

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA HALTE  
NAUTIQUE DE SAINT-MICHEL-DE-BELLECHASSE**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, Québec, G1R 3X2  
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9  
Tél. : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Dépôt légal – troisième trimestre 1991  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-22330-6



Québec, le 29 août 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Vous trouverez ci-joint, le rapport produit par la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel-de-Bellechasse.

Aux fins du mandat confié au Bureau d'audiences publiques dans votre lettre du 22 avril 1991, une commission a été constituée de MM. Gilles Coulombe et Benoît Taillon, respectivement président de la commission et commissaire. D'une durée de quatre mois, le mandat a débuté le 29 avril 1991 pour se terminer le 29 août 1991.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,



Bertrand Tétreault





Québec, le 29 août 1991

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le rapport de la commission constituée aux fins de tenir enquête et audience sur le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel-de-Bellechasse.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la commission,

  
Gilles Coulombe





Québec, le 26 avril 1991

Monsieur Gilles Coulombe  
708, du Château  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 3N7

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique sur le projet d'agrandissement d'une halte nautique à Saint-Michel-de-Bellechasse, et ce à compter du 29 avril 1991.

Je vous confie, par la présente, la présidence de cette audience. Mme Claude Leblanc assumera les fonctions d'analyste.

Quant aux décisions administratives relatives au dossier, nous en conviendrons conjointement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Bertrand Tétreault





Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 22 avril 1991

MONSIEUR BERTRAND TETREAU  
PRESIDENT  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
12, rue Sainte-Anne  
1er étage  
Québec, Qué.  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet d'agrandissement de la halte nautique à Saint-Michel de Bellechasse, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat de la Commission débutera le 29 avril 1991.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



PIERRE PARADIS

PP/pm

3900, rue de Marly  
6e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
G1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413





## TABLE DES MATIÈRES

Liste des annexes .....	xiii
Liste des figures .....	xv
Liste des tableaux .....	xvii
Listes des photos .....	xix

### **Chapitre 1 — LE PROJET ET LA CONSULTATION PUBLIQUE ..... 1**

1.1 La consultation publique .....	1
1.1.1 Le mandat d'audience .....	1
1.1.2 Les événements préaudience .....	1
1.1.3 L'enquête et l'audience publique .....	3
1.2 La description du projet.....	5
1.2.1 Le contexte historique et géographique du projet .....	6
1.2.2 Le projet .....	6

### **Chapitre 2 — LA JUSTIFICATION DU PROJET ..... 25**

2.1 Le nautisme .....	25
2.1.1 La sécurité nautique .....	25
2.1.2 La demande accrue pour des postes d'amarrage permanents .....	29
2.2 L'aménagement urbain immédiat .....	34
2.3 Le développement récréo-touristique et économique .....	38

<b>Chapitre 3 — LES ENJEUX ET LES IMPACTS .....</b>	<b>45</b>
3.1 L'intégration dans le milieu.....	45
3.1.1 Les aspects visuels et esthétiques.....	45
3.1.2 Le stationnement .....	52
3.2 Les dérangements .....	56
3.2.1 Le bruit .....	56
3.2.2 L'éclairage .....	58
3.3 Les aspects biophysiques .....	59
3.3.1 Le remblayage sur le littoral .....	59
3.3.2 Les impacts sur la faune .....	61
3.3.3 La qualité des eaux riveraines .....	64
3.3.4 Les installations sanitaires.....	66
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>69</b>

## LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Liste alphabétique des participants à l'audience .....	3
Annexe 2	Liste des documents déposés .....	7
Annexe 3	Liste des mémoires .....	15
Annexe 4	Liste des organismes et personnes qui ont collaboré aux travaux de la commission .....	19
Annexe 5	Rapport d'enquête préaudience .....	23
Annexe 6	Avis de M. Michel Groleau du ministère de l'Environnement sur la DBO <sub>5</sub> .....	33



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1	Dimensions, profondeurs ou élévations (en mètres) des installations actuelles.....	11
Tableau 1.2	Caractéristiques des principales composantes des projets initial et retenu .....	20
Tableau 1.3	Gestion des matériaux d'excavation et calendrier des travaux du projet retenu .....	22
Tableau 2.1	Nombre de bateaux en attente d'une place à quai permanente dans les marinas de la région de Québec (mai 1991) .....	31
Tableau 2.2	Évolution de la flotte d'embarcations de plaisance du Québec (1983 à 1988) .....	33
Tableau 3.1	Estimation des débits d'eaux usées de la marina.....	67





## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Localisation des principaux aménagements nautiques de Neuville à l'Île-aux-Coudres .....	7
Figure 1.2	Localisation de la halte nautique de Saint-Michel .....	8
Figure 1.3	Infrastructures existantes de la halte nautique .....	10
Figure 1.4	Aménagement proposé de la halte nautique – plan initial .....	13
Figure 1.5	Halte nautique et ses environs .....	14
Figure 1.6	Transport de matériel d'emprunt Trajet de Saint-Nérée à Saint-Michel .....	17
Figure 1.7	Aménagement proposé de la halte nautique – plan retenu .....	19
Figure 3.1	Aspects biophysiques dans le secteur de la halte nautique .	63



## LISTE DES PHOTOS

Photo no 1	Quai de Saint-Michel au 19 <sup>e</sup> siècle .....	6
Photo no 2	Vue de la marina actuelle à marée basse .....	27
Photo no 3	Vue de la marina actuelle à marée haute .....	27
Photo no 4	Les résidences de la rue des Remparts à l'est de la marina .....	47
Photo no 5	La capitainerie et le casse-croûte .....	51



CHAPITRE **1**

# Le projet et la consultation publique

## **1.1 La consultation publique**

### **1.1.1 Le mandat d'audience**

Le 22 avril 1991, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'audience publique devant débiter le 29 avril 1991, relativement au projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel-de-Bellechasse. Donné en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le mandat s'est terminé le 29 août 1991.

Le projet d'agrandissement de la halte nautique est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des articles 2.b et 2.d du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Q-2, r.9) de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2).

### **1.1.2 Les événements préaudience**

La Société de développement de l'Anse Saint-Michel inc. (La Société) déposait, le 1<sup>er</sup> mars 1989, son avis de projet auprès du ministre de l'Environnement. Le 22 août suivant, madame Lise Bacon, alors ministre de l'Environnement, remettait au promoteur la directive lui indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il devait réaliser. En janvier 1990,

le promoteur remettait son rapport final qui fut jugé recevable par le ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) en mars de la même année.

### *La période d'information et les demandes d'audience*

La période d'information, au cours de laquelle tout citoyen ou organisme peut consulter le projet et demander une audience publique, s'est déroulée du 14 mai au 27 juin 1990. Au cours de cette période, trois citoyens ou groupe de citoyens ont adressé une demande d'audience au ministre de l'Environnement. Il s'agit de M. Gilles Grégoire, citoyen de Saint-Michel, M. Robert Laforesterie, citoyen de Saint-Michel et membre du conseil municipal ainsi qu'un groupe de 18 personnes qui fut représenté par la suite, par M. Laforesterie. Les principaux points soulevés par ces requérants concernaient les impacts visuels causés par le prolongement d'un brise-lames et le terre-plein utilisé comme stationnement, les impacts sur la faune, la perte d'espaces utilisés par la population, le coût et le financement du projet ainsi que les problèmes de circulation dans le village et autour de la marina.

### *L'enquête préaudience*

Suite à ces requêtes et en vertu de l'article 6.3 de la loi, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, mandatait le BAPE pour la tenue d'une enquête sur le projet (document déposé no B-33). Ce mandat, d'une durée d'un mois, débutait le 11 septembre 1990. Au cours de cette enquête conduite par Mme Claudette Journault, commissaire, le promoteur a modifié son projet. Suite à la présentation de ces modifications lors d'une séance spéciale du Conseil municipal tenue le 18 septembre, la municipalité résolut d'approuver le plan d'aménagement modifié (document déposé no A-6) conditionnellement à ce qu'il soit conforme aux diverses considérations énumérées dans la résolution (document déposé no A-7). Le 27 septembre suivant, le promoteur transmettait au BAPE un tableau synthèse des modifications apportées au projet (document déposé no A-5). Il s'agissait principalement du changement de vocation du terre-plein ouest (de stationnement à parc public), du changement d'orientation du bassin, de l'abandon du projet d'agrandissement de la capitainerie et de la modification de la longueur des brise-lames et du chenal d'accès. Ces changements au projet n'ont pas satisfait les requérants qui ont préféré maintenir leur demande d'audience. Le rapport d'enquête, transmis au Ministre le 12 octobre 1990, est présenté à l'annexe 5.

### *Retrait d'une demande et mandat d'audience*

Suite à cette enquête, des échanges tant verbaux qu'écrits entre le promoteur et M. Robert Laforesterie (documents déposés nos B-37, 38, 39) ont amené ce dernier ainsi que le groupe qu'il représentait à retirer leur demande d'audience. Le 18 février 1991, il adressait une lettre au Ministre pour lui faire part de sa décision (document déposé no B-40). Compte tenu du maintien de l'une des demandes d'audience, le Ministre donnait au BAPE le mandat de tenir une audience publique sur le projet, à compter du 29 avril 1991.

### **1.1.3 L'enquête et l'audience publique**

#### *La commission*

Pour mener à bien le mandat confié par le Ministre, M. Bertrand Tétrault, président du BAPE, a formé une commission composée de M. Gilles Coulombe, ingénieur, commissaire et président de cette commission et de M. Benoît Taillon, conseiller en affaires publiques et environnementales. M. Taillon fut nommé commissaire ad hoc par décret gouvernemental.

La commission fut secondée dans son travail par Mme Claude Leblanc, analyste au BAPE et Mme Josée Bolduc à qui la commission a confié un mandat spécifique. La commission a fait rapport de son enquête au Ministre le 29 août 1991. De son côté, la Direction des évaluations environnementales du MENVIQ fait sa propre analyse du projet et remet également un rapport au Ministre. À partir de ces 2 rapports, le Ministre formule ses recommandations au Conseil des ministres qui décide soit d'autoriser le projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, soit de le refuser.

#### *La notion d'environnement*

La notion d'environnement retenue par le BAPE ne s'applique pas d'une manière restrictive aux seules questions d'ordre biophysique. La loi et les règlements reconnaissent la notion d'environnement comme étant non limitative.

En effet, au paragraphe b) de l'article 31.9, la loi permet de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant également en considération l'impact sur les communautés humaines, les sites archéologiques, historiques et les biens culturels. De plus, la loi définit l'environnement comme étant, entre autres « [...] le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques » (art. 1, par. 4). C'est donc dire que le législateur a fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et que le BAPE et ses commissions participent à la promotion de ce concept.

M. Coulombe, président de cette commission, indiquait en audience publique que « [...] la notion d'environnement qui est retenue s'applique à l'ensemble des composantes des milieux de vie, qu'elles soient de nature biophysique, sociale, économique ou culturelle. » (Transcription de la séance du 14 mai, p. 11).

#### *Le promoteur*

Au cours de la première partie de l'audience qui s'est déroulée les 14 et 15 mai 1991, le promoteur fut représenté par M. Guy Lavigne, commodore de la marina et membre du conseil d'administration de la Société. Il fut accompagné de MM. Guy Bouchard, Gaston Drouin, Marc Morin, Claude Tremblay et Claude Vézina. La commission désire souligner la bonne collaboration du promoteur durant ses travaux.

#### *Les experts*

Pour mieux éclairer le public et la commission sur toutes questions susceptibles d'être posées en audience, des représentants de différents ministères ont été invités à participer à la première partie de l'audience. La collaboration des personnes suivantes fut grandement appréciée : MM. Gilles Brunet et Yves Rochon, du MENVIQ, Mme Hélène Beaulieu et M. Guy Fortin, du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) et M. Richard Nadeau, de Pêches et Océans Canada. Le ministère du Tourisme, également invité, n'a pas cru bon de déléguer un représentant.

De plus, tout au long de ses travaux, la commission a fait appel à d'autres experts qui, d'une façon ou d'une autre, ont contribué à enrichir son enquête. Ces personnes et les organismes auxquels elles sont rattachées sont énumérés



à l'annexe 4. La commission a également fait appel à la firme Robert Hamelin et associés inc. pour obtenir son avis sur les phénomènes de sédimentation.

### *Les motifs de la demande d'audience*

Au cours de la première partie de l'audience publique, M. Gilles Grégoire, requérant de l'audience, a été invité à venir présenter à la commission les motifs de sa demande. M. Grégoire a présenté les 10 questions ou inquiétudes suivantes :

1. l'absence de politique municipale d'accès au fleuve ;
2. l'impact visuel ;
3. l'impact du stationnement sur la rue des Remparts ;
4. le financement du projet et l'absence de rapport financier ;
5. la gestion des eaux usées de la marina ;
6. la promotion des activités sportives et socio-culturelles au bénéfice de la population ;
7. la contamination plus grande de l'eau du fleuve par la marina jusqu'au parachèvement du Programme d'assainissement des eaux ;
8. la qualité de l'eau (DBO<sub>5</sub>)
9. la dimension et l'aspect sécuritaire du poste d'essence ;
10. l'objectivité de M. Guy Bouchard, président du comité d'urbanisme et président de la marina, et de M. Claude Tremblay, membre du comité d'urbanisme et participant à la réalisation des plans de projet, pour l'approbation du plan de la marina par le comité d'urbanisme.

Ceci résume essentiellement les motifs du requérant présentés le 14 mai 1991.

## **1.2 La description du projet**

La Société de développement de l'Anse Saint-Michel inc. est une corporation à but non lucratif fondée en 1982. Ses objectifs sont, entre autres, d'aménager l'ancien quai pour la récréation de la population locale et régionale ainsi que pour ses membres et invités, de promouvoir des activités sportives ou socio-culturelles et de posséder les biens nécessaires pour la récréation et la détente (incluant une marina).

### 1.2.1 Le contexte historique et géographique du projet

Saint-Michel-de-Bellechasse, petite localité de la Côte du Sud, fait partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Bellechasse et de la région touristique du Pays de l'Érable. Elle est située à environ 20 kilomètres de Lévis-Lauzon, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Ce village fut établi sous le régime français vers 1754. Depuis, Saint-Michel a su sauvegarder et mettre en valeur la richesse patrimoniale de ses habitations. Les figures 1.1 et 1.2 illustrent la localisation géographique de Saint-Michel.

