

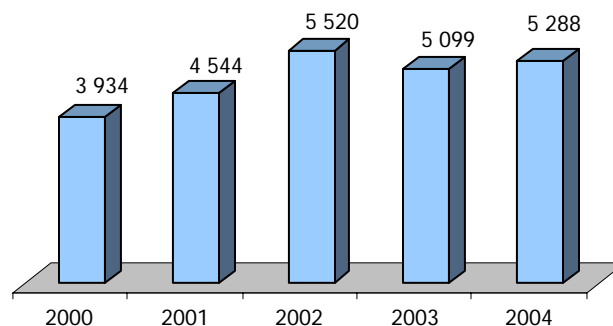
7. Les profils touristiques des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches

La section suivante présente l'évolution et le profil actuel du tourisme des deux régions touristiques situées à proximité du futur terminal méthanier, soit Québec et Chaudière-Appalaches. D'une part, elle dresse le portrait des touristes et fait ressortir la croissance de l'industrie. D'autre part, elle présente les activités pratiquées par les touristes dans ces mêmes régions.

7.1. Région touristique de Québec¹⁵

La région touristique de Québec est incontestablement une destination touristique importante. En 2004, elle détenait 17 % du marché provincial, ce qui en faisait la deuxième région la plus visitée du Québec après Montréal. La ville de Québec se place de plus au 7^e rang des meilleures destinations des Amériques et au 14^e rang de l'ensemble des destinations touristiques mondiales (tous continents confondus). Ce classement a été établi par les 30 000 abonnés du prestigieux magazine américain Condé Nast Traveler. La ville se retrouve donc dans le peloton de tête, avec des destinations comme Sydney, Florence, San Francisco, Rome, Paris et Vancouver et prend de plus en plus d'importance comme destination touristique.

Figure 4 : Évolution de l'achalandage touristique dans la région touristique de Québec de 2000 à 2004, en milliers de visites-région



Source : Tourisme Québec, *Le tourisme en bref*, 2000 à 2004.

¹⁵ Source : Tourisme Québec, *Le tourisme en bref*, 2000 à 2004.

L'achalandage touristique de Québec a d'ailleurs augmenté de 34 % depuis 2000 pour atteindre les 5 288 000 visites-région en 2004. Entre 2002 et 2003, la région touristique de Québec a toutefois connu une diminution de son achalandage. Cette baisse n'est cependant pas unique à Québec puisque l'ensemble de l'industrie touristique québécoise a elle aussi constaté une diminution du nombre de visiteurs. Diverses causes sont à l'origine de cette baisse, dont le SRAS, la guerre en Irak et les positions canadiennes vis-à-vis les politiques américaines. En 2004, on constate une reprise de l'augmentation de l'achalandage touristique dans la région de Québec.

Les touristes de la région de Québec sont principalement des Québécois (66 %). La proportion de touristes québécois visitant la région de Québec est relativement constante depuis 2000 variant toujours entre 61 % et 70 %. Les Canadiens des autres provinces constituent 12 % de l'achalandage touristique de la région. Ce marché est de plus en plus important alors que sa proportion est passée de 8 % à 12 % entre 2000 et 2004.

Toute provenance confondue, 14 578 000 nuitées ont été effectuées dans la région touristique de Québec en 2004. C'est donc dire qu'un séjour dans la région comprend en moyenne 2,8 nuitées. Les touristes en visite dans la région ont dépensé 1,5 milliard de dollars. Ceci représente une augmentation de près de 50 % face à 2000 alors que les dépenses touristiques s'élevaient à un milliard de dollars.

Les attraits de Québec les plus fréquentés par les touristes sont¹⁶ :

- le Vieux-Québec (53 %);
- Place Laurier (29 %);
- Place Royale et le quartier du Petit Champlain (24 %);
- le Vieux-Port (22 %);
- les Galeries de la Capitale (21 %);
- le parc de la Chute-Montmorency et/ou les Grands Feux Loto-Québec (20 %);
- la Terrasse Dufferin (16 %);
- les plaines d'Abraham (14 %);
- l'Île-d'Orléans (12 %).

Notons que la popularité de l'activité « magasinage » au sein des visiteurs d'origine québécoise dans la région de Québec explique le fait que Place Laurier et les Galeries de la Capitale figurent parmi les attraits de Québec les plus fréquentés.

¹⁶ Source : Office du tourisme et des congrès de Québec, *Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 2003 et comparaison avec les résultats de 1999, 2004.*

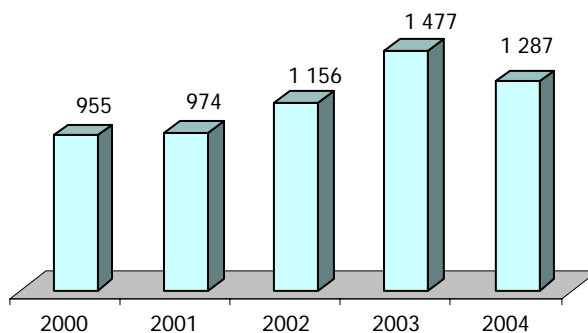
Les zones géographiques les plus fréquentées de la région de Québec sont les suivantes¹⁷ :

- Ville de Québec (74 %);
- Côte-de-Beaupré (27 %);
- Île d'Orléans (12 %);
- Jacques Cartier (3 %)
- Portneuf (1 %).

7.2. Région touristique de Chaudière-Appalaches

Parmi toutes les régions touristiques du Québec, Chaudière-Appalaches se place en neuvième position en ce qui a trait à l'achalandage touristique. En 2004, 1 287 000 visites-région ont été effectuées dans cette région par des touristes¹⁸.

Figure 5 : Évolution de l'achalandage touristique dans la région touristique de Chaudière-Appalaches de 2000 à 2004, en milliers de visites-région



Source : Tourisme Québec, *Le tourisme en bref*, 2000 à 2004.

L'année 2004 présente un légère diminution de l'achalandage touristique face à l'année 2003 (- 13 %). Toutefois, il ne va pas s'en dire que l'année 2003 avait été exceptionnelle pour la région. L'achalandage touristique dans Chaudière-Appalaches avait alors connu une très bonne croissance de 55 % comparativement à 2000. Cette augmentation était supérieure à celle de la province de Québec (38 %) et à celle de la région de Québec (30 %). La performance touristique de la région la plaçait alors cinquième au classement des régions du Québec selon l'achalandage touristique. Nonobstant l'année 2003, il n'en demeure pas moins que le volume touristique dans la région n'a cessé d'augmenter depuis 2000.

