Moyen : 2 Absent : 0)

3

0

LE PATRIMOINE, Symbolique (Remarquable : 4
Intéressant : 2 Faible : 1 Nul : 0)
Identitaire (Remarquable : 3 Intéressant : 2
Absent : 0)

4

1

3

1

LES AMENACEMENTS (Intégrés : 3 à 6
Convenable : 0 à 2 Inadéquats : -3 à -6)

3

-2

LES BRUITS (Agréables : 3 Absents : Désagréables : -3)

0

-1

LES ODEURS (Agréables : 3 Absentes : 0
Désagréables : -3)

0

-1

LA PONDERATION (Exceptionnel : 4 Très beau : 3
Beau : 2 Moyen : 1 Médiocre : 0)

2,5

0

SOMME TOTALE

28,5

x

2,5

71,2

27,5

CATÉGORIE

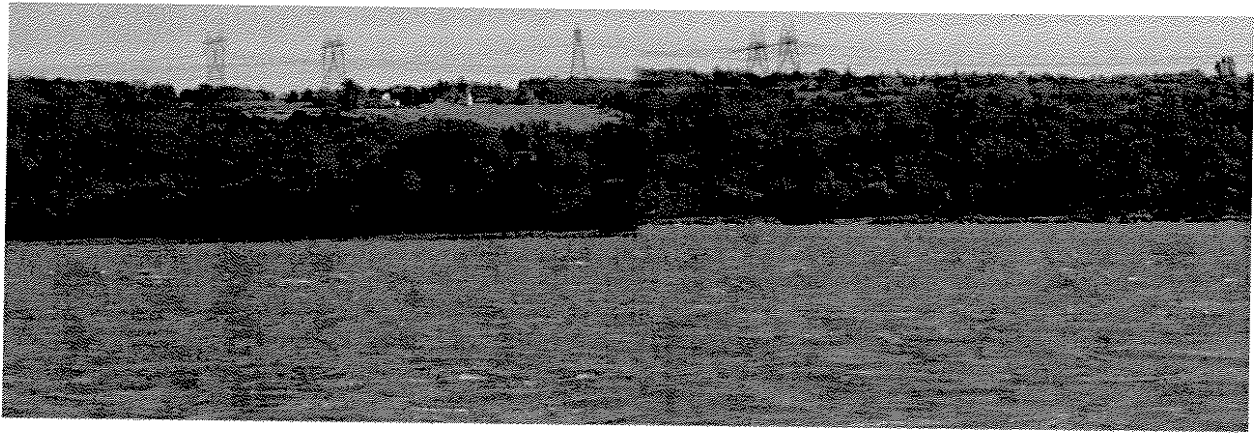
5

3

Le site du projet Rabaska



Le secteur est



Le secteur centre



Le secteur ouest