Depuis longtemps, le quai est au cœur des activités des villageois. En 1858, la municipalité de Saint-Michel empruntait 24 000 \$ pour, entre autres, construire le quai d'accostage qui fut terminé en 1860 (Étude d'impact, annexe 7, p. 21-22 ) (photo no 1). Par lettres patentes, en 1874, la municipalité obtenait la propriété du lot 86 et des infrastructures s'y trouvant. Selon le

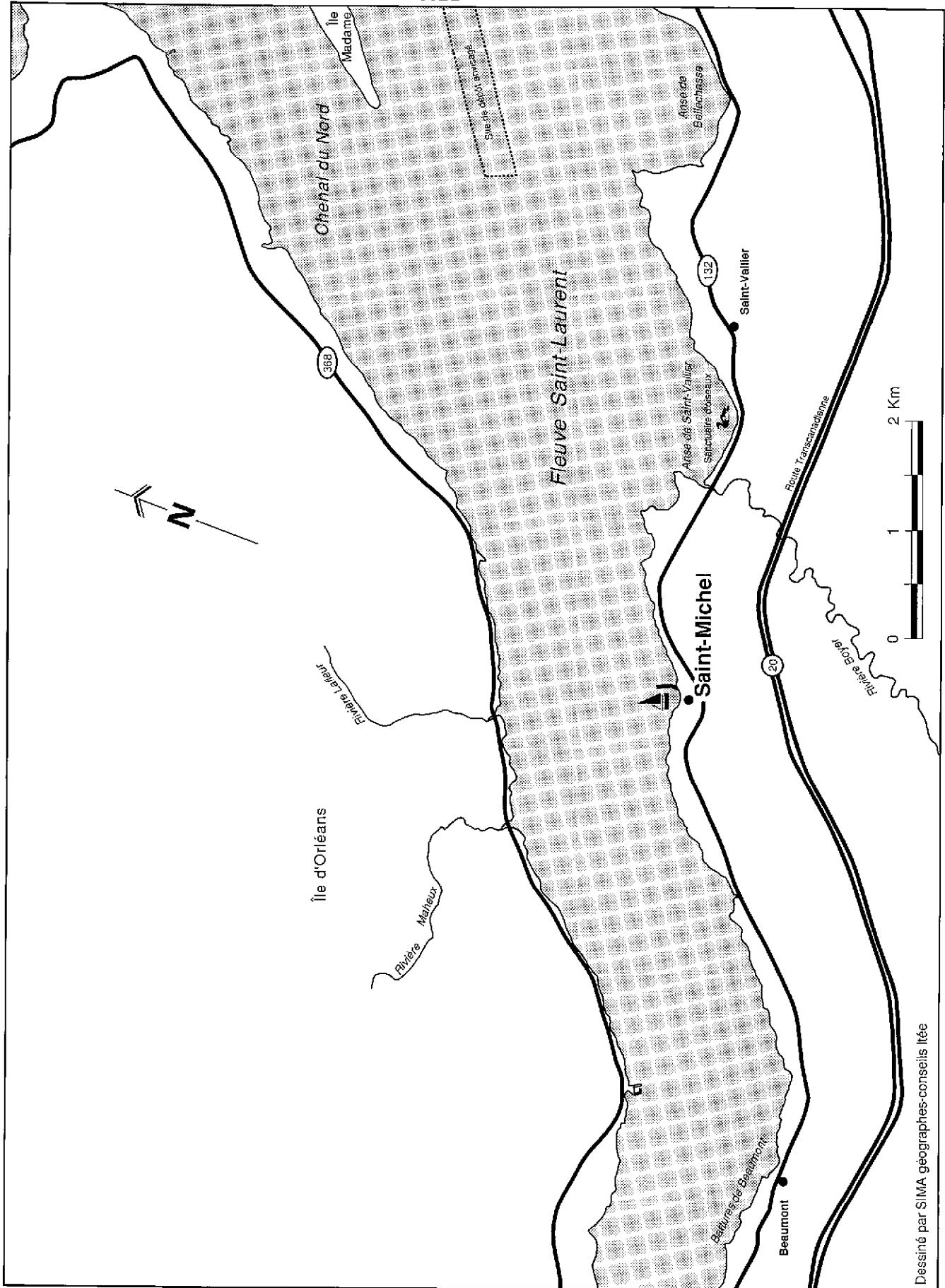
**Photo no 1**



*Quai de Saint-Michel au 19<sup>e</sup> siècle. Construction terminée en 1860. (Photo prêtée par M. Guy Lavigne)*



FIGURE 1.2 LOCALISATION DE LA HALTE  
NAUTIQUE DE SAINT-MICHEL



promoteur, à cause des bris majeurs au quai, la municipalité a fait appel au gouvernement fédéral vers 1910 pour qu'il assume l'entretien de cet ouvrage (M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 15 mai, p. 99). Ce qu'il fit, jusqu'en 1970, où il a préféré désaffecter le quai plutôt que de continuer à l'entretenir à grands frais. De 1 200 pieds (366 m) il fut réduit à 300 pieds (92 m). Soucieuse de redonner vie au site, la Société de développement de l'Anse Saint-Michel présente à la population, en 1982, un projet de halte nautique.

C'est en 1984 que le petit bassin, quelques quais flottants et la capitainerie ont été aménagés. En 1986, la capacité de la halte nautique a été portée à 25 places, puis à 33 places en 1987. Le 1<sup>er</sup> mars 1989, la Société a entrepris les démarches auprès du MENVIQ en vue de l'agrandissement de la halte nautique.

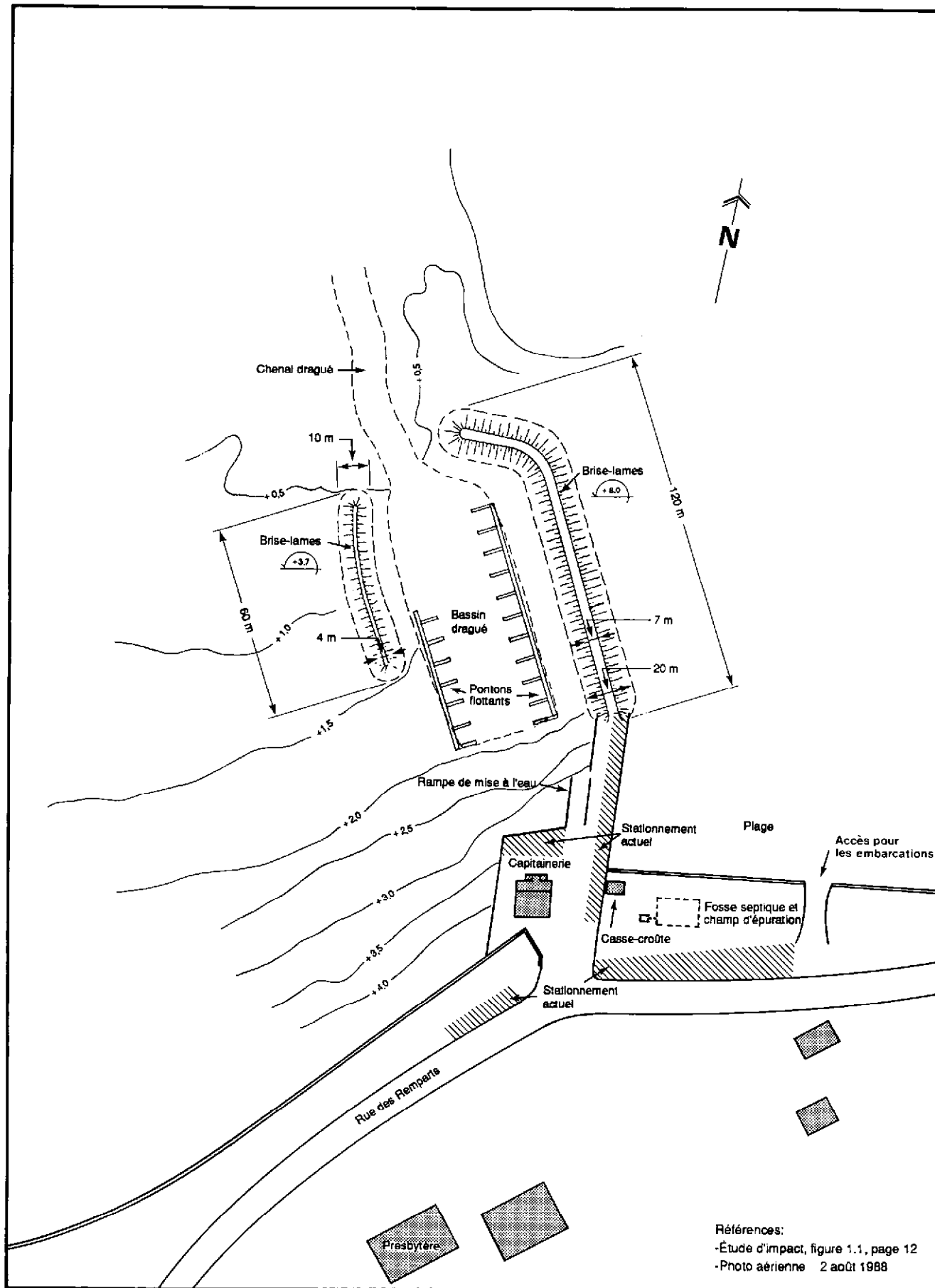
### 1.2.2 Le projet

Le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel poursuit les objectifs suivants : rendre le site accessible aux populations locale et régionale de même qu'aux plaisanciers et répondre à la demande en améliorant les infrastructures actuelles et en augmentant le nombre de places à quai pour les bateaux de plaisance (Étude d'impact, p. 14, 20-21). Pour ce faire, le promoteur désire adapter l'aménagement existant selon la vocation récréotouristique du site et doter la ville d'un parc nautique public qui réponde aux besoins de la population (M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 14 mai, p. 19). Le projet initialement proposé devait comprendre ces deux volets.

#### *Les installations actuelles*

Le site de la halte nautique de Saint-Michel occupe la totalité du lot 86 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Michel, de propriété municipale, de même qu'un lot de grève, propriété du gouvernement du Québec. Les infrastructures existantes sont illustrées à la figure 1.3. L'ensemble comprend un bassin et des pontons flottants, pouvant recevoir 33 embarcations protégés par un brise-lames à l'est et un brise-lames à l'ouest, ce dernier étant recouvert à marée haute. Un chenal d'accès peu profond rend le bassin accessible aux plaisanciers excepté pour la période comprise approximativement entre 1 heure avant la marée basse et 1 heure à 1 heure 30 après. Une

FIGURE 1.3 INFRASTRUCTURES EXISTANTES  
DE LA HALTE NAUTIQUE



aire de service, comprenant une trentaine d'espaces de stationnement, une capitainerie et un casse-croûte complète l'aménagement. Le tableau 1.1 présente les dimensions, profondeurs ou élévations des principales infrastructures existantes.

**TABLEAU 1.1 DIMENSIONS, PROFONDEURS OU ÉLÉVATIONS (EN MÈTRES) DES INSTALLATIONS ACTUELLES**

Infrastructure	Longueur	Largeur	Profondeur	Élévation
Bassin	85	35	1,3	
Brise-lames est	120	20 (à la base) 7 (au sommet)		8
Brise-lames ouest	60	10 (à la base) 4 (au sommet)		3,7
Chenal	150	8-10	1,6	
Terre-plein	40	30		7,55
Capitainerie	12,2	9		
Casse-croûte	6,1	3,6		

Selon le promoteur, le brise-lames ouest offre peu de protection, compte tenu de sa faible élévation (3,7 m). En effet, la marée haute moyenne est de 5,1 m. Le promoteur précise également que l'aire de service est aménagée à même le terre-plein, que la capitainerie comprend douches et toilettes et que le casse-croûte abrite aussi des toilettes publiques. Une installation septique construite sur le terre-plein, comprend une fosse en béton de 850 gallons impériaux (3,9 m<sup>3</sup>) et un champ d'épuration d'environ 97 m<sup>2</sup>.

### *Les installations initialement prévues*

Afin de déterminer les dimensions et la géométrie du bassin et des brise-lames, le promoteur a fait réaliser une étude numérique d'agitation due aux vagues à partir de laquelle deux options ont été proposées. Le promoteur a choisi l'option 1 (figure 1.4) évaluée à 1 420 000 \$ en janvier 1990.

Les installations initialement prévues étaient les suivantes : un bassin pouvant accueillir 100 bateaux, un chenal accessible en tout temps, un brise-lames est allongé et complété d'un belvédère. Le petit brise-lames ouest était remplacé par un ouvrage plus important. Des matériaux de dragage étaient récupérés pour aménager un stationnement de 80 véhicules, sur le littoral, à l'ouest de la capitainerie et une terrasse à l'arrière du casse-croûte. Une rampe de mise à l'eau, des passerelles, l'électricité, un poste de vidange des bateaux relié à la fosse septique actuelle, un poste d'essence et une annexe à la capitainerie complétaient l'aménagement. Le réseau d'alimentation en eau potable était ajusté mais les installations septiques restaient les mêmes. Enfin, des espaces publics étaient prévus en arrière du casse-croûte et en face du stationnement et de la capitainerie.

Le creusage du bassin et du chenal nécessitait des travaux de dynamitage et de dragage ainsi que le rejet en eau libre, de roc et de sédiments meubles. La pierre des champs utilisée comme matériel de parement pour les brise-lames (34 000 tonnes de pierre) était acheminée depuis Saint-Nérée par les trajets illustrés aux figures 1.5 et 1.6. Le transport de ce matériel nécessitait 4 600 voyages de camion (aller et retour).

La réalisation des travaux de construction était prévue en 2 phases (1990-1991 et 1991-1992). Les principaux travaux de dragage et de dynamitage étaient au calendrier de la phase 1, de même que la construction des brise-lames et du terre-plein. L'élargissement du chenal (20 m puis 30 m) et l'installation des quais flottants (55 places à quai puis 100 places à quai) étaient échelonnés sur les 2 phases. Des dragages d'entretien aux 6 ans étaient aussi prévus.