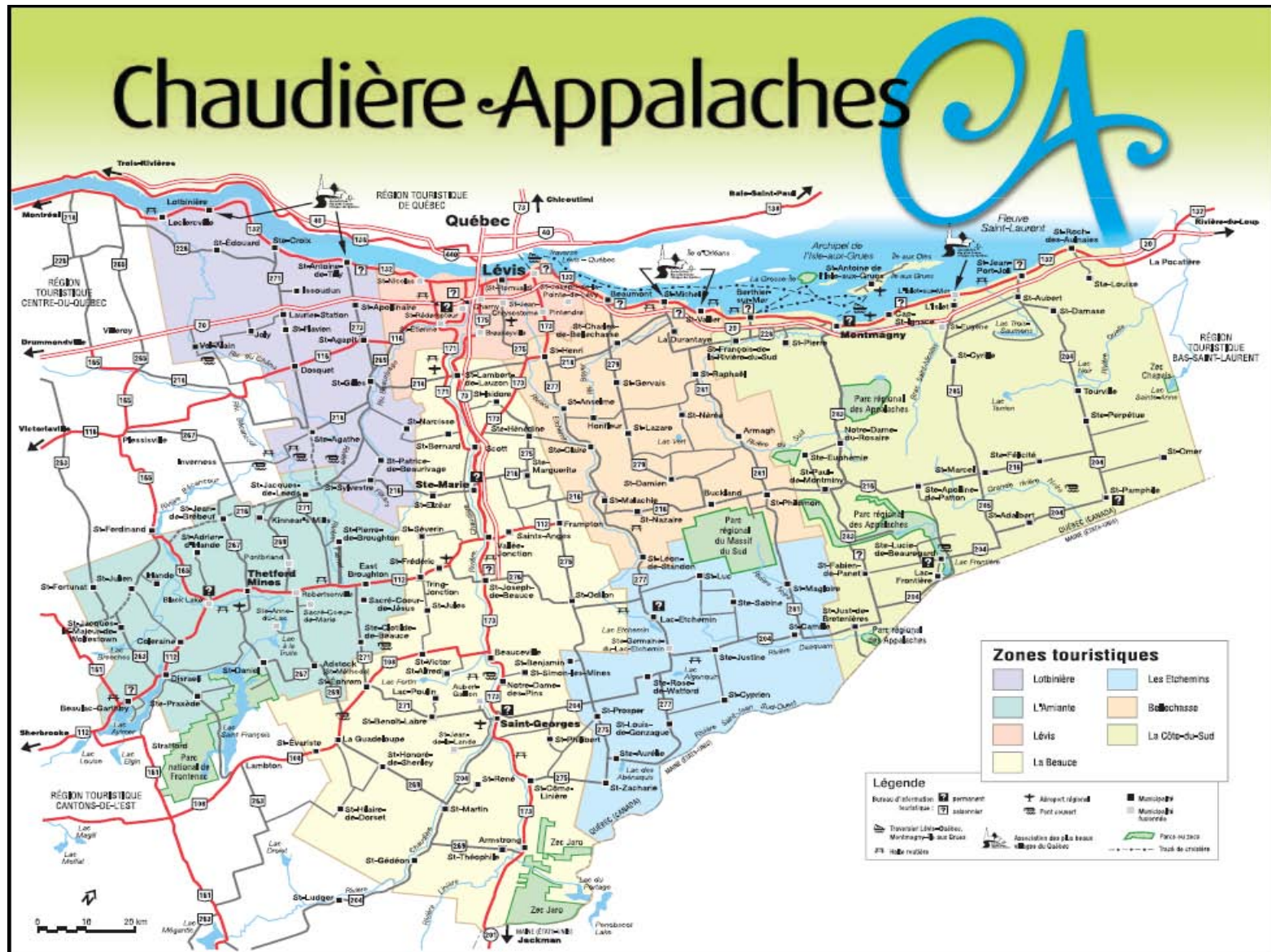
¹⁷ Source : Office du tourisme et des congrès de Québec, *Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 2003 et comparaison avec les résultats de 1999, 2004*.

¹⁸ Le ministère du Tourisme définit un touriste comme suit : « personne ayant réalisé un voyage d'au moins 80 km, dont le séjour a duré plus de 24 heures (une nuit ou plus) et qui a utilisé de l'hébergement commercial ou privé ».

La durée moyenne de séjour des touristes visitant la région touristique de Chaudière-Appalaches est restée sensiblement la même depuis cinq ans, soit 2,5 nuits. Cette durée, qui est par ailleurs que légèrement inférieure à celle de la région touristique de Québec, a donc engendré, en 2004, 3 213 000 nuitées. Il s'en est suivi que des dépenses totales de 153 millions de dollars ont été effectuées par les touristes. Les dépenses des touristes dans cette région sont d'ailleurs de plus en plus importantes. Elles ont connu une augmentation de 53 % depuis 2000.

La région de Chaudière-Appalaches est en grande majorité visitée par des Québécois (87 %) dont le principal motif de séjour est de rendre visite à des parents (52 %). Parmi les autres activités pratiquées dans la région, on retrouve surtout les activités sportives (39 %), la visite à des amis (32 %) et la randonnée pédestre (22 %).

La page suivante présente la carte de la région de Chaudière-Appalaches.



Source : www.chaudiereappalaches.com/FichiersUpload/Fichiers/2005096142400Carte_Napperon_Ch-App.pdf

■ Les zones de Bellechasse et de Lévis

La région touristique de Chaudière-Appalaches est divisée en sept différentes zones, dont les zones de Lévis et de Bellechasse qui sont situées à proximité des futures installations de Rabaska. En fait, les infrastructures du terminal méthanier seront construites sur le territoire de la zone de Lévis, aux limites géographiques de Beaumont, laquelle appartient à la zone de Bellechasse.

À l'heure actuelle, aucun processus d'évaluation ou de mesure de la clientèle touristique n'a encore été instauré au sein des administrations touristiques régionales, malgré que la Ville de Lévis tente actuellement de mettre en place un tel système. Les seules évaluations effectuées sont celles faites dans les bureaux d'information touristique. Cependant, les données de Statistiques Canada compilées par Pragma pour l'Association touristique régionale de Chaudière-Appalaches¹⁹ permettent d'évaluer le profil touristique général (incluant les touristes et les excursionnistes²⁰) des MRC Bellechasse et Desjardins pour l'année 2003 et 2004. Ainsi, en 2003, la MRC Bellechasse a accueilli sur son territoire 192 000 visites-personnes, soit 526 touristes et excursionnistes par jour. Ces visiteurs ont dépensé un grand total de 14 M\$. Du côté de la MRC Desjardins, elle a reçu 271 400 visites-personnes en 2003, soit environ 743 touristes et excursionnistes par jour. Les dépenses touristiques de ces visiteurs se sont élevées à 19 M\$. Les MRC de Bellechasse et de Desjardins ont donc accueilli en 2003 un grand total de 463 000 visites-personnes, ceci représente 16 % de l'achalandage total de la région de Chaudière-Appalaches. En 2004, les deux MRC à l'étude ont accueilli 14 % du volume touristique régional. Elles ont alors connues des baisses d'achalandage. En 2004, la MRC Bellechasse a reçu sur son territoire 97 000 visites-personnes, lesquelles ont dépensé 9 M\$ et la MRC Desjardins, 254 000 visites-personnes, lesquelles ont dépensé 21 M\$.

Bellechasse attire les visiteurs surtout pour ses villages, lesquels sont parmi les plus remarquables du Québec. Le patrimoine bâti y est d'ailleurs très bien conservé. Pour ce qui est des attraits touristiques, Bellechasse propose des sites historiques, des lieux d'interprétation (dont un moulin perpétuant la tradition de la meunerie ancestrale), des produits du terroir ainsi que le parc régional du Massif du Sud où les visiteurs peuvent pratiquer la randonnée pédestre ou le vélo de montagne. La plupart des attraits touristiques de Bellechasse qui sont proposés par l'Association touristique de Chaudière-Appalaches sont situés dans les terres et non aux abords du fleuve

¹⁹ Source : Pragma, pour l'Association touristique régionale de Chaudière-Appalaches, *Profil 2003 région touristique de Chaudière-Appalaches – Touristes québécois ayant parcouru 80 km ou plus 1 sens de leur résidence et visité la région – Voyages même jour ou avec nuitée(s)*, 2004 et Pragma, pour l'Association touristique régionale de Chaudière-Appalaches, *Profil 2004 région touristique de Chaudière-Appalaches – Touristes québécois ayant parcouru 80 km ou plus 1 sens de leur résidence et visité la région – Voyages même jour ou avec nuitée(s)*, 2005.

²⁰ Le ministère du Tourisme définit un touriste et un excursionniste respectivement comme suit : « personne ayant réalisé un voyage d'au moins 80 km, dont le séjour a duré plus de 24 heures (une nuit ou plus) et qui a utilisé de l'hébergement commercial ou privé » et « personne ayant réalisé un voyage d'au moins 80 km, dont le séjour a duré moins de 24 heures et qui n'a pas utilisé d'hébergement commercial ou privé.

Saint-Laurent. Seuls le Centre d'interprétation de Beaumont, le moulin de Beaumont et l'atelier du Voiturier²¹ se situent près du fleuve, mais tout de même à plusieurs kilomètres du futur site de Rabaska. De plus, les installations de ce dernier ne sont pas visibles à partir de ces trois attraits.

Du côté de la zone de Lévis, l'Association touristique de Chaudière-Appalaches et Tourisme Lévis proposent aux visiteurs les attraits suivants :

- la cidrerie et les vergers Saint-Nicolas;
- le parc des Chutes-de-la-Chaudières;
- le parcours des Anses (piste cyclable);
- le Vieux-Lévis;
- le centre d'art de Lévis;
- le lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis;
- le lieu historique national du chantier A.C. Davie;
- la maison Alphonse-Desjardins;
- le Fort-de-la-Martinière;
- la terrasse de Lévis.

Parmi tous ces attraits, seul le site du Fort-de-la-Martinière permet de voir la zone fluviale du futur terminal méthanier. Néanmoins, l'attrait ne constitue pas pour le moment un point d'intérêt touristique majeur de Lévis et n'est ouvert que de la fin juin au 20 août. Des développements importants devront être entamés afin qu'il soit considéré comme faisant partie intégrante de l'offre touristique du secteur.

Nous avons pu également évaluer sommairement le nombre de visiteurs annuels des principaux attraits touristiques situés à une distance de 10 kilomètres de part et d'autre du futur site de Rabaska.

Ainsi, le Centre d'interprétation de Beaumont accueille annuellement plus de 500 visiteurs (par contre, l'établissement n'a pas ouvert ses portes en 2005 dû à un manque de personnel, mais il sera ouvert en 2006). De son côté, le moulin de Beaumont a reçu un peu plus de 2 000 visiteurs en 2005; les propriétaires des lieux ont constaté une diminution de l'achalandage depuis les dernières années (la moyenne d'achalandage saisonnier se situait auparavant aux alentours de 5 000 visiteurs). Du côté de Lévis, le Fort-de-la-Martinière accueille environ 400 personnes par an, la maison Alphonse Desjardins accueille en moyenne 8 000 visiteurs à chaque année et le lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis reçoit quant à lui aux alentours de 14 000 visiteurs (excluant les clientèles scolaires)²².

²¹ Mentionnons que l'Atelier du Voiturier ainsi que le Moulin de Beaumont sont en opération sur des bases saisonnières tandis que le Centre d'interprétation de Beaumont est, quant à lui, ouvert à l'année.

²² Les données d'achalandage ont été obtenues auprès de chacun de ces établissements.

Le terminal méthanier de Rabaska sera également situé à proximité de certains établissements d'hébergement des secteurs de Bellechasse et de Lévis. En tout, huit établissements se trouvent de part et d'autre à environ dix kilomètres du site, dont un gîte qui ne contient que quatre chambres, une auberge, deux motels et cinq terrains de camping²³. La capacité d'accueil totale de ces établissements s'élève à 704 sites de camping et 40 chambres.

La majorité des terrains de camping sont ouverts de la mi-mai à la fin septembre, à l'exception du camping du Fort-de-la-Martinière et du camping Transit qui accueillent des campeurs à partir de la fin avril jusqu'à la fin octobre. Ajoutons que la plupart des sites offre davantage d'emplacements pour les personnes voyageant avec des motorisés que pour ceux voyageant avec une tente. De plus, plusieurs emplacements des terrains de camping sont occupés par des vacanciers saisonniers (soit des personnes s'installant sur le site pour toute la durée de la saison estivale) et non par des touristes de passage.

Durant la haute-saison, soit en juillet et en août, les cinq sites de camping du secteur à l'étude sont occupés à 100 % ou presque. Les mois de juin et de septembre présentent des taux d'occupation beaucoup plus faibles; seuls quelques emplacements y sont loués. Il en va de même pour les autres établissements d'hébergement, soit le Gîte Le Rosier, le Manoir Beaumont, le motel Le Lauzonnais et le motel du Parc Beaumont, lesquels sont pleinement occupés en juillet et en août, et affichent des taux d'occupation variant entre 10 % et 20 % en dehors de ces périodes.

Tableau 1 : Liste des établissements d'hébergement à proximité du site de Rabaska (distance de 10 km)

Établissements	Localisation	Capacité d'accueil	Distance approximative du site en km	Vue sur site*
Gîte Le Rosier (Manoir de Lévis)	473, rue Saint-Joseph Lévis	4 chambres	5,2 km	Non
Manoir de Beaumont	485, route du Fleuve Beaumont	5 chambres	1 km	Oui
Motel Le Lauzonnais	8520, boul. de la Rive-Sud Lévis	17 chambres	3,8 km	Non
Camping Carol	212, route du Fleuve Beaumont	132 sites	5,7 km	Non
Camping Guilmette	152, route du Fleuve Beaumont	196 sites	6,8 km	Non
Camping & Motel Parc Beaumont	432, route du Fleuve Beaumont	151 sites 14 chambres	2,1 km	Non

²³ Il est nécessaire de mentionner qu'un établissement de ces huit lieux d'hébergement constitue à la fois un camping et un motel.

Établissements	Localisation	Capacité d'accueil	Distance approximative du site en km	Vue sur site*
Camping Transit	600, chemin Saint-Roch Lévis	200 sites	0,8 km	Oui
Camping du Fort-de-la-Martinière	9825, boul. de la Rive-Sud Lévis	25 sites	1,3 km	Oui
Capacité d'accueil totale du secteur		704 sites et 40 chambres		

* Vue sur l'une ou l'autre des installations du terminal : quai, réservoir, torchère...

Source : Guide touristique de l'ATR Chaudière-Appalaches²⁴.

Ainsi, compte tenu des capacités d'accueil limitées des lieux d'hébergement situés à proximité du futur site de Rabaska, de leurs périodes d'ouverture annuelle restreintes (notamment pour les campings) et de leurs faibles taux d'occupation sur la majeure partie de l'année, la proportion annuelle de visiteurs séjournant dans ces établissements est plutôt faible par rapport à l'achalandage touristique de Chaudière-Appalaches et de Québec.

²⁴ Mentionnons que deux autres établissements d'hébergement, le Camping municipal Vincennes et le Gîte Au Petit Matin, sont listés dans le guide touristique. Toutefois, ces établissements ne sont plus en opération.

8. L'analyse de caractérisation du paysage

8.1. Méthodologie

L'objectif de cette analyse visuelle est d'identifier et de calibrer l'impact de l'arrivée du terminal méthanier sur la perception du paysage environnant à partir des sites et des corridors touristiques de la grande région de Québec.