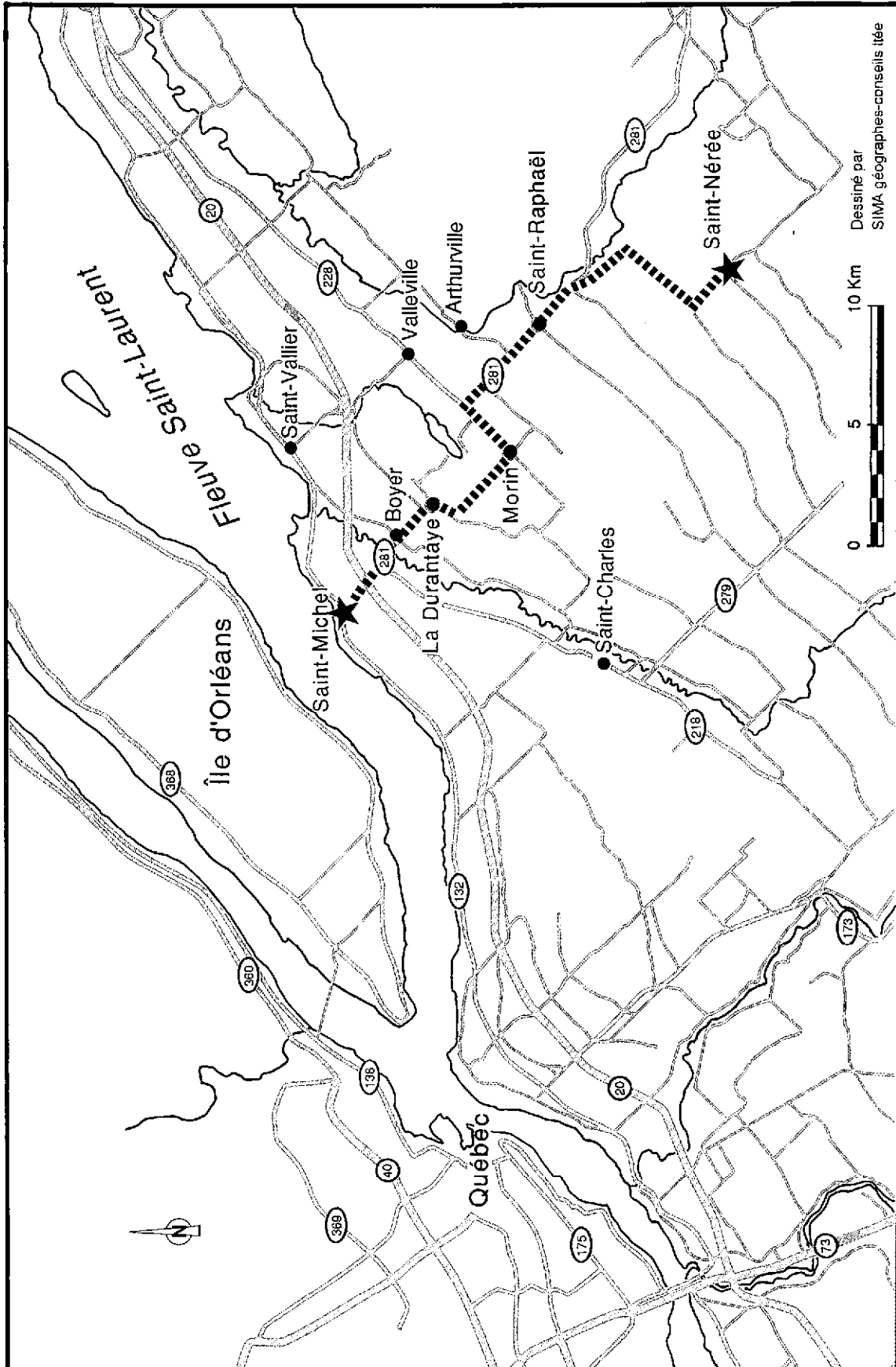








FIGURE 1.6 TRANSPORT DE MATÉRIEL D'EMPRUNT  
TRAJET DE SAINT-NÉRÉE À SAINT-MICHEL



### *Le projet retenu*

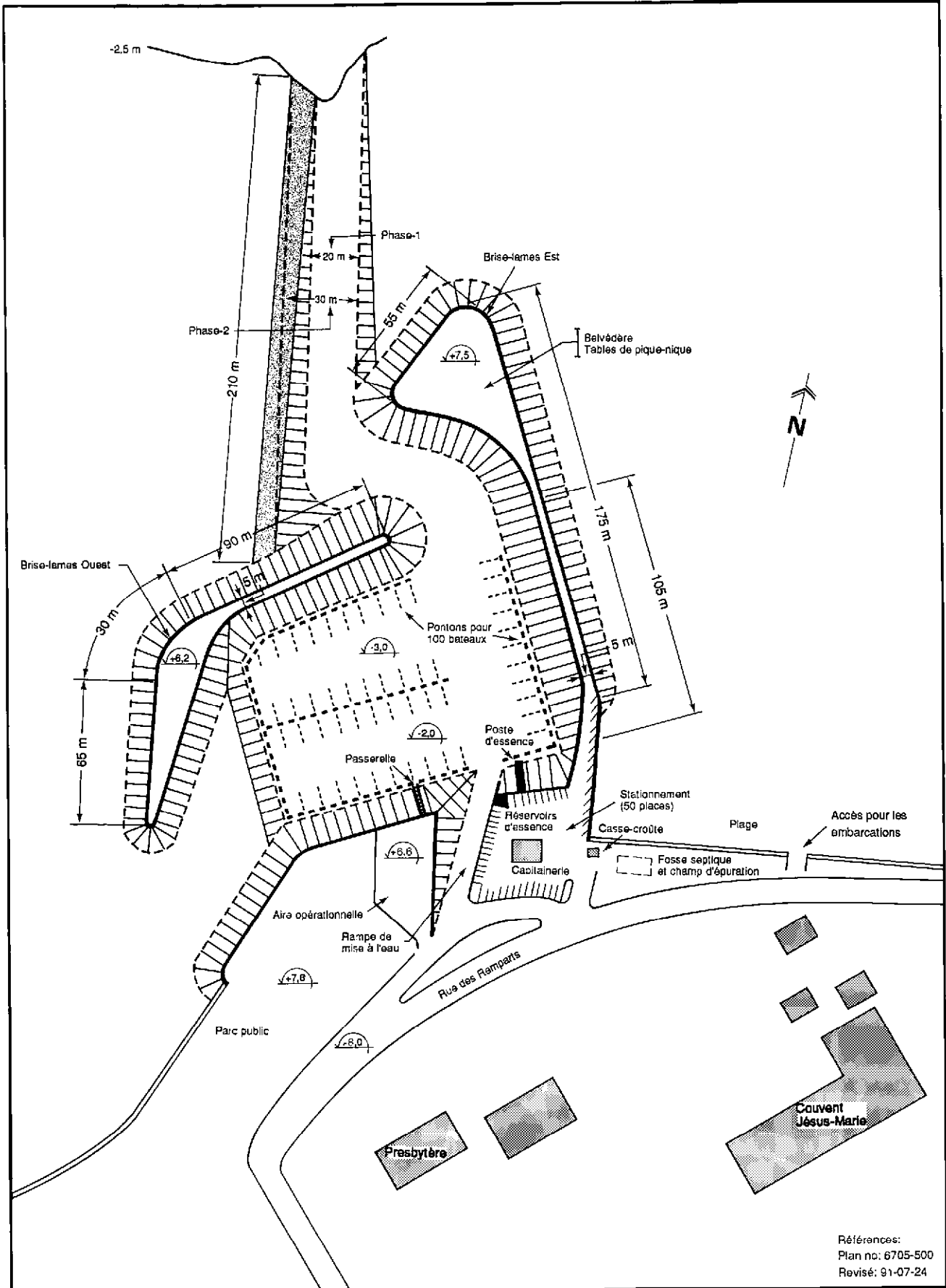
Comme mentionné à la section 1.1, le promoteur a modifié son projet au cours de l'enquête préaudience tenue à l'automne 1990. Depuis, le promoteur a précisé son projet à plusieurs occasions. En plus des documents auxquels le tableau 1.2 fait référence, les lettres adressées à M. Robert Laforesterie (documents déposés nos B-37, 38, 39) et à M. Pierre Paradis, ministre de l'Environnement (document déposé no A-2), de même que les séances d'audience publique des 14 et 15 mai 1991 officialisent ou précisent à nouveau le projet.

La commission considère donc que, pour chacun des éléments du projet, les données les plus récentes sont celles qui caractérisent le projet retenu par le promoteur. Le tableau 1.2 présente les caractéristiques des principales composantes des projets initial et retenu et la figure 1.7 illustre le plan final présenté par le promoteur.

Les changements les plus importants sont le raccourcissement du brise-lames est de même que l'élargissement de son musoir aménagé en belvédère, l'allongement et le changement d'orientation du brise-lames ouest, l'élargissement des brise-lames, la diminution de la superficie du bassin, la disparition du stationnement sur le terre-plein à l'ouest de la capitainerie avec son remplacement par un parc public, l'aménagement de 50 places de stationnement autour de la capitainerie, l'annulation des travaux d'agrandissement de la capitainerie et de remblayage à l'arrière du casse-croûte.

Les changements amènent une augmentation de la quantité de matériaux excavés (10 000 m<sup>3</sup> de plus), récupérés dans les ouvrages (5 000 m<sup>3</sup> de plus) et rejetés en eau libre (5 000 m<sup>3</sup> de plus). Le tableau 1.3 présente la gestion des matériaux d'excavation et le calendrier des travaux pour le projet retenu.

FIGURE 1.7 AMÉNAGEMENT PROPOSÉ DE LA HALTE NAUTIQUE  
PLAN RETENU



Références:  
Plan no: 6705-500  
Révisé: 91-07-24

**TABLEAU 1.2 CARACTÉRISTIQUES DES PRINCIPALES COMPOSANTES  
DES PROJETS INITIAL ET RETENU**

Aménagement	Caractéristiques		Référence**
	Plan initial*	Plan retenu	
Brise-lames est	200 m long	175 m long	1
	40 m large à la base, à l'extrémité	80 m large à la base, à l'extrémité	2
	30 m large à la base, en moyenne	40 m large à la base, en moyenne	3
		55 m large au sommet, à l'extrémité	1
	7,2 m élévation	7,5 m élévation	3
Brise-lames ouest	160 m long ***	180 m long	1
	35 m large à la base***	30-40 m large à la base	3
	6,2 m élévation	5-20 m large au sommet	1
		6,2 m élévation	3
		géométrie et inclinaison modifiées	3
Bassin	11 000 m <sup>2</sup>	10 000 m <sup>2</sup>	3
	axe nord-sud	axe sud-ouest	3
	3 m profond côté est	3 m profond côté nord	3 (plan)
	2 m profond côté ouest	2 m profond côté sud	3 (plan)
Quais flottants	55 places (phase 1)	55 places (phase 1)	2
	100 places (phase 2)	100 places (phase 2)	2
Chenal	200 m long	220 m long	3
	20 m large (phase 1)	20 m large (phase 1)	3
	30 m large (phase 2)	30 m large (phase 2)	3
	2,5 m profond	2,5 m profond	3



**TABLEAU 1.2 CARACTÉRISTIQUES DES PRINCIPALES COMPOSANTES  
DES PROJETS INITIAL ET RETENU**

Aménagement	Caractéristiques		Référence**
	Plan initial*	Plan retenu	
Remblayage secteur ouest	9 600 m <sup>2</sup>	9 000 m <sup>2</sup>	3
	Vocation :	Vocation :	
	Stationnement (80 places) et aire opérationnelle (6,5 m élévation)	Parc public (7,8 m élévation) Aire opérationnelle (6,6 m élévation)	3 3
Capitainerie	Agrandissement de 55 m <sup>2</sup>	Pas d'agrandissement	3
Remblayage secteur est**	600 m <sup>2</sup> 7,5 m élévation	Pas de remblayage	3
Casse-croûte	Tel qu'existant	Possibilité d'intégration à la capitainerie	4 et 1

\* Les références utilisées sont tirées de l'étude d'impact du promoteur.

\*\* Les références utilisées sont :

1. Réponses de M. Gaston Drouin aux renseignements demandés, 26 juillet 1991 (document déposé no A-4)
2. Addenda à l'étude d'impact, 19 juin 1991 (document déposé no A-3)
3. Synthèse des modifications apportées au projet, 27 septembre 1990 (documents déposés nos A-5 et A-6)
4. Résolution de la Corporation municipale de Saint-Michel-de-Bellechasse, 18 septembre 1990 (document déposé no A-7)

Lorsque les données des plans et des textes diffèrent, celles des textes ont été retenues.

\*\*\* La référence no 3 (voir note \*\*) donne 165 m de long et 25 m de large à la base.

**TABLEAU 1.3 GESTION DES MATÉRIAUX D'EXCAVATION ET CALENDRIER DES TRAVAUX DU PROJET RETENU<sup>1</sup>**

	Matériel excavé (m <sup>3</sup> )	Matériel rejeté en eau libre (m <sup>3</sup> )	Matériel récupéré dans les ouvrages (m <sup>3</sup> )
<u>Phase 1</u>			
(oct., nov., déc. 1991)			
Roc dynamité	7 000	0	7 000
Sédiments meubles	36 000	0	36 000
<u>Phase 2</u>			
(oct., nov. 1992)			
Roc dynamité	2 000	2 000	0
Sédiments meubles	10 000	10 000	0
<b>TOTAL</b>	<b>55 000</b>	<b>12 000</b>	<b>43 000</b>

1 D'après les documents déposés nos A-3 et A-4

Dans le projet retenu, le promoteur réalise les travaux à l'automne plutôt qu'au printemps, comme prévu initialement. De cette façon, la période de frai de l'Éperlan arc-en-ciel du 15 avril au 15 mai, est protégée.

Le promoteur a aussi précisé que le système d'égout actuel a été conçu pour répondre aux besoins d'environ 60 bateaux. Dans quelques années, lorsque le programme d'assainissement des eaux municipales sera réalisé, le système d'égout de la halte nautique, incluant la vidange des bateaux, serait raccordé à l'intercepteur municipal. Le plan no 6705-500, daté du 5 juin 1991, illustre également les 50 espaces de stationnement aménagés autour

de la capitainerie (figure 1.7). Le promoteur se propose de compléter, au cours de la deuxième phase, les aménagements publics sur le brisic-lames est (transcription de la séance du 14 mai, p. 161-162). De plus, la Société suite à une séance de son conseil d'administration tenue en janvier 1990, a résolu que 75 % des places à quai seront offertes à ses membres, et le reste aux navigateurs en transit. Notons que l'étude d'impact a été réalisée avant cette résolution et qu'alors elle assumait qu'une proportion de 80 % des espaces seraient réservés aux membres.

Enfin, notons que tant dans le projet initial que dans le projet retenu, un dragage d'entretien dans le bassin et le chenal serait nécessaire à tous les 6 ans. La Société s'est engagée à faire défrayer les coûts de ces dragages d'entretien par les propriétaires de bateaux :

*[...] comme on l'a indiqué dans la résolution du conseil municipal qu'on vous a lue hier, il est indiqué clairement que les coûts de dragage sont entièrement aux frais de l'organisation et des utilisateurs.*

(M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 15 mai, p. 70-71)

Le coût du projet retenu s'élève à 1,375 M \$, mais nécessite un financement de 1,550 M \$ compte tenu des coûts pour l'aménagement du parc qui n'étaient pas inclus initialement dans le coût du projet (document déposé no A-1 et transcription de la séance du 15 mai, p. 32-33). Le financement du projet serait assuré par Pêches et Océans Canada pour les ouvrages de protection (920 000 \$), par le MLCP et l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ) pour l'équipement nautique et le parc touristique (250 000 \$) ; les intervenants locaux dont la Société et la municipalité partageraient les 380 000 \$ nécessaires à l'aménagement des services énergétiques, des quais flottants et à l'achèvement du parc touristique.



## CHAPITRE 2

# La justification du projet

La Société justifie son projet d'agrandissement de la halte nautique par des motifs associés au nautisme, à l'aménagement urbain et au développement récréo-touristique et économique. Des sept intervenants venus présenter un mémoire en audience, aucun n'a mis en doute la justification du projet. Certains l'appuient pour des raisons reliées à la plaisance ou au développement général de la municipalité ; d'autres l'acceptent sous réserve de conditions rattachées à sa réalisation. Notons enfin qu'un groupe, sans s'opposer à la réalisation du projet considère que les investissements municipaux devraient être canalisés vers d'autres priorités.

### **2.1. Le nautisme**

Selon le promoteur, la halte nautique actuelle n'offre pas une protection adéquate aux bateaux. De plus, il prétend que l'offre de places à quai ne répond pas à la demande actuelle et à venir.

#### **2.1.1 La sécurité nautique**

##### *Les vues du promoteur*

Dans les rapports qu'elle a déposés et au cours de l'audience, la Société a insisté sur l'importance d'offrir des infrastructures plus sécuritaires aux plaisanciers actuels et à venir de la halte nautique.

Selon elle, les installations actuelles présentent plusieurs limitations. Par exemple, la profondeur du bassin et du chenal d'accès ne permettent pas aux plaisanciers de sortir ou d'entrer dans la halte à la fin de la phase de marée basse et au début d'un nouveau cycle de marée (photo no 2). L'étroitesse du chenal accroît les risques d'avaries et empêche un accès sécuritaire du bassin à plusieurs catégories d'embarcations. Le brise-lames ouest, conçu pour réduire l'agitation dans le bassin, ne remplit pas efficacement sa fonction puisqu'il est fréquemment submergé.

À ces arguments, le promoteur ajoute qu'en raison des facteurs énoncés ci-haut, le havre actuel ne peut pas vraiment servir de refuge à des plaisanciers en difficulté au large. Donc, ceux-ci doivent se diriger, le cas échéant, vers des ports plus éloignés comme ceux de Saint-Laurent à l'Île d'Orléans (Î.O.) ou de Berthier-sur-Mer.

*Les opinions exprimées par les intervenants et les vues de la commission*

La mise en place d'installations qui garantissent la pratique du nautisme en toute sécurité est certes une nécessité. Un simple examen des cartes bathymétriques, des levés marégraphiques et des documents photographiques fournis dans l'étude d'impact suffit à s'en convaincre. La commission constate notamment que l'étroitesse du chenal, la faible profondeur d'eau du chenal et du bassin rendent la halte nautique actuelle difficilement accessible. Elle constate également que l'élévation de la jetée ouest n'offre qu'un faible abri aux navigateurs et à leur embarcation (photo no 3).