Tout d'abord, il est important de positionner le fleuve Saint-Laurent comme étant le principal élément d'appréciation des paysages du secteur à l'étude pour l'implantation du terminal méthanier. Nous avons donc identifié les sites touristiques situés en bordure du fleuve, d'où les installations sont susceptibles d'être visibles. Ceux-ci sont principalement situés sur l'Île d'Orléans et le long de la rive sud du fleuve. Ce sont pour la plupart des quais, des parcs, des plages et des routes fréquentés par les visiteurs. Au total, ce sont onze sites ponctuels et quatre corridors touristiques qui ont fait l'objet d'une vérification. Trois rayons de un, six et onze kilomètres ont été tracés autour des installations projetées du terminal méthanier. Ceux-ci permettent de positionner chacun des sites touristiques inventoriés en lien avec les futures installations du terminal (voir figure 6).

Par la suite, une visite terrain pour chacun des sites ciblés a été réalisée. Des photographies de tous les sites ont été prises pour appuyer la démarche, l'objectif étant de vérifier si les infrastructures du futur terminal méthanier seraient visibles à partir de ceux-ci et d'en calibrer l'intensité de la perception. Il est important de mentionner que le Vieux-Québec, zone centrale du tourisme de Québec, a aussi été évalué, de manière à examiner la visibilité des installations projetées du terminal à partir de celui-ci.

Finalement, une investigation plus approfondie, effectuée selon des critères d'analyse visuelle, nous a permis d'évaluer l'intensité de la perception de la clientèle touristique en fonction d'une pondération à cinq niveaux : nulle, faible, modérée, élevée, majeure (figure 6). La méthode d'analyse s'appuie, en partie, sur la méthode d'évaluation environnementale des lignes et postes d'Hydro-Québec, et ce, sur le plan du paysage spécifiquement.

■ Le pôle fluvial

Description :

Le pôle fluvial comporte d'abord le quai d'amarrage, structure de métal de 450 mètres de longueur et située à 500 mètres du rivage, parallèle à celui-ci. C'est là que les méthaniers viendront s'amarrer pour vider leur cargaison. Ensuite, on retrouve le jetée qui relie le quai d'amarrage au rivage. Mesurant 600 mètres de longueur, celle-ci avance dans le fleuve en angle au rivage. Finalement, une zone d'installation riveraine est prévue en bordure du fleuve.

Mesures d'atténuation visuelle :

- Planifier un éclairage qui rencontre les principes de protection du ciel nocturne pour éviter la pollution lumineuse. Tous les appareils d'éclairage extérieurs seront équipés de dispositifs permettant de faire converger les faisceaux lumineux vers le sol en évitant toute diffusion de la lumière vers le ciel. De plus, l'utilisation de certains types de lampes efficaces telles que les lampes à sodium basse-pression contribuera à diminuer les impacts de la lumière sur le ciel;
- Éviter d'orienter l'éclairage vers les observateurs le long du fleuve ou vers les zones résidentielles;
- Utiliser un éclairage minimal lorsqu'il n'y a pas de bateau accosté au quai de déchargement;
- Utiliser des lampadaires esthétiques pour les routes d'accès menant à la jetée et au terminal.

(Source : Étude d'impact sur l'environnement, Rabaska).

■ Le pôle des réservoirs

Description :

C'est à cet endroit que se retrouve la majeure partie des équipements du projet. Les deux réservoirs qui serviront à stocker temporairement le gaz naturel liquide sont parmi ceux les plus susceptibles d'être perçus à partir des sites et des corridors évalués. De couleur béton brut, ils ont chacun 90 mètres de diamètre et 46 mètres de hauteur, donc deux fois plus large que haut.

Mesures d'atténuation visuelle :

- Conception adaptée des réservoirs qui permet de réduire la hauteur de 10 mètres par rapport au design original (plus large et moins haut);
- Abaissement des réservoirs dans des bassins de rétention tertiaire profonds de 10 mètres;
- Construction de bermes de 12 mètres de hauteur et reboisement avec 15 000 arbres permettant de cacher en partie les réservoirs.

(Source : Étude d'impact sur l'environnement).

8.2. Les critères d'analyse

L'analyse des différents sites touristiques ciblés a été réalisée en regard de plusieurs critères. Ceux-ci tiennent compte des facteurs clés de la perception du paysage dans un contexte de tourisme.

L'expérience touristique du secteur est marquée par trois éléments du territoire qui façonnent de manière importante le paysage. Il s'agit du fleuve, des zones agricoles et des noyaux villageois. Des vues variées de ces éléments se profilent le long des corridors touristiques étudiés. Le type de vue (ouverte, filtrée, fermée) qu'offre un site influence la perception de l'observateur. La largeur et la profondeur du champ visuel sont importants dans l'appréciation du paysage. En effet, les vues panoramiques sont très appréciées du visiteur qui peut saisir l'envergure du territoire qui se dresse devant lui. La perception d'un observateur est aussi différente en fonction de sa position dans l'espace. La distance, l'altitude relative du point d'observation et l'angle de vue sont d'autres facteurs qui jouent un rôle important dans cette analyse.

La valeur ou le sens associé au paysage est un autre facteur à prendre en considération. Ainsi, les paysages de l'Île d'Orléans sont appréciés pour leur signification patrimoniale et symbolique. Une attention particulière doit être apportée aux sites qui misent sur la contemplation du paysage comme élément central de l'expérience offerte au visiteur. Il est important de mentionner que les gens de passage ont peu de référents en ce qui concerne l'évolution du paysage dans le temps.

La composition du paysage (complexité, contraste, homogénéité, hétérogénéité) permet de déterminer si le paysage peut absorber un élément nouveau. Les installations prévues pour le terminal Rabaska seront-elles en contraste ou en continuité avec le paysage où elles seront insérées? Les points de repère présents dans le paysage du secteur sont d'autres éléments qui ont été évalués. Les principaux, de nature paysagère, sont le fleuve et l'Île d'Orléans. Les autres sont de nature anthropique. Il peut s'agir des axes routiers, des noyaux villageois ou d'éléments qui se démarquent du reste. Il est important de mentionner que l'analyse tient compte des éléments discordants déjà présents dans le paysage. Par exemple, la ligne aérienne de transport d'énergie qui traverse le fleuve, en passant par l'Île d'Orléans.

Finalement, le nombre de visiteurs, connu pour chaque site, permet de leur accorder une échelle d'importance. Celui-ci a été mesuré en terme de visite/région. Cette unité tient compte du fait qu'une personne peut revenir sur un même site plus d'une fois. La définition exacte de Tourisme Québec va comme suit : Unité attribuée aux lieux, aux lieux de destination dans le cas de voyages de moins de 24 heures, ou répartis en fonction du nombre de nuits passées soit dans des régions touristiques, soit dans le cas des voyages d'une nuitée ou plus.

8.3. Les caractéristiques du paysage à l'échelle régionale

Trois unités de paysage régionaux font partie du périmètre à l'étude. Il s'agit de l'unité de Québec, de l'unité de Montmagny et de l'unité de l'estuaire fluvial du fleuve Saint-Laurent.