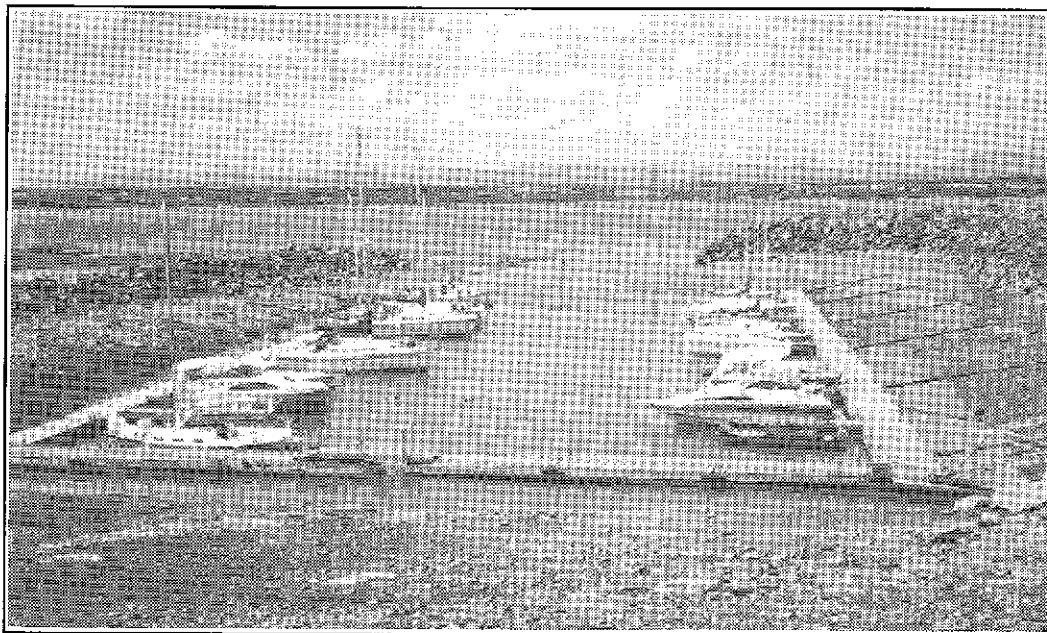
Lors de l'audience, l'Association des Plaisanciers de l'Estuaire du Saint-Laurent a confirmé le besoin de corriger ces lacunes. Selon elle :

*Le projet se réfère à des installations existantes qui demandent à devenir conformes aux normes généralement admises d'accessibilité, de capacité et de sécurité.*

(Mémoire de l'Association des Plaisanciers de l'Estuaire du Saint-Laurent, p. 6)

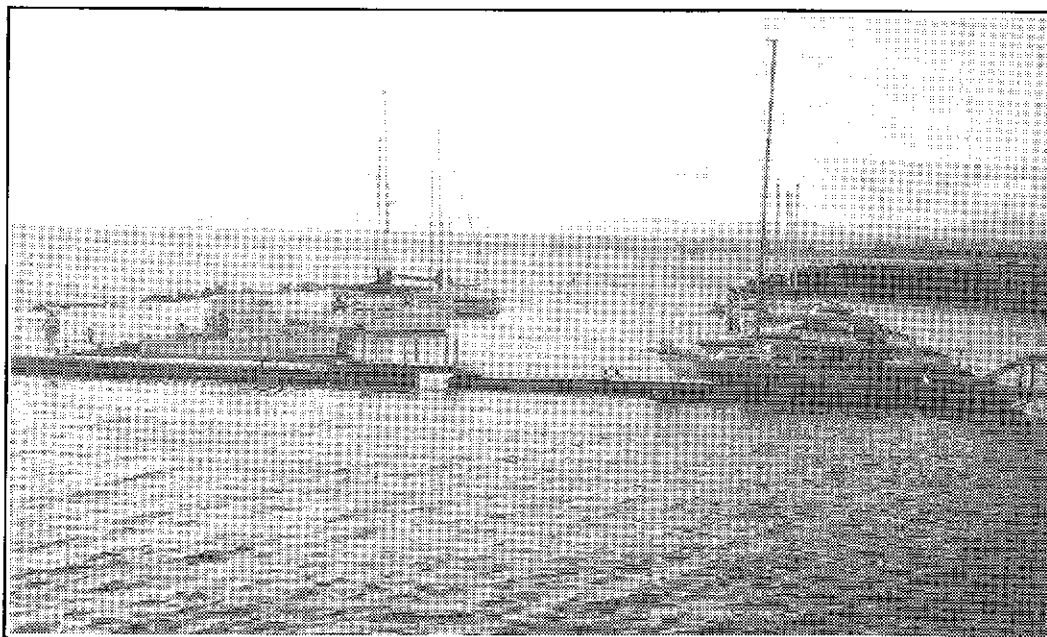
De plus, pour démontrer que l'amélioration des installations présentes pouvait contribuer à diminuer les incidents maritimes, elle ajoutait :

## Photo no 2



*Vue de la marina actuelle à marée basse.*

## Photo no 3



*Vue de la marina actuelle à marée haute.*

*Un autre fait important concerne celui des besoins des plaisanciers pour l'accès à un port de refuge. En effet, même si le petit port de plaisance de Saint-Michel est situé entre ceux de Saint-Laurent (Î.O.) et de Berthier-sur-mer, il faut savoir qu'à la vitesse moyenne d'un voilier, il faut une heure pour parcourir six milles et deux pour en parcourir douze ! La concrétisation du projet ne peut que favoriser la diminution des incidents et des accidents susceptibles d'arriver, par exemple, lorsqu'un bris quelconque survient ou que les conditions météorologiques se dégradent.*

(Mémoire de l'Association des Plaisanciers de l'Estuaire du Saint-Laurent, p. 8)

Le promoteur informe la commission que Pêches et Océans Canada appuie ce projet avec une contribution significative de quelque 920 000 \$. Cette somme est consentie en vertu d'un programme initié par le ministre, conformément au pouvoir qui lui est conféré par la Loi sur les ports de pêche et de plaisance :

*Le ministre peut lancer des programmes d'acquisition, d'aménagement, de construction, de modernisation ou de réparation des ports inscrits ou des ports de pêche ou de plaisance régis par la présente loi .*

(Loi sur les ports de pêche et de plaisance, L.R.C. (1985) c. F-24, modifiée par L.R.C. (1985) c. 31 -1<sup>er</sup> suppl.)

Bien que la commission n'ait pu, en audience, identifier avec précision les objectifs visés par ce ministère en participant au financement du projet de Saint-Michel, elle peut cependant déduire que la pratique sécuritaire du nautisme en fait partie. Le représentant de Pêches et Océans Canada précise en effet à ce sujet :

*Ce n'est pas un programme qui incite au développement de marinas ; c'est un programme qui ne fait que supporter les demandes de besoins des plaisanciers.*

(M. Richard Nadeau, transcription de la séance du 14 mai, p. 98)

La commission comprend que parmi les besoins exprimés par la Société figure la sécurité nautique.



## 2.1.2 La demande accrue pour des postes d'amarrage permanents

### *Les vues du promoteur*

Une autre raison invoquée par le promoteur pour justifier son projet est la demande actuelle de postes à quai des plaisanciers locaux et régionaux ainsi que l'accroissement de cette demande.

L'attrait de la halte de Saint-Michel pour les plaisanciers s'expliquerait par les caractéristiques de navigation intéressantes qu'offre le plan d'eau entre Beaumont et Montmagny (Étude d'impact, p.19). Bien qu'on puisse accéder à cette zone par les havres de Saint-Laurent (Î. O.), de Montmagny et maintenant de Berthier-sur-Mer, plusieurs amateurs opteraient pour le site de Saint-Michel. Leur décision serait motivée par diverses raisons : certains, habitant la région urbaine de Québec rejeteraient la halte de Saint-Laurent, trop loin de leur résidence, d'autres feraient état des contraintes de navigation dans la zone immédiate de Montmagny. La Société ajoute qu'une autre partie de cette clientèle exprime le désir de mouiller leur embarcation au site de Saint-Michel parce qu'il n'y aurait plus d'espaces permanents dans les autres ports de la région, y compris celui de Berthier-sur-Mer.

Selon elle, Saint-Michel attirerait aussi des plaisanciers propriétaires d'un bateau ou en voie de le devenir, qui ne peuvent espérer l'amarrer de façon permanente à aucun des havres existant entre Neuville et Montmagny, puisque ceux-ci ne disposent d'aucun espace disponible, certains ayant même des listes d'attente. Saint-Michel deviendrait pour eux un site adéquat, à une distance de leur demeure qu'ils sont prêts à franchir pour obtenir les services recherchés.

La marina proposée vise principalement à répondre aux besoins des plaisanciers de Saint-Michel et des alentours. L'étude d'impact indique que, des 45 membres qui utilisent actuellement la halte nautique, près de la moitié habitent Saint-Michel et environ 40 % sont résidents de municipalités environnantes ; seuls 8 membres habitent les villes de Lévis-Lauzon et de Québec.

Enfin, s'appuyant sur diverses enquêtes, le promoteur estime que la pratique du nautisme étant à la hausse dans la région, comme partout ailleurs au

Québec, une demande accrue pour des espaces à quai et des services nautiques continuerait de se manifester de façon tangible au cours des prochaines années.

Pour appuyer ces prévisions, le promoteur rapporte d'abord les résultats d'un sondage effectué en 1986 pour le ministère du Tourisme du Québec qui révèle l'existence d'environ 56 000 embarcations à moteur ou voiliers équipés pour dormir à bord et pratiquer le tourisme nautique (Étude d'impact, p. 14-15). Un autre sondage, réalisé en 1980 dans le cadre du projet Archipel, révèle que 80 % des 432 900 adeptes montréalais avaient navigué à l'extérieur des plans d'eau entourant l'archipel de Montréal. L'étude d'impact se réfère aussi aux données de la Garde côtière canadienne qui indiquent qu'entre 1983 et 1988 la flotte d'embarcations de plaisance du Québec avait augmenté de 23 % et que le nombre de bateaux de 5,5 mètres et plus avait connu un taux de croissance plus élevé que celui des embarcations de petit gabarit. Enfin, cette étude rapporte que la région de Québec a connu le même phénomène de croissance du nombre des embarcations au cours de la même période.

En améliorant ses installations, Saint-Michel contribuerait au développement souhaité dans le monde du nautisme, d'un réel réseau de marinas offrant l'ensemble des services.

#### *Les opinions exprimées par les intervenants et les vues de la commission*

L'opinion de la Société concernant l'existence actuelle, dans la région de Québec, d'une demande non satisfaite pour des postes à quai permanents paraît fondée.

À la fin du mois de mai, la commission a obtenu des informations des gestionnaires de marinas des localités environnantes de Québec (Neuville, Sillery, Québec, Lévis-Lauzon, Saint-Laurent (I.O.), Berthier-sur-Mer et Île-aux-Coudres) sur les demandes de places à quai. Le tableau qui suit résume ces informations.

**TABLEAU 2.1. NOMBRE DE BATEAUX EN ATTENTE D'UNE PLACE À QUAI PERMANENTE DANS LES MARINAS DE LA RÉGION DE QUÉBEC (MAI 1991)**

Localité	Places à quai	Demandes en attente (approx.)	Places à quai inoccupées
Neuville	82	5 à 10	0
Sillery	360	20	0
Québec	425	0	50 à 60
Lévis-Lauzon	142	30 à 40	0
Saint-Laurent (Î.O.)	108	50 à 60	0
Berthier-sur-Mer	70	32	0
Île-aux-Coudres	60	0	50 à 60
<b>Total</b>	<b>1247</b>	<b>137 à 162</b>	<b>100 à 120</b>

Ce tableau exclut la marina à l'embouchure de la rivière Chaudière, qui ne dispose pas de postes à quai mais offre plutôt 60 emplacements d'ancrage (tangons). Sa liste d'attente est de 20 demandes.

De toutes ces marinas, seules celles du Vieux-Port et de l'Île-aux-Coudres (cette dernière ayant plutôt une vocation de havre de transit) n'avaient aucune demande en attente. De cinq à soixante demandes d'une place à quai étaient en attente dans l'une ou l'autre des cinq autres marinas, totalisant de 137 à 162 demandes en attente. Bien qu'on puisse croire que quelques personnes soient inscrites sur différentes listes d'attente, ou encore qu'il s'en trouve qui, ayant déjà une place à quai permanente désirent être accueillies dans une autre marina qui réponde mieux à leurs besoins, il semble bien qu'il y ait effectivement une demande insatisfaite. En arrivant à cette conclusion, la commission émet l'hypothèse que les 50 à 60 espaces disponibles à la marina du Vieux-Port ne conviennent pas aux plaisanciers en attente d'une place ailleurs dans la région.

Il semble bien que le plan d'eau immédiatement en aval de Québec constitue une zone intéressant une certaine clientèle. D'abord, la Société a pu nous confirmer (M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 15 mai, p. 78-79) que lors de la création de la marina et au fur et à mesure que celle-ci a été aménagée de nouvelles places, toutes ont trouvé preneur immédiatement. De plus, comme le tableau 2.1 l'indique, c'est à Saint-Laurent (Î.O.) et à Berthier-sur-Mer que les demandes en attente sont les plus nombreuses. Dans la région immédiate, même après la mise en service cette année de 20 nouvelles places à quai à Berthier-sur-Mer, la liste d'attente à cet endroit comptera encore une trentaine de noms auxquels s'ajoutent la cinquantaine inscrits à Saint-Laurent (Î.O.) et les quelque quinze en attente d'un « membership » à Saint-Michel (Étude d'impact p. 18).

En plus des estimations de la Société et de l'évaluation qu'a faite la commission, l'Association des Plaisanciers de l'Estuaire du Saint-Laurent ajoute que :

*La réalisation du projet permettra d'accueillir non seulement les nombreux plaisanciers locaux et régionaux actuellement en attente mais aussi un important nombre de plaisanciers en transit et dont le nombre est en croissance.*

(Mémoire de l'Association des Plaisanciers de l'Estuaire du Saint-Laurent, p. 6)

Sur la base de ces considérations, la commission estime qu'il y a une forte possibilité que les vingt-deux (22) nouvelles places à quai proposées dans la première phase du projet trouvent preneur. La Société a indiqué son intention de ne louer en permanence que 75 % des espaces totaux, réservant le reste à des plaisanciers en transit :

*[...] C'est un outil de promotion qu'on met en place, et pour [...] permettre aux touristes qui se déplacent sur le fleuve d'avoir un accès à notre site, il faut lui réserver des places d'accueil. Et on a réservé, nous, vingt-cinq (25) places [...].*

(M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 14 mai, pp. 51-52)

Dans la deuxième phase, la Société se propose de porter la capacité de la halte de Saint-Michel à cent (100) places à quai. Cette seconde étape de

développement pourrait se concrétiser en 1992 ou 1993 selon qu'elle dispose des crédits requis. Pour justifier cet accroissement de capacité, elle mise principalement sur la hausse du nautisme au Québec.

Le tableau 2.2, compilé à partir des données de la Garde côtière canadienne rapportées dans l'étude d'impact (p.15), présente l'évolution de la flotte d'embarcations de plaisance au Québec entre 1983 et 1988.

**TABLEAU 2.2 ÉVOLUTION DE LA FLOTTE D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE DU QUÉBEC (1983 À 1988)**

Longueur (mètres)	Nombre d'embarcations		Croissance	
	1983	1988	Nbr.	%
0 à 5,5	27311	31425	4114	15 %
5,5 à 8,0	4396	7008	2612	60 %
8,0 à 12,0	1906	3056	1150	60 %
12,0 à 20,0	605	605	0	0 %
<b>Total</b>	<b>34218</b>	<b>42094</b>	<b>7876</b>	<b>23 %</b>

Tel qu'expliqué dans l'étude d'impact, ces données démontrent qu'entre 1983 et 1988, il y a effectivement eu un mouvement à la hausse de 23% du nombre d'embarcations et que cette croissance a été particulièrement marquée autant dans la catégorie de 5,5 à 8,0 mètres que dans celle des bateaux de 8,0 à 12,0 mètres.

Comme ces informations ne décrivent la situation qu'à deux points dans la décennie '80, elles ne peuvent, d'un strict point de vue statistique, permettre d'affirmer la persistance de cette tendance dans le développement de la plaisance. De plus, on peut constater qu'à aucun endroit dans l'étude de la tendance du nautisme au Québec, il n'est fait mention de ceux qui délaissent la pratique de cette activité. S'agit-il d'un phénomène marginal ou important, en hausse ou en régression ? Le rapport du promoteur est muet à ce sujet.

La commission est d'avis que la Société aurait eu avantage à mieux étayer son argumentation. Elle aurait pu par exemple, solliciter l'expertise de manufacturiers québécois d'embarcations ou encore obtenir du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie une opinion sur le marché des bateaux de plaisance au Québec ou enfin demander une appréciation de la situation à la Garde côtière canadienne.

Afin d'éclairer cet aspect de la justification, la commission a fait appel à madame Claire Lucchesi, directrice générale de l'Association québécoise de l'industrie du nautisme. Mme Lucchesi conduit présentement une étude pour le compte de cette dernière. Bien que cette étude ne soit pas complétée, elle a été en mesure de nous indiquer qu'en 1989, le nombre d'embarcations nautiques avait significativement augmenté. Les années 1990 et 1991 ont connu un taux de croissance, quoique moindre, particulièrement en 1991.

La commission croit que les informations fournies par Mme Lucchesi ainsi que celles sur la taille de la flotte des embarcations de plaisance au Québec en 1983 et 1988 contribuent à démontrer qu'il y a eu une hausse du marché au cours de la dernière décennie. Ensemble, ces données permettent de penser que la demande de postes à quai pourrait être à la hausse. Cependant, la commission croit que, dans le domaine des prévisions commerciales, la prudence s'impose et elle constate que c'est effectivement l'attitude que la Société entend adopter puisqu'elle planifie deux phases d'augmentation du nombre de ses postes à quai.

La commission conclut donc que cette partie de la justification du projet n'est pas sans fondement.

## **2.2 L'aménagement urbain immédiat**

### *Les vues du promoteur*

Un autre objectif du promoteur est d'améliorer le parc urbain adjacent à la halte nautique.

La Société est consciente de l'importance de ce site pour la communauté locale. « *Ce site est et a toujours été considéré comme un lieu privilégié puisqu'il est le seul lieu d'accès public au plan d'eau exceptionnel qu'est le Saint-Laurent* » (Étude d'impact, p. 3). Elle rappelle ses utilisations passées

et actuelles et exprime ses intentions de satisfaire les exigences d'un bail qui la lie à la municipalité de Saint-Michel.

Le projet présenté devrait permettre de consolider le parc municipal contigu à la halte nautique et d'améliorer l'accès au fleuve pour les résidents et les visiteurs. Ensemble, le parc et son prolongement sur le belvédère constitueraient un équipement approprié à la tenue de diverses activités à caractère social ou culturel, sans compter que ces travaux contribueraient à embellir les espaces existants et leur feraient épouser davantage la qualité incontestable du milieu bâti et des aménagements avoisinant le site.

*Les opinions exprimées par les intervenants et les vues de la commission*

La Société a accordé une attention spéciale pour marier la halte nautique au parc riverain municipal et cette attention s'est intensifiée dans le projet retenu. En effet, ce dernier prévoit un agrandissement substantiel du parc, à l'ouest de la capitainerie et du côté est, et son prolongement par un belvédère d'une superficie appréciable sur le brise-lames principal. Les nouvelles superficies permettraient incontestablement d'accueillir plus de visiteurs et de faciliter l'organisation des activités sociales et culturelles.

Cependant, la commission remarque que certaines difficultés pourraient naître de la juxtaposition des installations nautiques et du parc public puisque le parc et le belvédère auraient une vocation publique, alors que la halte nautique, comprenant le bassin, la capitainerie et le stationnement, serait plutôt réservée aux membres de la Société.

En vertu d'un bail signé avec la municipalité, la Société loue le lot de grève 86 ainsi que les installations et ouvrages qui y sont construits. Dans ce bail, la Société a contracté diverses obligations dont notamment:

*Utiliser les lieux loués aux fins de promouvoir des activités sportives ou socio-culturelles en général au bénéfice de la population de Saint-Michel.*

*Voir à l'aménagement des lieux loués aux fins ci-dessus et sans restreindre la généralité de ce qui précède, aux fins d'y établir un parc nautique ou une marina.*

(Étude d'impact, annexe 6.3, p. 1)

En accordant une attention particulière à l'intégration du parc riverain et en aménageant un belvédère public sur le brise-lames est, la Société désire remplir son devoir de marier ces deux dernières obligations.

Les lettres patentes de la Société visent des buts conformes aux obligations du bail. Par contre, l'annexe 6.2 de l'étude d'impact comprend un document non daté et intitulé : Corporation de développement de l'Anse Saint-Michel inc. - règlements. Ce texte, aux yeux de la commission, définit des buts et des modalités administratives qui mettent principalement l'accent sur la pratique du yachting. L'article 1.02 de ces règles se lit comme suit :

*Les buts de la Corporation sont les suivants :*

- a) *organiser, développer et promouvoir le yachting dans la municipalité régionale de Comté de Bellechasse et sur les eaux du fleuve Saint-Laurent ;*
- b) *organiser, maintenir et exploiter un port de plaisance pour ses membres et les touristes ;*
- c) *procurer à ses membres et aux touristes, les locaux et facilités appropriés pour des fins sportives, récréatives et utilitaires ;*
- d) *favoriser l'esprit sportif entre les membres ;*
- e) *promouvoir le sport de la voile et de la croisière par l'enseignement, la compétition et l'étude ;*
- f) *développer le tourisme dans la région de Lévis ;*
- g) *ériger, construire, acquérir tout immeuble.*

Plus loin, l'article 3 définit les diverses classes de membres de la Société. Des catégories différentes sont prévues pour les personnes qui pratiquent le nautisme et celles qui désirent bénéficier de services autres que l'usage du port de plaisance.



Au fil des années, la Société, grâce à ses revenus d'exploitation, aux cotisations et autres apports de ses membres, a injecté d'importantes sommes d'argent dans les installations actuelles. En outre, pour réaliser les nouveaux aménagements prévus, la Société s'est engagée à investir une somme additionnelle de l'ordre de 320 000 \$. Une résolution, adoptée le 14 octobre 1989 par son Conseil d'administration stipule :

*Que la Société de développement de l'Anse Saint-Michel inc. assume le paiement des dites sommes d'argent requises pour la réalisation des travaux à partir de son budget de fonctionnement ou si nécessaire, par voie d'emprunt.*  
(Étude d'impact, annexe 6.11)

Considérant qu'une partie des investissements financiers de la Société provient directement de ses membres et qu'ils sont responsables des engagements de celle-ci, il y a de fortes possibilités que la Société souhaite, en toute légitimité, favoriser l'utilisation de certains services d'abord par ses membres.

Toutefois, en appuyant le projet modifié, la municipalité a assumé que les lieux aménagés dans le cadre du projet allaient demeurer publics : « *Considérant que tous les lieux aménagés dans le cadre du projet d'agrandissement devront demeurer publics* » (Résolution du conseil municipal du 18 septembre 1990, document déposé no A-7).

Par ailleurs, le parc public et ses attraits amèneraient vraisemblablement plus de visiteurs et une pression accrue pour l'utilisation des services de la marina, notamment le stationnement et les services qu'on retrouve à l'intérieur de la capitainerie. Or, comme le bail intervenu entre la Société et la municipalité prévoit que l'exploitation de la halte nautique ne doit pas restreindre la promotion d'activités au bénéfice de la population en général, on peut penser que des conflits pourront émerger.

Bien que le promoteur s'engage à respecter les deux types de vocation de ce site, certains intervenants s'inquiètent au sujet du libre accès aux lieux.

*La marina de Saint-Michel est située dans une zone publique ; nous avons constaté que depuis le début de la marina, l'accès des lieux a toujours été contrôlé par la Société de*

*développement de l'Anse et que seuls les membres ont accès librement à l'intérieur de la marina. C'est pourquoi, à nos yeux, la marina est une utilisation récréative privée et non publique.*

(Mémoire de MM. Gilles Grégoire, Yvon Lachance et Benoît Lachance, p. 22)

La commission est d'avis que les représentants municipaux et les administrateurs de la Société devraient s'assurer que les engagements pris, notamment sur le principe du caractère public des lieux, soient respectés.

### **2.3 Le développement récréo-touristique et économique**

*Les vues du promoteur*

La Société est d'avis que la réalisation de son projet constituerait un important levier de développement récréo-touristique et économique.

*Malgré des aménagements restreints, les retombées économiques des développements actuels sur le site sont déjà importantes ; les milliers de passants et usagers profitent de la présence des commerces locaux pour faire des approvisionnements.*

[...]

*Le développement du site accroîtra de façon importante ces retombées économiques et entraînera les effets suivants: [...]*  
(Étude d'impact, p. 24-25)

À cet effet, le promoteur explique que le caractère pittoresque de Saint-Michel et son contact peu commun avec le fleuve amènent de nombreux visiteurs à profiter des installations de détente qu'on y retrouve actuellement. Une fois sur place, ils engendrent une certaine activité économique dans le village.

De plus, ajoute-t-il, Saint-Michel dispose d'une variété de services, d'équipements récréatifs et de repos estival (des campings, un théâtre d'été,

plusieurs chalets, etc...) qui se trouvent en périphérie du noyau urbain. Ces services et équipements attireraient aussi un volume important de visiteurs et de touristes qui, faute d'un attrait fort au centre du village, ne seraient pas suffisamment attirés vers le coeur économique de la place. Les lignes qui suivent résument la pensée du promoteur.

*Nous constatons [...] qu'actuellement les principales activités touristiques et structures d'accueil sont principalement localisées en périphérie du noyau urbain. Le projet de réaménagement de la halte nautique consolidera la seule activité récréative à caractère touristique qui est implantée au coeur du noyau urbain.*

(Étude d'impact, p. 116)

En réalisant le projet proposé, la communauté disposerait d'un instrument récréatif qui favoriserait une plus grande activité touristique au coeur comme en périphérie de Saint-Michel.

En plus de cette clientèle d'automobilistes, le projet vise à attirer les plaisanciers en transit. À cet égard, la Société explique que son projet prévoit réserver 25 % des places à quai à ces touristes navigateurs. En outre, les places libérées momentanément par les membres de la halte leur seraient aussi offertes. Les besoins quotidiens de cette catégorie de consommateurs pourraient exercer un impact sur le commerce local.

En somme, le projet créerait un espace récréatif qui devrait répondre aux besoins des visiteurs qui fréquentent déjà le site, attirer ceux qui profitent des services en périphérie et offrir un refuge et des services à ceux qui naviguent. En plus, cet attrait devrait aussi canaliser vers le village les personnes qui circulent sur les axes routiers est-ouest et qui n'ont pas nécessairement de motif pour s'immobiliser temporairement. Ensemble, par un effet induit de la présence des installations projetées, ces quatre clientèles stimuleraient l'activité économique du village.

Enfin, la Société a planifié, dit-elle, un projet dont la taille et la diversité des services offerts permettraient de créer directement quelques emplois saisonniers permanents et de générer pour l'entreprise un chiffre d'affaires garantissant sa viabilité.

*Selon la Société de l'Anse Saint-Michel inc., six emplois saisonniers permanents pourraient être créés [...]. Des retombées directes et indirectes de l'ordre de 700 000 \$ sont anticipées.*

(Étude d'impact, p. 141)

*Les opinions exprimées par les intervenants et les vues de la commission*

La majorité des intervenants ont fait valoir que l'aménagement de la halte nautique entraînerait un accroissement touristique et conséquemment, stimulerait l'activité économique locale.

La commission croit pour sa part que l'argumentation présentée par la Société est tout à fait défendable et qu'elle est d'ailleurs partagée par les autorités locale et régionale. La Corporation municipale de Saint-Michel conjointement avec la MRC de Bellechasse ont retenu ce projet comme moteur de développement touristique et l'ont présenté avec succès lors du sommet socio-économique de la région Chaudière-Appalaches. À la suite de cette rencontre, il a reçu l'appui du MLCP et de l'OPDQ qui participent à son financement.

La commission souligne cependant que les activités nautiques (membres et navigateurs en transit) auront des retombées économiques sur le site et dans la communauté qui sont basées sur une étude qui ne trouve pas sa transposition dans les prévisions pro forma des revenus et dépenses que la Société a présentées lors de l'audience, ni même dans la réalité économique de Saint-Michel.

Voici quelques exemples du manque de concordance entre les prévisions pro forma présentées par le promoteur et l'étude ontarienne à laquelle il fait référence.

L'étude d'impact anticipe que certaines des retombées économiques de la nouvelle marina seront de l'ordre de 650 000 \$ par année. Pour établir son pronostic, l'étude se base sur une étude de l'"Ontario Marina Operators Association" (1988).

Ce pronostic est fondé notamment sur les chiffres suivants:

*Lorsqu'ils sont en croisière, les plaisanciers dépensent en moyenne 151 \$ par jour, répartis comme suit :*

– <i>alimentation</i>	58,98 \$
– <i>produits pétroliers</i>	42,19 \$
– <i>accastillage et services</i>	12,52 \$
– <i>frais de quaiage</i>	16,54 \$
– <i>achats divers</i>	20,71 \$

(Étude d'impact, p.119)

Partant de là, l'étude d'impact estime que ces navigateurs en transit laisseront annuellement à Saint-Michel, une somme de l'ordre de 195 000 \$ (soit 20 places x 65 jours x 151 \$) ou 245 375 \$ s'il y a 25 places libérées pour les touristes.

D'autre part, les prévisions budgétaires d'opération (document déposé no A-1) présentent de la manière suivante la ventilation des revenus de la Société en phase 2.

*Revenus courants*

<i>Cotisations</i>	9 375 \$
<i>Quaiage</i>	30 375 \$
<i>Saisonniers</i>	13 125 \$
<i>Essence et autres</i>	15 000 \$
<i>Casse-croûte</i>	2 500 \$
<i>Total des revenus courants</i>	70 375 \$

La commission remarque qu'en effectuant ces prévisions pro forma de ses revenus, la Société n'a pas jugé bon de reprendre quelques-unes des données que l'étude des retombées économiques avaient pourtant présentées. Logiquement, si elle avait transposé certains per diem dépensés par les navigateurs en croisière, elle aurait anticipé des revenus totaux plus élevés que 70 375 \$. En effet, selon la logique de l'étude d'impact, au seul poste des ventes d'essence, elle aurait dû inscrire un montant dépassant les 70 000 \$,

puisqu'en reprenant le per diem de 42.19 \$ par jour elle aurait anticipé des ventes brutes de 68 558 \$ ( 25 places x 42.19 \$ x 65 jours), et cela en faisant abstraction des ventes de produits pétroliers à ses 75 autres membres. Le même manque de consistance peut être démontré pour d'autres calculs de revenus faits par la Société.

En somme, c'est comme si le promoteur n'avait plus confiance aux anticipations des retombées économiques présentées dans l'étude d'impact, préférant se référer à son expérience d'opérateur de marina pour évaluer ses gains. Bref, la commission constate encore une fois, qu'en matière de prévisions commerciales, la prudence est la meilleure conseillère et elle constate également que le promoteur partage cette opinion.