« L'unité de paysage régional de Québec est située le long de la rive nord de l'estuaire fluvial du fleuve Saint-Laurent, entre Saint-Marc-des-Carières, à l'ouest, et Beaupré, à l'est. Le relief est très doux et forme une plaine délimitée, au nord, par le massif laurentidien et, au sud, par le fleuve Saint-Laurent. En bordure de ce dernier, cette plaine est marquée par une alternance de falaises (Donnacona, Québec), de terrasses marines (Neuville) et de terrains plats de basse altitude (Beaupré, Beauport). L'altitude moyenne est de 100 m. L'utilisation du sol à des fins urbaines et agricoles occupe un peu plus de la moitié de la superficie, et la forêt s'étend sur près de la moitié du reste du territoire. »²⁵

« L'unité de paysage de Montmagny est située le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, entre les villes de Lévis et de La Pocatière. Elle forme une étroite plaine légèrement inclinée vers le fleuve. À cet endroit, son altitude est de l'ordre de 15 à 50 mètres. L'agriculture occupe une place prépondérante. La population est concentrée le long du littoral. »²⁶

« L'unité de paysage de l'estuaire fluvial du fleuve Saint-Laurent se termine à l'extrémité nord de l'Île d'Orléans. À l'exception de quelques îlots épars, l'Île d'Orléans est la seule île d'importance de cette portion du fleuve. Cette dernière, d'une superficie de 188 km², est principalement couverte de dépôts littoraux marins. Le substrat rocheux est de nature sédimentaire (schiste argileux, calcaire, grès). Le relief de l'île est peu accidenté et légèrement bombé. Ses rives sont caractérisées par des estrans vaseux et quelques falaises rocheuses. »²⁷

²⁵ ROBITAILLE, A, et J.-P. SAUCIER, Paysages régionaux du Québec méridional, 1998, Publications du Québec, Sainte-Foy, page 60.

²⁶ *Ibid.*, p.61.

²⁷ *Ibid.*, p.198.

8.4. Caractéristiques physiques des infrastructures du terminal méthanier et les mesures d'atténuation visuelles proposées

L'implantation du terminal méthanier implique l'installation d'infrastructures susceptibles d'être perçues par les observateurs de passage dans le périmètre à l'étude. On peut regrouper ces composantes en trois principaux pôles, selon leur localisation. Voici une brève description de ces structures ainsi que des mesures d'atténuation visuelle qui ont été prévues. Celles-ci sont tirées de l'Étude d'impact sur l'environnement – Projet Rabaska.

Figure 8 : Les infrastructures du terminal méthanier Rabaska



■ Le pôle du corridor de service et de la Route 132

Description :

La route d'accès et la ligne cryogénique relie la zone d'installation riveraine au terminal. C'est par cette ligne que circulera le gaz naturel liquéfié en direction des réservoirs (figure 9).

Cette ligne sera enfouie sous terre de la zone d'installations riveraines jusqu'aux réservoirs. De plus, la route d'accès menant aux installations riveraines passera sous la Route 132. Il s'agit de deux mesures d'atténuation visuelle importantes auxquelles s'ajoutent les suivantes :

- faire une plantation de feuillus le long du chemin d'accès qui mène à l'entrée principale du terminal;
- faire des plantations de part et d'autre de la Route 132 en ménageant cependant un couloir de circulation pour les motoneiges et VTT.

(Source : Étude d'impact sur l'environnement, Rabaska).

8.5. Les facteurs atténuants

L'analyse et l'établissement d'un degré d'intensité de la perception des infrastructures ne peut se faire sans considérer certaines facteurs atténuants. Il est d'abord essentiel de considérer la présence d'autres structures industrielles visibles à partir des sites et corridors étudiés.

Voici ces structures :



La ligne aérienne de transport d'énergie et ses pylônes, sur l'Île d'Orléans



Le port de Québec secteur baie de Beauport à partir de la pointe de La Martinière



Les réservoirs de la raffinerie Ultramar, à Saint-Romuald, le long de l'autoroute 20.



Le port et le chantier naval de la Davie, à Lévis.

Ces infrastructures, de tailles imposantes, diffèrent de l'ensemble des paysages où sera implanté le projet du terminal méthanier et permettent de modérer l'impact de la perception.

Le changement des saisons est un autre facteur à considérer en raison des contrastes de couleur. Notamment en ce qui concerne les réservoirs. Ceux-ci s'intégreront davantage au paysage l'hiver, se confondant avec les champs enneigés, alors qu'en été, ils seront en opposition avec le caractère de la végétation qui, par contre, viendra constituer un écran visuel.

La nuit, le paysage se transforme en un décor illuminé. Les lumières de la ville scintillent. Le paysage de nuit du secteur à l'étude est ponctué de petits points lumineux qui proviennent de l'éclairage des résidences et des axes de circulation. Il y a donc déjà présence de zones éclairées dans le paysage où sera inséré le terminal, ce qui représente un facteur atténuant.

De nombreux bateaux circulent jour et nuit sur le fleuve, et ce, toute l'année. La présence et l'observation des bateaux fait donc partie intégrante du paysage fluvial et de l'expérience visuelle qui l'accompagne. Les bateaux en transit constituent un facteur atténuant à l'implantation du terminal méthanier.



Bateau circulant dans le chenal des Grands Voiliers, face à L'île d'Orléans, visible à partir du chemin Royal. Il se dirige vers l'aval du fleuve.



Vue dirigée vers l'aval du fleuve à partir de la plage de la baie de Beauport. Les bateaux et les pylônes de la ligne aérienne de transport d'énergie sont bien visibles.

8.6. Les sites et les corridors touristiques évalués

La figure 7 présente l'intensité de la perception des infrastructures du terminal méthanier pour chacun des sites et des corridors étudiés.

■ Les sites touristiques

□ Les plaines d'Abraham

Les plaines d'Abraham sont un lieu touristique très fréquenté à Québec avec 490 140 visites/région. De plus, sa position stratégique, de par son altitude élevée, permet d'embrasser une vaste partie des paysages environnants. Bien que ne faisant pas partie du bassin visuel immédiat, étant situé à 10 kilomètres du futur terminal, une visite terrain a tout de même été réalisée dans le but de valider la non-visibilité du terminal dans ce secteur. Comme en témoigne cette photo, le terminal ne sera en aucun cas perceptible de ce site, caché par la pointe de Lévis. L'indice de perceptibilité est jugé nulle.

Figure 9 : Plaines d'Abraham – Vue ouverte vers la rive nord, l'aval du fleuve



❑ La Terrasse Dufferin

La Terrasse Dufferin est visitée par 560 160 visites/région. Comme en témoigne cette photo, aucune des infrastructures ne sera visible à partir de celle-ci. La pointe de Lévis bloque la vue sur le chenal des Grands Voiliers face à l'Île d'Orléans et la distance qui sépare la Terrasse Dufferin des installations du terminal est de plus de 10 km. L'indice de perception est donc nulle.

Figure 10 : Terrasse Dufferin – Vue vers la rive sud et l'aval du fleuve



❑ Le port de Québec / Pointe-à-Carcy

Le secteur de la Pointe-à-Carcy du port de Québec a aussi été pris en compte dans l'étude en raison du nombre élevé de visiteurs qu'il reçoit chaque année, soit 770 220 visites/région. Situé pratiquement au même niveau que le fleuve et distant de près de neuf kilomètres des installations du terminal, la visite terrain confirme que la Pointe-à-Carcy n'offre aucune vue sur celles-ci. L'intensité de la perception du terminal à partir de ce site est donc nulle.

Figure 11 : Port de Québec – Vue vers l'aval du fleuve et la pointe de Lévis



❑ La terrasse de Lévis

La terrasse de Lévis constitue un promontoire donnant un accès visuel au fleuve et aux paysages du Vieux-Québec. Cependant, la pointe de Lévis bloque complètement l'accessibilité visuelle au chenal des Grands Voiliers. Le terminal méthanier sera donc imperceptible de cet endroit. L'intensité de la perception est donc jugée nulle.