L'étude des retombées économiques ne se transpose pas non plus dans la réalité de Saint-Michel. Voici pourquoi, en particulier, la commission en arrive à cette conclusion.

L'étude d'impact affirme que les membres d'une marina dépensent en moyenne 4 643 \$ annuellement dans leur localité d'attache pour pratiquer leur sport. Cette somme ne comprend pas les frais financiers ni l'amortissement de leur embarcation, mais inclut diverses dépenses comme les assurances, produits pétroliers, aliments, frais de quaiage et d'accastillage. Partant de cette moyenne, l'étude d'impact anticipe que les 80 membres dépenseraient annuellement à Saint-Michel une somme globale de 371 440 \$ (soit 80 membres x 4 643 \$) ou 348 225 \$ s'il y a 75 membres. Notons que ce pronostic représente la plus grande partie des retombées économiques totales anticipées par la halte nautique.

Or, la réalité est tout autre. D'abord, si on émettait l'hypothèse conservatrice que les dépenses d'un plaisancier en matière de frais de quaiage, achat de carburant et frais d'accastillage ne représentaient que 15 % de ses dépenses annuelles (soit 696 \$), les revenus actuels de la Société seraient beaucoup plus élevés que ceux qu'elle a enregistrés à son dernier exercice. En effet, ils seraient de l'ordre des 22 968 \$ (696 \$ X 33 places), alors que la Société a indiqué qu'en 1990 ils étaient en réalité de 13 665 \$ (document déposé no A-1, tableau 3).

Ajoutons que la moyenne des retombées économiques locales n'est pas conforme à la réalité de Saint-Michel pour d'autres raisons. Qu'il suffise de

mentionner que les charges d'assurances doivent certainement représenter 10 % à 15 % du 4 643 \$. Or, à la connaissance de la commission, il n'existe pas à Saint-Michel de compagnie ou de mutuelle d'assurance acceptant de couvrir les embarcations. Certes une telle dépense doit être prise en considération dans l'évaluation des retombées économiques, mais elle ne peut être comptabilisée dans les gains que feront les entreprises locales.

Malgré ces lacunes, la commission est d'avis que le projet de la marina aura un effet positif sur l'activité récréo-touristique et économique de Saint-Michel. Elle ne peut cependant en estimer l'ampleur.

La commission se déclare généralement satisfaite de la justification de ce projet tant aux plans du nautisme, de l'aménagement urbain que du développement récréo-touristique et économique. Elle attire cependant l'attention sur des conflits potentiels d'utilisation du site et s'interroge quant à l'importance des retombées économiques locales de ce projet. La commission estime qu'il n'est pas démontré que le rythme de croissance de la demande pour des postes à quai permanents justifiera, à cours terme, l'augmentation de 55 à 100 espaces.





## CHAPITRE 3

# Les enjeux et les impacts

### 3.1 L'intégration dans le milieu

#### 3.1.1 Les aspects visuels et esthétiques

Au cours de l'audience publique, des intervenants sont venus exprimer leurs préoccupations concernant les impacts visuels du projet ainsi que sa dimension esthétique. Ils soulevaient principalement des questions sur la possibilité que les ouvrages, les immeubles et les équipements viennent obstruer la vue sur les panoramas qui s'offrent aux riverains et aux personnes qui fréquenteront le parc.

Ainsi, le Conseil des monuments et sites du Québec (C.M.S.Q.) s'est exprimé sur la localisation et l'orientation du brise-lames ouest. Lors du dépôt de son mémoire, il suggérait notamment que :

*La localisation de ce brise-lames, haut de six point deux (6.2) mètres, selon nous risque de couper la perspective que le piéton a présentement sur le Saint-Laurent, à partir d'un point d'observation situé à l'intersection de la rue Principale et de la rue des Remparts. Il s'agit, en fait, du seul endroit où il est possible d'avoir une vue sur le fleuve à partir de la rue Principale.*

*L'orientation de ce brise-lames s'inscrit entre autres, dans un axe nord-est sud-ouest ce qui risque, du même coup, de créer une barrière visuelle en demi-plan entre l'observateur et l'Île d'Orléans, par exemple.*

(M. Clermont Bourget, transcription de la séance du 17 juin, p. 44)

Mme Louise LaRochelle-d'Amours, représentante d'un groupe de sept (7) propriétaires de la rue des Remparts, du côté est de la marina, craint que l'élévation du brise-lames est et du belvédère qui devrait y être aménagé, puisse nuire à leur vue sur le fleuve (photo no 4).

Dans son étude d'impact, la Société reconnaît le bien-fondé de ces préoccupations.

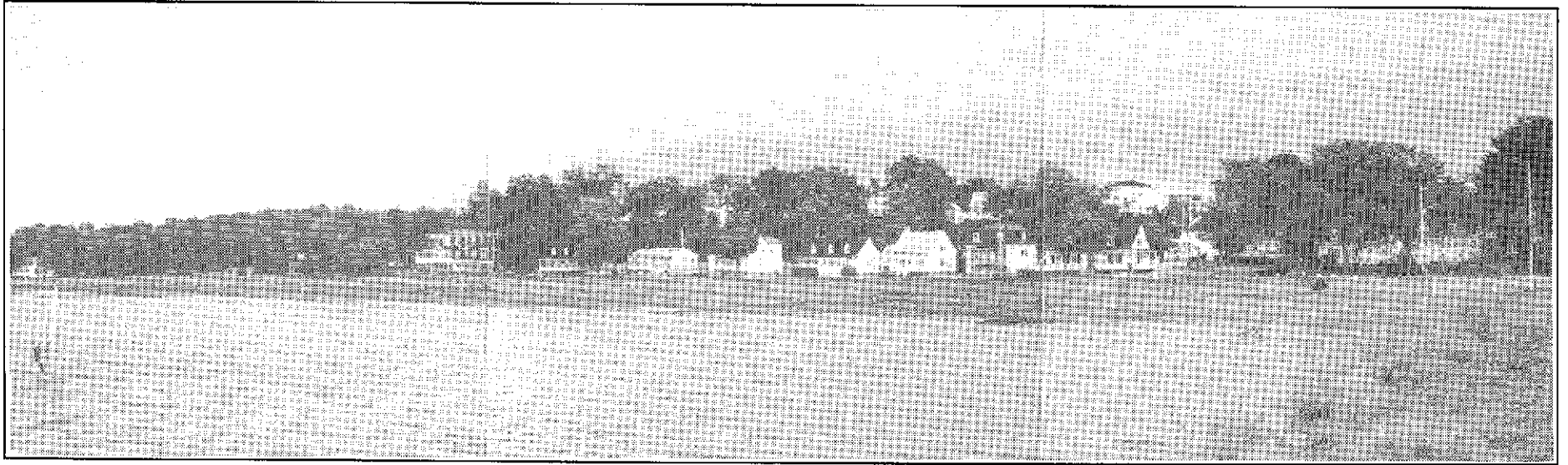
*La présence de la marina apportera des changements au cadre perceptuel actuel du site de la marina en augmentant la visibilité des infrastructures, en affectant l'attrait visuel du parc riverain existant et en insérant une structure rigide non harmonisée avec le cadre naturel du paysage du fleuve à la hauteur de St-Michel.*

[...]

*La marina, telle que projetée, introduit dans le paysage une structure plus massive et étendue en front du fleuve. La rigidité des lignes et des matériaux, l'ampleur des aménagements proposés et l'absence d'un couvert végétal dans la conception initiale tranche nettement avec le caractère naturel du paysage. Malgré la faible valeur des aménagements déjà en place, les nuisances visuelles liées à la présence des nouvelles infrastructures nous amènent à définir un impact de signification forte si l'on considère la qualité générale de l'environnement immédiat. Cet impact pourra toutefois être atténué de façon importante avec des mesures d'intégration et des aménagements qui contribueront à harmoniser l'ensemble des composantes du paysage.*

(Étude d'impact, p.138-140)

## Photo no 4



*Les résidences de la rue des Remparts à l'est de la marina vues de l'extrémité du brise-lames est. (Photo Mme Gisèle Rhéaume)*

Pour atténuer ces conséquences, le promoteur, dans son projet modifié, a réduit la longueur du brise-lames est, adopté des géométries qui privilégient les courbes et changé l'orientation du brise-lames ouest pour qu'il se confonde mieux avec le brise-lames est. De plus, dans son étude d'impact, il s'engage à prendre diverses mesures qui, une fois implantées, ramèneraient selon lui les impacts négatifs visuels et esthétiques à un niveau moyen et de durée permanente.

#### *Les élévations, la masse et l'orientation des ouvrages*

Le brise-lames est aurait une élévation de 7,5 m alors que l'élévation du terre-plein, entre la capitainerie et la rue des Remparts, est présentement à la cote 8,0 m. Celle du brise-lames ouest serait de 6,2 m, ce qui amènerait son immersion lors des hautes marées du printemps et de l'automne. Selon M. Gaston Drouin, ingénieur retenu par la Société, avec de telles élévations, les vagues les plus fortes prévues dans le bassin seraient inférieures à un pied, ce qui de son avis, est la norme recherchée habituellement. Selon l'étude d'impact (p. 11), pour assurer une bonne protection contre les vagues, l'élévation d'un brise-lames doit être supérieure à 1 mètre des plus hautes eaux de l'année. Or, le brise-lames est serait à l'élévation 7,5 m tandis que celle de la marée haute des grandes marées est en moyenne de 6,2 m. Donc, l'élévation des ouvrages principaux ne pourrait être réduite.

Qu'en est-il de la masse et de la longueur des brise-lames ? La commission constate que le promoteur a fait un effort en réduisant de façon importante la longueur du brise-lames est. Ce faisant, il a compensé cette réduction par un accroissement de la masse du brise-lames ouest et un élargissement significatif du belvédère. De plus, l'abandon du remblayage en vue de réaliser le stationnement entraîne la construction d'un terre-plein de forme linéaire en bordure du mur de protection existant à l'ouest de la capitainerie. Ce terre-plein servirait à étendre la superficie du parc riverain.

La commission est d'avis que la décision de la Société de ne pas réaliser le stationnement initialement prévu à même les matériaux dragués contribue à atténuer les impacts visuels. Elle estime aussi que la réduction de la longueur du brise-lames est dénote une volonté de mieux intégrer le projet à l'ensemble riverain et de réduire les impacts visuels.

La commission conclut que la masse du brise-lames est, du moins dans sa partie sud, est acceptable. Pour ce qui est de son élargissement au musoir,

elle est d'avis, compte tenu des informations qu'elle a reçues de la Garde côtière canadienne et des experts entendus lors de l'audience, qu'il ne serait pas possible de le réduire sans créer d'autres problèmes.

D'abord, réduire sa masse en grugeant sur la pointe ouest du belvédère changerait la configuration de l'entrée du bassin, laquelle a été optimisée en fonction de l'agitation due aux vagues. De plus, une diminution à cet endroit n'entraînerait qu'une modeste ouverture visuelle additionnelle. Par contre, en la réduisant du côté nord de manière à créer une superficie de l'ordre de celle qui était proposée dans le projet initial, les riverains à l'est de la halte gagneraient une vue légèrement plus large sur l'axe est-ouest.

On pourrait aussi réduire la masse du brise-lames ouest jusqu'à sa limite de faisabilité technique en diminuant son épaisseur depuis son extrémité sud jusqu'au coude central. Une telle réduction se ferait sans modifier la face intérieure du brise-lames. Ce faisant la perspective sur le fleuve, depuis la rue Principale, pourrait être accrue de façon infime.

Ces réductions de masse amèneraient des surplus de matériaux à disposer. La politique du ministère de l'Environnement est à l'effet que si les matériaux considérés ne sont pas contaminés ou si leur contamination n'entraînait pas une destruction physico-chimique additionnelle du site de rejet, leur disposition en milieu aquatique serait l'option à privilégier. Or, la Garde côtière canadienne a informé la commission qu'elle n'est pas disposée à autoriser leur rejet au site de dépôt en eau libre en amont de l'Île Madame.

*Quant à l'utilisation du site de dépôt de l'Île Madame, je dois vous informer que nous ne pouvons acquiescer à la demande du promoteur compte tenu de nos opérations de dragage de maintenance du chenal commercial de traverse nord. Cette aire de dépôt étant utilisée exclusivement pour nos opérations.*

(M. Jacques Clavelle, document déposé no B-25, p.1)

Cependant, la Garde côtière canadienne s'est montrée intéressée à rencontrer les divers ministères visés par cette question afin de convenir d'un autre site de rejet.

La commission croit que les réductions de masses devraient être envisagées si la Garde côtière canadienne autorisait le dépôt des matériaux excavés en amont de l'Île Madame ou à un autre site. À partir des estimations des coûts effectuées par le promoteur (document déposé no A-1), la commission a évalué que le coût unitaire d'une telle opération serait comparable à une récupération dans les ouvrages, soit 14 \$ le m<sup>3</sup>.

Advenant la réduction de la masse de ces ouvrages, la superficie du belvédère serait plus faible que celle présentée en audience. Cependant, la commission croit que l'extrémité du brise-lames est pourrait encore être aménagée à cette fin en suivant des proportions qui se rapprocheraient de celles qui avaient été pensées dans le projet initial. Une telle réduction ne modifierait ni la vocation récréo-touristique ni l'effet économique anticipé initialement.

En ce qui concerne l'orientation des brise-lames, la commission accepte l'opinion de M. Gaston Drouin à l'effet qu'elle ne pourrait pas non plus être modifiée sans entraîner un accroissement de l'agitation dans le bassin. En précisant que l'orientation des musoirs des deux brise-lames est demeurée la même, M. Drouin ajoute « *Donc, on peut savoir tout de suite qu'il n'y aura pas de contournement des brise-lames par la vague.* » (Transcription de la séance du 15 mai, p. 23-24) La géométrie de l'ouverture du bassin et l'orientation des musoirs sont donc deux éléments fondamentaux.

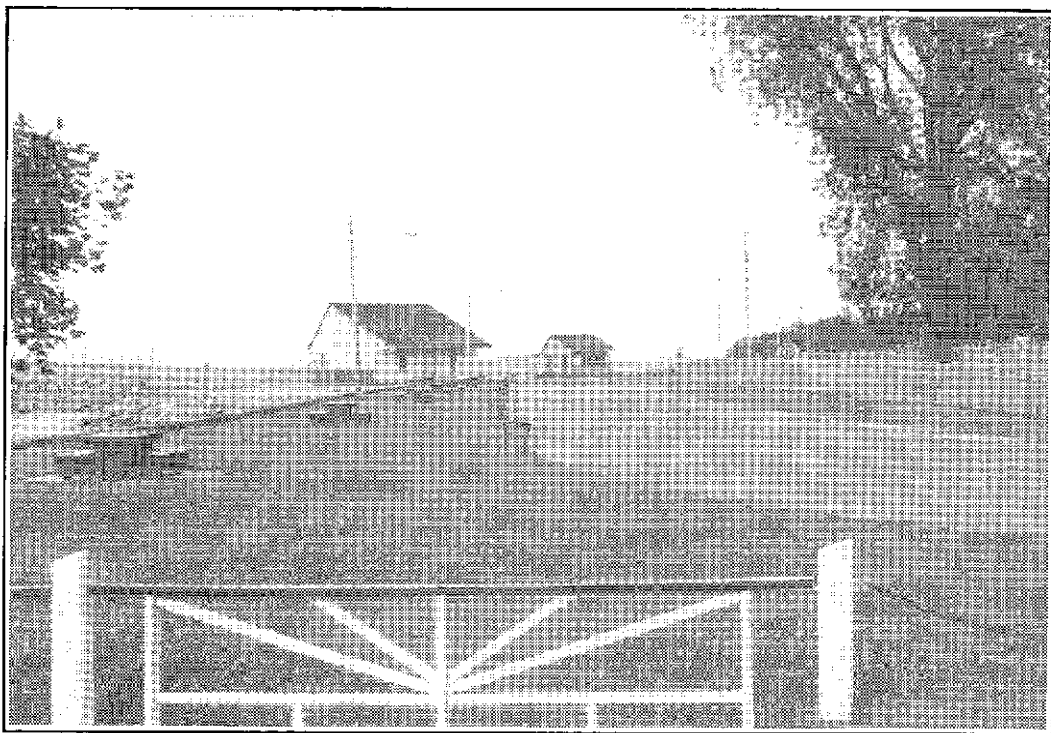
Le terre-plein qui serait réalisé sur la partie ouest aurait une élévation légèrement plus faible que celle du parc riverain avec lequel il ferait corps. La légère inclinaison vers le fleuve en résultant devrait créer un effet visuel positif mineur. La commission recommande que l'aménagement paysager du terre-plein permette des percées visuelles intéressantes sur le fleuve, le bassin et l'arrière-plan.