Figure 12 : Terrasse de Lévis – Vue en direction est vers l'aval du fleuve



❑ La baie de Beauport

Selon l'Association nautique de la baie de Beauport, celle-ci fait l'objet de 5 000 visites annuellement. La distance qui sépare la baie de Beauport et le terminal est de 9 km. À cette distance, seuls les bateaux amarrés au quai seront perceptibles, un jour par semaine²⁸. Le quai d'amarrage et la jetée ne seront que très peu perceptibles sans bateau en raison de la distance élevée. L'intensité de la perception du terminal par les utilisateurs est évaluée à faible. Le port de Québec secteur de Beauport, le port et chantier naval des Industries Davie, à Lévis et la station de traitement des eaux de la communauté métropolitaine de Québec, sont d'imposantes zones industrielles bien perceptibles de la plage.

Figure 13 : Baie de Beauport – Vue vers l'aval du fleuve



²⁸ Un navire au 6 jours ou 8 jours selon le tonnage des navires qui desserviront le terminal.

❑ Le quai de Sainte-Pétronille

Nous n'avons pas de données exactes sur l'achalandage du site. Pour l'ensemble de l'Île d'Orléans, le nombre de visites/régions est estimé à 420 120. À cet endroit, la vue est totalement ouverte et orientée vers l'ouest, davantage vers Lévis, Québec et la baie de Beauport. Cependant, si l'observateur se tourne vers l'est, la jetée et les bateaux seront perceptibles, notamment lorsque le bateau sera à quai. Le pôle des réservoirs sera, quant à lui, peu perceptible en raison de la distance et de la complexité de l'arrière plan. La distance qui sépare le quai de Sainte-Pétronille et le quai d'amarrage du terminal est de 4,5 km. Il faut mentionner que la vue du terminal sera en compétition avec des vues similaires, voire plus imposantes étant donné la présence d'infrastructures industrielles lourdes. Grues de chargement, hangars et réservoirs du port de Québec et du chantier naval des Industries Davie sont autant de structures affectant le paysage. Cependant, comme la qualité de l'expérience touristique est fortement liée à l'observation du paysage, l'intensité de la perception est évaluée à modérée.

Figure 14 : Quai de Sainte-Pétronille – Vue direction est vers l'aval du fleuve



❑ Le parc maritime de Saint-Laurent

Le parc maritime de Saint-Laurent est un centre d'interprétation du chantier naval et de l'histoire de la chalouperie. Le parc maritime est situé à une distance de 5,5 km et de biais avec le quai d'amarrage du terminal. L'expérience du site est basée sur la thématique fluviale et les bateaux. La vue est ouverte et l'observateur fixe est placé au niveau du fleuve. La configuration de la berge dans ce secteur permet aux visiteurs un contact direct avec l'eau et le caractère naturel du fleuve. L'avant-plan est occupé par le centre d'interprétation et la berge, le plan intermédiaire par le fleuve et l'arrière-plan par la falaise boisée de la rive opposée. Les réservoirs seront en partie camouflés par la bande boisée en raison de la position basse de l'observateur. Le pôle fluvial sera néanmoins perceptible par les visiteurs, notamment lorsque le bateau sera amarré. La distance importante des infrastructures et le fait que le bateau sera à quai uniquement un jour par semaine font que l'intensité de la perception est évaluée à faible. Les pylônes de la ligne aérienne de transport d'énergie, de par leur stature, sont davantage en contraste avec le paysage.

Figure 15 : Parc maritime – Vue face au fleuve



❑ **Le quai de Saint-Laurent**

Le quai de Saint-Laurent est un site fréquemment visité par les touristes car les automobiles peuvent accéder directement au bout de celui-ci. Localisé à 6 km et de biais aux installations du futur port méthanier, l'observateur est quelque peu surélevé par rapport au niveau du fleuve. Le visiteur est confronté à une vue ouverte caractérisée par un avant-plan composé de la marina et d'un enrochement, un plan intermédiaire composé du fleuve et d'un arrière-plan présentant la rive opposée boisée et parsemée de résidences. Le pôle fluvial sera perceptible lors de l'amarrage des méthaniers, un jour par semaine. La distance considérable et la présence des pylônes comme facteur atténuant permettent d'évaluer l'intensité de la perception à faible.

Figure 16 : Quai de Saint-Laurent, Île d'Orléans – Vue dirigée vers l'ouest



□ La pointe de La Martinière

La partie ouest de la pointe de La Martinière est un site qui appartient à la ville de Lévis. Il n'y a actuellement pas d'infrastructure ou d'aménagement formel sur ce site. Néanmoins, un vaste réseau de sentiers spontanés sillonne ce site. Même si le site n'est pas un site touristique officiel, sa vocation future tend à ce qu'il en devienne un.

En effet, le site est reconnu par la Commission de la capitale nationale comme faisant partie des écosystèmes forestiers exceptionnels et boisés dignes d'intérêt²⁹. Une étude portant sur la possibilité d'en faire un parc régional a été réalisée en 2004. De plus, la Ville de Lévis a exprimé, un peu avant les élections, une volonté d'en faire un grand parc urbain du Québec dans un communiqué émis en septembre 2005.³⁰

Le site est situé à 2 km des installations fluviales du port méthanier. Le site possède un caractère très naturel, étant principalement boisé. Au bout des sentiers en forêt, le promeneur aboutit sur la berge située sur une bande de terre qui avance dans le fleuve. Cette dernière offre aux randonneurs une vue saisissante sur l'Île d'Orléans, juste en face, ainsi que sur l'axe fluvial. L'observateur est donc situé au niveau de l'eau et l'angle de perception des installations est à plus de 90°. L'avant-plan est composé de la berge et des éléments de roches sédimentaires. Le plan intermédiaire propose le fleuve, et l'arrière-plan est constitué de l'Île d'Orléans et des pylônes de la ligne hydroélectrique. Le pôle fluvial est le seul élément du terminal qui sera perceptible à partir de la berge de la Pointe de la Martinière, notamment la partie est du territoire ciblée pour devenir Parc régional tel que démontré à la figure 17. Le quai d'amarrage et la jetée seront perceptibles en tout temps, tandis que le méthanier y sera visible un jour par semaine. Mentionnons qu'en se tournant du côté ouest l'observateur a vu sur les installations de la Davie. En raison du statut du site, de sa proximité des installations du terminal, de l'expérience de proximité avec le fleuve, incluant les vues latérales, du contraste entre le caractère naturel de la Pointe-de-la-Martinière et celui industriel du terminal, l'intensité de la perception est jugée élevée.

²⁹ La ceinture verte et les boisés urbains de la Capitale Nationale, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Direction de l'aménagement et de l'architecture, septembre 2002.

³⁰ Communiqué émis par le Bureau du Maire, Ville de Lévis, le 6 septembre 2005.

**Figure 17 : Pointe de La Martinière –
Vue en direction est, vers l'aval du fleuve**



□ Le village de Beaumont

Le village de Beaumont est situé à 4,5 km du futur terminal. Les sites touristiques du noyau villageois sont l'église et son cimetière, ainsi que le centre d'interprétation de l'histoire, situé dans la bibliothèque. Même si l'observateur est situé en hauteur, la densité de l'occupation du sol occasionne des vues filtrées et fermées par les maisons et la végétation qui croît sur la falaise. L'intensité de la perception est donc jugée nulle. La position du futur terminal, sur la même rive et de biais au village rend l'accès visuel très faible, sinon nulle.

**Figure 18 : Cimetière de Beaumont –
La vue vers le fleuve est filtrée ou bloquée par la végétation**



❑ Le moulin de Beaumont

L'angle d'observation ne permet pas à un visiteur situé dans le secteur du moulin de Beaumont de percevoir les infrastructures du terminal. L'intensité de la perception est donc jugée nulle.

Figure 19 : Moulin de Beaumont



**Figure 20 : Moulin de Beaumont, Route 132 –
Vue en direction ouest sur le fleuve et l'Île d'Orléans**



■ Les corridors touristiques

Les corridors touristiques sont en rouge et bleu sur la figure 6. Un facteur qui influence la perception du paysage à partir de ces axes est la vitesse moyenne de circulation des véhicules.

□ La Route 132

La Route 132, reliant la région de Chaudière-Appalaches au Bas-Saint-Laurent, est réputée pour offrir un itinéraire touristique basé sur les paysages fluviaux et agricoles. La vitesse de circulation est en moyenne de 90 km/h. Le côté nord de la 132 est caractérisé par des résidences qui se succèdent en bordure du fleuve. Les champs en culture se retrouvent, quant à eux, du côté sud de la route. Malgré le fait que le territoire soit bien développé, de nombreuses ouvertures visuelles sont dirigées vers le fleuve en raison de la topographie qui fait office de promontoire. L'accès aux paysages insulaires et agricoles de l'Île d'Orléans, de même qu'à ceux de la Côte-de-Beaupré est un élément fort de l'expérience touristique vécue à partir de la Route 132. Il est d'ailleurs possible de percevoir la structure cadastrale au nord, marquée par l'ancien régime seigneurial, qui est perpendiculaire au fleuve et aux axes de circulation.

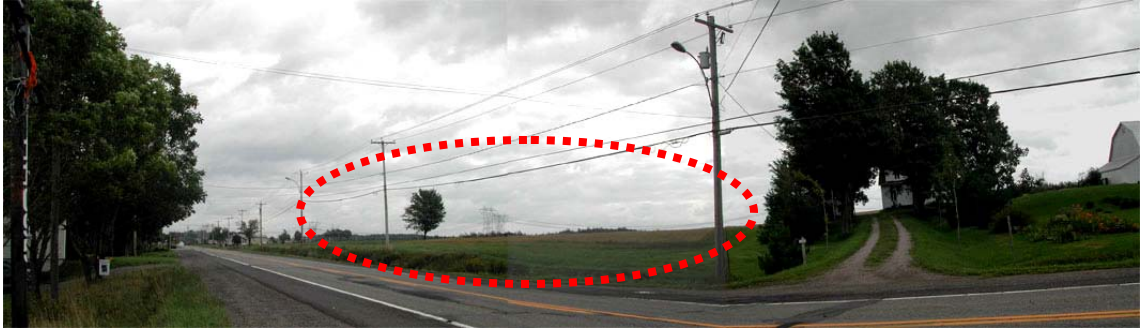
Il est à noter que la conduite de la ligne cryogénique du futur terminal méthanier sera enfouie sous terre jusqu'aux réservoirs, et sera, par conséquent, non visible. Toutefois, les réservoirs, la jetée et le quai d'amarrage seront susceptibles d'être visibles par endroit.

Une portion de la Route 132 donne accès par intermittence à des vues ouvertes sur le fleuve. Cette portion de route se trouve directement face aux installations projetées du terminal. Même si les installations y seront visibles à certains endroits, la vitesse de circulation des automobilistes limite leur temps d'observation. De plus, les pylônes et les lignes électriques constituent un facteur atténuant dans le secteur où des réservoirs sont prévus. L'intensité de la perception est tout de même évaluée à majeure pour ce tronçon d'environ un kilomètre de la Route 132, face au terminal.

Figure 21 : Route 132 – Vue vers l'est non loin de la ligne aérienne de transport d'énergie. Celle-ci est ouverte sur le fleuve



Figure 22 : Route 132 – Vue vers le sud-est et en direction du site d'implantation du pôle des réservoirs



❑ Le chemin Royal et la route Prévost

Face au futur terminal méthanier se trouve une identité importante de la région de Québec, l'Île d'Orléans. Située au milieu du fleuve, celle-ci, par ses attraits patrimoniaux, agricoles et paysagers, attire de nombreux touristes. L'expérience touristique vécue prend la forme d'un parcours empruntant le chemin Royal, et permet aux visiteurs de faire le tour de l'île et de découvrir les villages et les paysages patrimoniaux qui se succèdent le long de celle-ci. La vitesse de circulation y est assez lente, surtout en période estivale. La route Prévost, quant à elle, permet de traverser l'île et d'accéder directement à la partie sud de l'île et de rejoindre le chemin Royal. La vue offerte est ouverte et donne directement face au terminal méthanier. C'est pour cette raison que l'intensité de perceptibilité est jugée majeure. Quant au chemin Royal, une brève section de celui-ci, environ 1,5 km est jugé de perceptibilité majeure. Cette portion du chemin Royal est fortement agricole et en contraste avec le caractère industriel du terminal. Cependant, il est à noter que la ligne aérienne de transport d'énergie passe à seulement 0,5 km du chemin. Le passage des fréquents bateaux sur le chenal des grands voiliers, atténue l'impact du pôle fluvial du terminal.

Figure 23 : Chemin Royal, Île d'Orléans – Vue vers le fleuve et la rive sud



**Figure 24 : Route Prévost, Île d'Orléans –
Ouverture visuelle vers le fleuve et la rive sud**



❑ L'autoroute 20

L'autoroute 20 n'est pas considérée comme un corridor touristique au même titre que la Route 132 et le chemin Royal. La vitesse de circulation sur l'autoroute, variant en moyenne de 100 à 130 km/h, ne permet pas d'avoir un regard arrêté sur les futures installations du terminal. Les îlots et les franges boisés positionnés en avant-plan masqueront en partie les réservoirs. L'intensité de la perception est évaluée à faible. D'autres structures telles la ligne aérienne de transport d'énergie et, plus loin à l'ouest, les réservoirs de la raffinerie Ultramar à Saint-Romuald créent de la diversion. Les multiples pylônes longeant l'autoroute sur plusieurs kilomètres marquent fortement le paysage de ce secteur. L'intensité de la perception y est jugée faible.

Figure 25 : Autoroute 20 – Vue direction est, un peu avant le site du terminal. Celui-ci se situe au nord de l'autoroute, soit à gauche sur cette photo



Figure 26 : Autoroute 20 – Vue sur la ligne aérienne de transport d'énergie qui longe l'autoroute au sud de celle-ci



❑ Le chenal des Grands Voiliers

Une particularité de l'axe fluvial à cette latitude est sa division en deux bras due à la présence de l'Île d'Orléans. Le bras qui passe entre l'Île d'Orléans et la rive sud se nomme le chenal des Grands Voiliers. C'est le seul passage des bateaux de marchandises qui circulent sur le fleuve en transit vers les ports plus en amont. C'est aussi cette voie navigable que plusieurs bateaux de croisières locales et internationales empruntent. La proximité des installations est le principal facteur d'évaluation de l'intensité de la perception du terminal à partir de ceux-ci. Il est important de considérer la vitesse de déplacement des bateaux qui est relativement lente. Le chenal des Grands Voiliers a donc été divisé en plusieurs tronçons de perceptibilité. Évidemment, le pôle fluvial du terminal est l'élément qui sera perçu lorsque les bateaux de croisière passeront devant celui-ci. La perceptibilité est donc jugée majeure à une distance de 1,5 kilomètre. La ligne aérienne de transport d'énergie est une fois de plus un facteur atténuant à considérer.