Enfin, la commission croit que l'élévation de 6,6 m fixée pour l'aire opérationnelle devrait permettre de camoufler quelque peu les bers et autres équipements que les plaisanciers journaliers y laisseraient après avoir descendu leur embarcation par la rampe de mise à l'eau. Des plantations d'arbustes de faible hauteur dans cette aire pourraient en avantager l'aspect visuel.

*Les bâtiments existants*

Plusieurs intervenants ont déploré la pauvre qualité esthétique de la capitainerie et du casse-croûte. Le promoteur abonde d'ailleurs dans ce sens (Étude d'impact, p. 139) (photo no 5). Deux propositions ont été faites. L'une suggère qu'on améliore leur apparence pour mieux les intégrer à l'architecture des bâtiments avoisinants, l'autre propose qu'on adosse le casse-croûte à la capitainerie afin de réduire l'impact visuel résultant de ces deux immeubles.

La commission partage les vues des intervenants concernant la piètre qualité architecturale de ces deux bâtiments. Elle déplore que l'étude d'impact n'ait pas fait de suggestion pour mieux les harmoniser à l'ensemble patrimonial environnant.

**Photo no 5**

*La capitainerie et le casse-croûte. Vue de la rue des Remparts, côté ouest.  
(Photo Mme Gisèle Rhéaume)*

Considérant la volonté de la Société que ce projet constitue un attrait fort au coeur du village, la commission, à l'instar du C.M.S.Q., est d'opinion que le promoteur aurait avantage à saisir l'occasion pour améliorer le côté esthétique de ces bâtiments. Dans ce travail, la Société pourrait accepter les conseils bénévoles que lui a offert le C.M.S.Q. lors de la présentation de son mémoire. Cet organisme regroupe notamment des architectes et des experts en ce domaine.

L'idée de placer le casse-croûte contre la capitainerie est une proposition qui pourrait effectivement contribuer à rehausser la qualité de la vue sur le fleuve. Cependant, la commission estime que ce faisant, les risques d'accidents piétonniers augmenteraient. En effet, le casse-croûte se retrouverait ainsi à l'intérieur de l'aire de stationnement. Pour cette raison, la commission rejette cette proposition.

Dans cet ordre de pensée, la commission remarque que la proposition finale localise l'entrée du stationnement immédiatement en face du guichet de service du casse-croûte. Pour la sécurité des piétons, la commission croit que l'entrée du stationnement devrait être déplacée du côté ouest de la capitainerie. Aussi des mesures de protection additionnelles devraient être prises pour séparer adéquatement et avec sécurité l'aire de service du casse-croûte et le stationnement.

### **3.1.2 Le stationnement**

La question du stationnement est un aspect qui a été soulevé à plusieurs reprises lors de l'audience, tant par des intervenants que par le promoteur.

Aux yeux des personnes qui sont venues interroger la Société ou présenter un mémoire, cette question est associée à deux dimensions : premièrement, celle de la circulation et de la congestion dans le voisinage et, deuxièmement, celle de ses impacts sur la valeur esthétique des environs immédiats.

#### *Circulation et congestion*

En raison du caractère récréo-touristique du site et pour répondre aux besoins des plaisanciers, la Société avait initialement planifié une aire de stationnement créée avec des matériaux excavés. Un empiètement sur la rive



servant à cette fin devait ainsi être réalisé à l'ouest de la capitainerie. On pouvait lire dans l'étude d'impact :

*Le parc de stationnement pouvant accueillir 80 véhicules servira à la fois les besoins de la marina et les besoins publics des lieux considérant que l'achalandage touristique actuel cause déjà un certain problème de congestion et de circulation dans le secteur et dans la rue voisine.*

(Étude d'impact, p. 52)

À l'instar de ce qui précède, des intervenants sont venus témoigner des ennuis causés par la situation actuelle et exprimer leurs craintes qu'elle n'empire dans le futur.

Au cours de l'audience, le promoteur a expliqué qu'il avait abandonné l'idée de faire un stationnement sur un terre-plein dès l'enquête préaudience. Il annonçait plutôt que le stationnement allait être réalisé autour de la capitainerie. D'emblée, il explique :

*[...] il est possible d'aménager, sur les espaces qui sont gazonnées actuellement, tout près de la capitainerie, des espaces additionnels qui répondront jusqu'à soixante-quinze (75) places de stationnement.*

(M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 14 mai, p. 52)

Amenée à préciser ce chiffre de 75 places, la Société explique que 55 places pouvaient initialement être aménagées autour de la capitainerie, mais il ajoute :

*Et s'il était qu'il manquait encore de l'espace, on peut vous indiquer qu'il serait possible à même les aménagements qui auront été réalisés à partir des sédiments récupérés, déjà à l'ouest de la capitainerie, certains espaces pour prendre l'expansion nécessaire.*

(M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 14 mai, p. 54)

Le jour suivant et lors de la seconde partie de l'audience, la Société est revenue sur cette possibilité d'expansion, en expliquant que tout le stationnement serait concentré autour de la capitainerie.

Plus tard, dans un addenda à l'étude d'impact qu'elle nous transmettait en juin dernier, on peut lire :

*L'augmentation de la capacité de la marina apportera une grande affluence de la circulation automobile dans son environnement immédiat. La concentration des espaces de stationnement autour de la capitainerie facilitera la gestion de cette circulation liée à l'opération et à l'exploitation des services de la marina. Les espaces déjà existants pourront facilement répondre aux besoins requis pour la phase 1 (55 emplacements [pour bateau]). Il est important de préciser que 70% de la capacité maximale des infrastructures (36 espaces de stationnement) répondent aux besoins des usagers ; ceux-ci ne se trouvent jamais tous en même temps sur le site. Actuellement, les espaces de stationnement (36) suffisent pour les besoins de la phase 1. Pour la phase 2, les espaces de stationnement requis sont indiqués sur le plan et ont été prévus autour de la capitainerie, sans qu'il soit nécessaire d'empiéter de quelque façon que ce soit sur les nouvelles infrastructures.*

(Addenda à l'étude d'impact, document déposé no A-3, p. 26-27)

À juste titre, le nouveau projet a fait disparaître le stationnement sur le terre-plein ouest, et la Société a finalement décidé, après la tenue de l'audience, de porter à 50 places le stationnement actuel qui en comprend 36. Cet accroissement de la capacité se ferait en dégageant les côtés ouest et sud autour de la capitainerie et en créant quelques espaces sur les 60 premiers mètres environ du brise-lames est. De plus, elle a abandonné la possibilité d'une expansion ultérieure du stationnement.

Il est mentionné dans l'étude d'impact (p. 52) que la Société envisageait que le stationnement serve aussi bien ses membres que le public en visite sur les lieux. Toutefois, lors de l'audience, et d'après une lettre déposée par la suite (document déposé no A-4), la Société reconnaît implicitement que ces places sont plutôt calculées en fonction des besoins de la marina : « *La prévision est exacte, soit 100 places à quai, dont 75 pour les membres, 70 % de 75 stationnements ( $\pm 50$ ).* » En introduisant dans ces calculs une probabilité de 70% de présence de ses membres, la Société démontre que la totalité des espaces seraient utilisés par eux.

Malheureusement toute la question de l'utilisation du stationnement n'a pas été traitée adéquatement dans le projet. Sa capacité à soulager les problèmes de congestion et de circulation dans le voisinage induits par la présence de la marina ne correspond pas aux intentions avancées par la Société.

Pour contribuer à la solution de ce problème, le C.M.S.Q. (mémoire, p.9) et GIRAM (M.Gaston Cadrin, transcription de la séance du 17 juin, p. 126) ont proposé que la Société convienne d'arrangements avec d'autres détenteurs d'espaces de stationnement, comme la Fabrique de Saint-Michel et la Congrégation des Soeurs de Jésus-Marie, pour permettre l'utilisation de ces espaces pendant l'été. La commission fait sienne cette recommandation. La commission propose qu'une telle démarche soit tentée, et qu'advenant un insuccès, le promoteur recherche une solution alternative qui, dans le même ordre d'idées, respecterait l'intégrité du plan retenu.

#### *Valeur esthétique des environs immédiats*

Au cours de l'audience, des intervenants ont manifesté des ennuis à la constatation que le stationnement allait encore créer un impact visuel inesthétique, et que, vu l'état actuel de la capitainerie et du casse-croûte, cette utilisation des lieux n'allait pas améliorer la situation.

À l'examen des derniers documents remis par la Société, la commission constate que cette lacune est réelle. En somme, cet espace et la voie de service qui lui serait contiguë, constitueraient une porte d'entrée peu attrayante de la marina. Or ils sont face au cimetière, à l'église et au presbytère, lesquels forment de l'aveu de tous, un ensemble patrimonial de grande valeur. À cet égard, la commission recommande que le promoteur repense l'aménagement de cette aire de façon à mieux l'intégrer aux environs.

#### *Les équipements sur le belvédère*

On a signalé à la commission l'importance de ne pas augmenter l'impact visuel créé par le brise-lames est lui-même, en l'équipant de structures de protection ou en y réalisant un aménagement paysager qui formeraient écran.

Après examen de cette question, la commission conclut que les engagements pris pendant l'audience de même que les propositions d'aménagement contenues dans l'étude d'impact permettent d'acquérir une assurance

raisonnable qu'un tel aménagement ne sera pas réalisé. En effet, le promoteur s'est engagé lors de l'audience à consulter la population locale sur l'aménagement du belvédère. La commission est d'avis qu'une telle consultation est essentielle, plus particulièrement pour les riverains qui verront chaque jour ces nouveaux éléments dans leur paysage.

Bien que les sommes nécessaires à l'aménagement du belvédère proviendraient de la municipalité, la Société devrait tenir compte de cette consultation dans ses plans d'aménagement pour autorisation gouvernementale. Elle devrait aussi prendre les moyens pour que lesdites autorisations soient connues et respectées.

## 3.2 Les dérangements

### 3.2.1 Le bruit

Il est évident que pendant la phase de construction, le niveau sonore dans le voisinage du site augmenterait. Le dynamitage, le dragage, le déplacement des matériaux excavés et la démolition des anciennes structures sont autant d'activités qui contribueraient à cet accroissement du bruit.

Une des opérations de construction de la halte consisterait à importer de la pierre des champs de la région de Saint-Nérée. Selon les estimations présentées par le promoteur, environ 34 000 tonnes de pierres devraient ainsi servir au parement des brise-lames et du terre-plein bordant le bassin. Plus de 4 600 voyages de camions (aller-retour) seraient nécessaires pour transporter sur place ce matériau. On prévoit que cette opération prendrait approximativement 40 jours sur une base de 10 heures par jour. L'étude d'impact mentionne :

*on peut estimer que le transport de matériel d'emprunt pourrait engendrer le passage d'un camion toutes les cinq minutes environ en un point donné du trajet. Les niveaux de bruit engendrés par cette activité devraient être compris entre 57,4 et 62,1 dB(A) selon la vitesse des camions. Lors de certaines périodes de travaux intenses sur le site, ces niveaux pourraient être accrus de 2 dB(A) pour se fixer aux environs de 59 à 64 dB(A).*

(Étude d'impact, p. 57)

Pour éviter que ces niveaux de bruit ne soient dépassés, l'étude formule une série de mesures qui comprennent l'entretien constant des véhicules, le respect des limites de vitesse et l'enregistrement régulier des niveaux de bruit pendant l'opération.

La commission est d'avis que ces mesures pourront avoir l'effet recherché à la condition qu'elles soient effectivement respectées. La commission est également d'avis que le promoteur devrait inclure, dans la fonction du surveillant des travaux, la responsabilité de s'assurer que ces mesures, de même que les trajets convenus, soient scrupuleusement respectées.

Lors de l'audience, le promoteur a précisé que la mesure de l'ordre de 60 dB(A) correspond au bruit étalé sur une période d'une heure :

*[...] mais si on essaie de compenser par un bruit équivalent, sur une période d'une heure, ça correspondrait à un bruit de l'ordre de soixante (60) décibels.*

(M. Claude Vézina, transcription de la séance du 15 mai, p. 13)

Questionné sur le bruit de pointe, le promoteur ajoute :

*C'est difficile de donner un chiffre exact, mais le bruit, en pointe, de façon instantanée, lorsque le camion passe devant une maison repère, ça peut peut-être aller jusqu'à quatre-vingt-dix (90) décibels. Mais c'est un bruit qui va durer une seconde ou deux.*

(M. Claude Vézina, transcription de la séance du 15 mai, p. 13-14)

Consciente du problème, la commission envisageait de recommander, comme mesure visant à atténuer ces bruits de pointe, que soit restaurée la chaussée sur le trajet utilisé par les camions dans le village de Saint-Michel. Lors d'une visite des lieux, la commission a constaté que cette restauration a été réalisée.

La commission est d'avis que la Société devrait être très attentive aux plaintes qui pourraient être formulées par les citoyens concernant les bruits de pointe. Elle devrait alors envisager des mesures tel l'étalement dans le temps si la situation devenait inacceptable pour la population locale.

### 3.2.2 L'éclairage

Mme LaRoche-d'Amours a soulevé à plusieurs reprises ses inquiétudes vis-à-vis l'éclairage du site en général et du belvédère en particulier. Elle suggère un éclairage conçu de manière à ne pas projeter de faisceaux vers la rive. De plus, elle ajoute espérer qu'on saura choisir des structures qui ne nuiront pas à la qualité visuelle.

Les assurances données par la Société se formulent ainsi :

*[...] en ce qui concerne l'éclairage, s'il y avait éclairage à être installé sur la promenade qui se situera sur la jetée est, ce sera évidemment, vous pouvez en être sûr, un éclairage indirect, non visible, qui projetera une lumière au sol seulement. [...] pour des questions aussi de sécurité [...] il faut éviter d'apporter de la confusion lorsqu'on est sur l'eau [en bateau], par rapport à des éléments lumineux qui sont à terre, et faire ça, ce serait un élément d'insécurité totale que de mettre de la luminosité aveuglante.*

(M. Guy Lavigne, transcription de la séance du 14 mai, p. 63-64)

La commission partage la préoccupation de la Société pour la sécurité des navigateurs. Elle pense que le belvédère aurait une vocation publique, et pour des motifs de sécurité des piétons cette fois, des lampadaires devraient être installés. La Société devrait rechercher un modèle comptatible avec la navigation. Sans vouloir recommander un design spécial, la commission invite la Société et la municipalité à vérifier auprès des gestionnaires du Vieux-Port de Québec l'efficacité des lampadaires munis d'abat-jour qui y sont installés. Ces pièces sont conçues pour un éclairage au sol et peuvent être de hauteur variable.