Figure 27 : Chenal des Grands Voiliers – Vue sur le chenal, l'Île d'Orléans et la rive nord au loin



9. Conclusions de l'étude

Le projet Rabaska a été planifié avec l'objectif de minimiser l'impact de son implantation dans le paysage environnant du secteur. Même si le visiteur peut percevoir, de certains endroits, une partie des installations du terminal méthanier, la désignation de celui-ci comme une nuisance à son expérience touristique est peu probable, du moins, en ce qui concerne l'aspect visuel de celle-ci.

À prime abord, rappelons que les touristes visitant le cœur de la zone touristique, soit le Vieux-Québec, ne percevront pas le terminal. En contrepartie, les paysages situés de part et d'autre du chenal des Grands Voiliers offriront une certaine visibilité sur les installations du terminal. Ce sont surtout le quai d'amarrage, la jetée et la présence des méthaniers qui seront les plus susceptibles d'être perçus par les touristes. Seul le site de la pointe de la Martinière présente une intensité de perception élevée. Malgré qu'il soit reconnu, le site n'a cependant pas fait l'objet d'investissements majeurs à ce jour. S'en suivent le quai de Sainte-Pétronille avec une intensité modérée et le parc maritime et le quai de Saint-Laurent avec une intensité faible. Toutefois, ces sites font l'objet d'un achalandage relativement faible et saisonnier. Le fait que le bateau ne soit amarré qu'une journée par semaine atténue considérablement l'intensité finale de la perception.

Puis, ce sont les corridors touristiques de la Route 132, de la route Prévost et du chemin Royal qui présentent des segments dont l'intensité de la perception est jugée majeure. Comme la vitesse de déplacement sur ces corridors est assez élevée, l'impact de la perception sera relatif au temps de déplacement. De plus, d'autres installations telles que la ligne aérienne de transport d'énergie et le port de Québec sont autant, sinon plus apparentes que le seront celles du terminal méthanier. On peut alors se demander laquelle des structures industrielles visibles à partir des sites et corridors étudiés serait la plus importante en matière de mauvaise perception de la part du tourisme dans le secteur à l'étude.

Outre l'aspect visuel, notre étude démontre aussi que l'implantation d'un terminal méthanier n'aura que très peu d'impact sur l'achalandage touristique des secteurs avoisinant le terminal Rabaska, soit les zones touristiques de Lévis et de Bellechasse. En effet, seuls cinq points d'intérêt touristique sont localisés à proximité du terminal, à moins de 10 km. La plupart de ces sites ne reçoivent qu'un très faible nombre de visiteurs comparativement à d'autres attraits de la région (à l'exception du lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis).

Par ailleurs, les lieux d'hébergement situés à moins de 10 km du terminal sont en nombre plutôt restreint (seulement huit établissements, dont cinq terrains de camping qui ne sont ouverts que quatre mois par an) et affichent des taux d'occupation annuels

trop faibles pour qu'un impact significatif ne se fasse sentir, la majorité de ces endroits n'étant complets ou presque que durant les mois de juillet et d'août. De plus, rappelons que les capacités d'accueil des établissements d'hébergement situés à proximité du terminal sont très limitées.

D'un autre côté, rappelons également que les zones de Lévis et de Bellechasse représentent environ 15 % de tout l'achalandage touristique³¹ de la grande région de Chaudière-Appalaches. D'après nos analyses, on peut en conclure que la plupart des visiteurs faisant partie de ce 15 % ne fréquentent que très peu les lieux situés à proximité du futur terminal. L'expérience touristique de la majorité des visiteurs ne sera donc pas affectée par la présence d'un terminal méthanier sur le territoire visité.

L'ensemble de nos analyses et de nos observations nous permet donc d'affirmer que l'implantation du terminal méthanier Rabaska n'aura pas d'impact significatif sur l'environnement touristique global des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches.

Rappelons que la ville de Québec est un exemple éloquent d'un parfait arrimage du développement portuaire et commercial avec celui de l'industrie touristique. Lorsque l'administration portuaire de Québec a décidé de diversifier ses activités en s'attaquant au marché des croisières et qu'il a inauguré, en 2002, l'aménagement du terminal à la Pointe-à-Carcy, plusieurs opposants croyaient que le projet aurait un impact négatif à plusieurs niveaux (paysage visuel, sur-achalandage du secteur, qualité de vie des résidents, etc.). Quatre ans plus tard et au lendemain de la présentation des résultats financiers de l'année 2005³², les chiffres confirment que cette orientation a été très bénéfique pour le développement touristique de la ville de Québec et pour le rayonnement international de celle-ci. La cohabitation de deux secteurs d'activités à priori très différents (le milieu industriel et le tourisme) est un franc succès. En effet, pour une troisième année consécutive, l'APQ atteint un nouveau sommet avec 23 millions de tonnes manutentionnées et il a accueilli 95 000 croisiéristes et membres d'équipage alors que le port a été le point d'embarquement ou de débarquement de 15 000 passagers au terminal de croisières, un record à ce chapitre.

Qui plus est, l'analyse des cinq sites comparables en Europe et aux États-Unis nous démontre que les activités de terminaux méthaniers n'ont, dans aucun des cas, eu d'impacts négatifs significatifs sur l'industrie touristique. Nous croyons donc qu'une cohabitation entre l'industrie touristique et les futures activités du terminal méthanier de Rabaska est bel et bien envisageable et ce, sans impact négatif d'importance sur le tourisme.

³¹ Touristes et excursionnistes inclus.

³² Administration portuaire de Québec, Communiqué de presse : 7^e réunion publique annuelle, 21 juin 2006.

10. Bibliographie

ROBITAILLE, A, et J.-P. SAUCIER, *Paysages régionaux du Québec méridional*, 1998, Publications du Québec, Sainte-Foy, 213 pages.

Hydro-Québec. Vice-présidence Environnement; *Méthode d'évaluation environnementale Lignes et postes - Méthode spécialisée; Le milieu urbain*, Montréal, 1996, 112 pages.

Hydro-Québec, Vice-présidence Environnement; *Méthode d'évaluation environnementale lignes et postes – Méthode d'étude du paysage*, Montréal, 1992, 300 pages.

Étude d'impact environnemental – Projet Rabaska.

Conseil du paysage québécois, *L'application d'une charte de paysage*, octobre 2002.

Audet, Véronique, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels de l'Université Laval, *Le paysage humanisé : une construction sociale qui reste à faire*, avril 2003.

Ministère du Tourisme, *Grille d'évaluation – tourisme éducatif, scientifique et industriel*, 2004.

Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, *Plan de développement durable du Québec*, novembre 2004.

Port de Québec, *Le Port de Québec démarre la saison des croisières internationales sur le Saint-Laurent*, 12 mai 2006.

Chambre de commerce de Savannah, « 2006 Forecast and 2005 Economic Trends », 2005.

Tourisme Québec, *Le tourisme en bref*, 2000 à 2004.

Office du tourisme et des congrès de Québec, *Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 2003 et comparaison avec les résultats de 1999*, 2004.

Pragma, pour l'Association touristique régionale de Chaudière-Appalaches, *Profil 2003 région touristique de Chaudière-Appalaches – Touristes québécois ayant parcouru 80 km ou plus 1 sens de leur résidence et visité la région – Voyages même jour ou avec nuitée(s)*, 2004.

Pragma, pour l'Association touristique régionale de Chaudière-Appalaches, *Profil 2004 région touristique de Chaudière-Appalaches – Touristes québécois ayant parcouru 80 km ou plus 1 sens de leur résidence et visité la région – Voyages même jour ou avec nuitée(s)*, 2005.

Administration portuaire de Québec, Communiqué de presse : 7^e réunion publique annuelle, 21 juin 2006.