Également, comme on travaillerait sur le site le soir, l'entrepreneur installerait probablement de puissantes lampes pour éclairer les différentes zones. Afin de ne pas nuire aux riverains pendant les trois mois que durerait cette construction, la Société devrait obliger son entrepreneur général à disposer son éclairage de manière à diriger adéquatement les faisceaux.

### 3.3 Les aspects biophysiques

#### 3.3.1 Le remblayage sur le littoral

Au cours de la première phase des travaux, 43 000 m<sup>3</sup> de matériaux d'excavation du bassin et du chenal seraient récupérés dans les ouvrages. La plus grande partie servirait à la construction des brise-lames ; le reste serait déposé en rive sur une superficie de 9 000 m<sup>2</sup> à l'ouest de la capitainerie. Dans la deuxième phase, les 12 000 m<sup>3</sup> excavés lors de l'élargissement du chenal seraient rejetés en eau libre.

La disposition des sédiments qui forment une partie importante de ces matériaux implique l'évaluation de leurs caractéristiques physico-chimiques et l'analyse de leur utilisation en regard de principes de conservation de l'environnement.

#### *Qualité physico-chimique des sédiments*

Des données sur la qualité des sédiments sont présentées au tableau 4.6 de l'étude d'impact. Dans ce tableau, les concentrations des paramètres analysés sont comparées à des critères d'évaluation indicatifs devant aider le gestionnaire quant au choix relatif à la disposition des sédiments en eau libre.

Le tableau indique que les concentrations observées dans les sédiments prélevés au site des travaux sont en général inférieures au maximum des critères de concentration indicatifs. Des dépassements sont cependant rapportés : un site d'échantillonnage révèle un léger dépassement de la concentration des huiles et graisses totales, et quatre indiquent des observations plus élevées pour le phosphore total.

Depuis 1978, ces paramètres et critères ont servi à guider les gestionnaires en matière de disposition des matériaux de dragage dans le Saint-Laurent. Toutefois, les experts et gestionnaires impliqués dans ces questions ont convenu d'adopter des critères reflétant les nouvelles connaissances techniques et de se donner un outil adapté aux conditions du Saint-Laurent. À cette fin, un groupe de travail fédéral-provincial formé dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent prépare actuellement une étude sur les critères d'évaluation de la qualité des sédiments dans le fleuve. Sa publication étant prévue pour l'automne 1991, la commission n'a donc pas pu s'y référer.

### *Principes de conservation*

Dans son étude d'impact (p. 44), le promoteur fait aussi référence au principe du ministère de l'Environnement à l'effet qu'aucun remblayage en milieu aquatique ne devrait se faire à moins d'absolue nécessité. De plus, au cours de l'audience, M. Gilles Brunet du ministère de l'Environnement du Québec a expliqué quels étaient les autres principes qui guident les décisions de ce ministère en matière de disposition des matériaux. Essentiellement, le ministère procède cas par cas selon la démarche suivante. Son premier principe est d'évaluer si le dragage peut être évité. S'il doit obligatoirement y avoir dragage, le ministère favorise le rejet en eau libre si la qualité des matériaux le permet. Cependant, il veillera à ce que les matériaux rejetés n'aient pas une qualité chimique inférieure à celle du site de dépôt. Si le rejet en eau libre ne peut être autorisé, le confinement en milieu terrestre ou en rive devrait être envisagé, ce dernier, pour être retenu, devant présenter un avantage environnemental comparativement au confinement en milieu terrestre.

### L'obligation de draguer

De l'avis de la commission, le dragage du bassin et du chenal en phase 1 sont essentiels à la réalisation du projet. Selon elle, il ne pourrait être possible de l'éviter parce qu'il s'agit de l'agrandissement d'une marina existante et non de l'implantation d'une nouvelle.

### La récupération des matériaux

La plus grande partie des matériaux serait récupérée dans les deux brise-lames. Afin d'éviter la migration des sédiments à l'extérieur des ouvrages, il est prévu que ceux-ci seraient recouverts d'un géotextile avant d'ajouter le roc excavé et le parement externe. La commission croit que cette récupération rencontre les principes courants de la gestion des matériaux de dragage. D'abord, l'utilisation des matériaux dans les ouvrages situés dans l'estran est nécessaire puisque les objectifs de sécurité nautique visés par ce projet sont fondés et nécessitent des ouvrages adéquats. Deuxièmement, la décision du promoteur d'emprisonner les sédiments dans une cellule recouverte de géotextile éviterait leur retour dans les eaux.



Dans son projet final, le promoteur propose de récupérer les autres volumes excédentaires de la phase 1 sur la rive à l'ouest de la capitainerie. Une partie de ces matériaux serviraient au terre-plein accueillant la rampe de mise à l'eau et la zone opérationnelle ; l'autre, servirait à étendre la superficie du parc riverain.

La construction de la rampe de mise à l'eau et de la zone opérationnelle sont nécessaires pour l'exploitation de la marina. Leur localisation et élévation ont été optimisées. L'expansion du parc riverain sur le littoral est également justifiée puisqu'elle favorise l'intégration de la fonction publique du site que la municipalité lui reconnaît. De plus, le milieu biophysique adjacent à la marina ne semble pas représenter une valeur importante comparativement au secteur environnant. Pour ces raisons, la commission croit que cette récupération est également acceptable. Cet avis ne doit pas être interprété comme étant en désaccord avec l'esprit de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, compte tenu de la justification de ce projet et des impacts appréhendés.

#### *Dragage du chenal en phase 2*

Le promoteur a indiqué que le chenal serait d'abord creusé pour lui donner une largeur initiale de 20 m. Par la suite, si le passage des embarcations ne pouvait se faire avec le niveau de sécurité recherché, la Société envisage de l'élargir à 30 m ; les matériaux ainsi excavés seraient rejetés en eau libre.

La commission considère que l'évaluation de la nécessité de ce dragage devra être faite avec minutie. Selon elle, cette nécessité n'a pas été démontrée.

### **3.3.2 Les impacts sur la faune**

Au cours de son analyse, la commission s'est penchée sur les questions reliées à la migration de la sauvagine et à la reproduction de l'Éperlan arc-en-ciel (figure 3.1). Le secteur de l'anse de Saint-Michel est désigné, selon la cartographie non officielle des habitats fauniques du MLCP, comme une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Cette cartographie est en appui au projet de règlement découlant de l'amendement de 1988, à la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et qui concerne les habitats fauniques.

Mme Hélène Beaulieu du MLCP, est venue fournir à cet effet un complément aux informations qu'avaient présentées les experts retenus par la Société. Selon ses explications et sur la base des données additionnelles qu'elle a offertes à la commission, ce secteur est une halte migratoire pour la sauvagine. Comme s'y concentrent en moyenne entre 50 et 200 individus par kilomètre linéaire, cette zone est classée dans la catégorie 1. Notons que cette classification comporte 3 niveaux, le type 3 étant celui où se retrouvent des concentrations de plus de 1000 oiseaux au kilomètre. Selon les explications présentées à la commission en audience, les propositions réglementaires viseraient à protéger les périodes de migration et de nidification des oiseaux migrateurs.

*La migration [...] c'est jusqu'à la fin mai.*

[...]

*Et s'il y a reproduction, nidification, bien on recommande d'attendre après la mi-juin pour commencer les travaux.*

(Mme Hélène Beaulieu, transcription de la séance du 15 mai, p. 187-188)

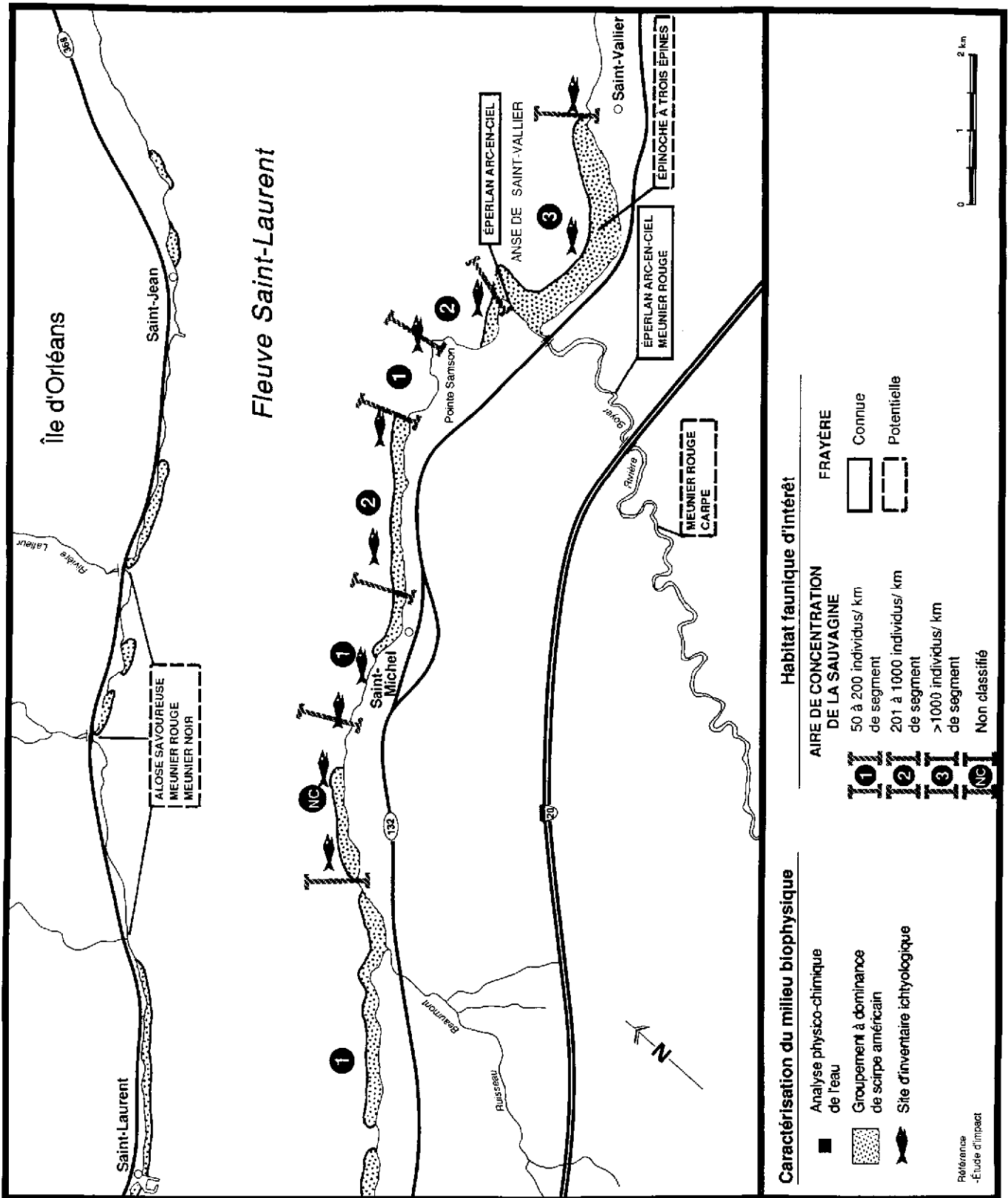
Sur la question de la nidification, Mme Beaulieu, sous toute réserve, a émis l'opinion qu'il n'y aurait probablement pas de nidification aux environs immédiats de la marina :

*On sait déjà que c'est une halte migratoire, et je ne crois pas que dans le secteur immédiat, en face ici, qu'on ait de nidification, parce qu'on est dans un milieu urbanisé quand même, puis on est près de la route.*

(Mme Hélène Beaulieu, transcription de la séance du 15 mai, p.189)

Le nouveau calendrier prévoit que les travaux de construction du gros oeuvre seraient effectués au cours des mois d'octobre, novembre et décembre 1991. Un tel calendrier serait donc compatible avec l'esprit de la proposition réglementaire. Cependant, compte tenu des explications sur la période de migration, la commission désire souligner que si les travaux de dynamitage et de dragage ne pouvaient être complétés comme prévu avant la fermeture du chantier pour l'hiver, ils ne devraient pas être repris avant la fin du mois de mai suivant.

FIGURE 3.1 ASPECTS BIOPHYSIQUES DANS LE  
SECTEUR DE LA HALTE NAUTIQUE



De plus, cette région de la côte de Bellechasse est considérée comme une importante zone de frai pour l'Éperlan arc-en-ciel. La reproduction de l'éperlan a principalement lieu entre le 15 avril et le 15 mai. En raison de cette situation, la commission estime que des travaux de dynamitage et de dragage ne devraient pas être effectués avant la mi-mai. Une telle précaution viendrait appuyer les efforts entrepris par divers organismes pour restaurer l'habitat de frai de cette espèce. Cet objectif s'inscrit à l'intérieur du plan de restauration de la rivière Boyer, sa principale frayère, à quelques kilomètres en aval de la marina. Ce plan fait l'objet d'un protocole d'entente entre le MLCP et Pêches et Océans Canada et s'inscrit dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent. D'autres organismes sont appelés à jouer un rôle très actif dans ce programme notamment le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ainsi que les agriculteurs du bassin versant.

### 3.3.3 La qualité des eaux riveraines

Lors de la présentation de son mémoire de groupe, M. Gilles Grégoire a souligné que l'évaluation des répercussions de la marina sur la qualité des eaux était imparfaite parce qu'aucune étude relative à la  $DBO_5$  n'a été faite.

Lors de la première partie de l'audience, quelques informations techniques ont été présentées par les experts du ministère de l'Environnement visant à expliquer que ce paramètre n'était pas indispensable pour évaluer une situation donnée dans le fleuve, contrairement à un plan d'eau plus modeste. Ces informations n'ont pas apaisé les préoccupations de cet intervenant, qui lors du dépôt de son mémoire en deuxième partie, est venu les réitérer.

À la suite d'une demande d'information additionnelle faite au ministère de l'Environnement, la commission a obtenu des indications qui démontrent que le critère de la  $DBO_5$  aurait pu être inclus dans l'étude d'impact pour évaluer l'effet des brise-lames sur la qualité des eaux à l'intérieur de la marina. De l'avis de M. Michel Groleau, de la Direction de la qualité des cours d'eau de ce ministère :

*[...] à cause des émissaires d'égout domestiques existants et localisés dans le voisinage ouest de la marina, il y aura [...] un volume d'eaux usées qui sera transporté à l'intérieur de la marina en empruntant l'accès sud-ouest prévu. Cet apport sera marqué surtout en période de marée descendante, alors*

*que le courant parallèle au rivage est en direction aval. Il peut donc y avoir une légère augmentation de la concentration de la DBO<sub>5</sub> à l'intérieur du bassin.*

(M. Michel Groleau, document déposé no B-26, p. 1)

Il apparaît donc moins pertinent de déterminer la DBO<sub>5</sub> à l'extérieur du havre, mais il ajoute :

*Quant à l'importance de la modification de la DBO<sub>5</sub> provoquée par les nouvelles infrastructures, elle est difficile à évaluer. [...] Nous croyons toutefois que, à l'intérieur de la marina et en face de la plage, les problèmes de qualité de l'eau sont plus au niveau bactériologique que de déficit en oxygène. Il en sera de même après la mise en place des nouveaux brise-lames.*

(M. Michel Groleau, document déposé no B-26, p. 2)

Ces informations amènent la commission à penser que l'étude d'impact aurait été plus complète si le critère de la DBO<sub>5</sub> avait été considéré. Toutefois, cette lacune est mineure compte tenu du fait que les paramètres les plus importants pour décrire la qualité des eaux ont été utilisés. Il faut noter que la directive du ministre de juillet 1989 ne requérait pas l'analyse de ce paramètre. Afin de faciliter la compréhension de ce qu'est la DBO<sub>5</sub> et saisir un peu plus sa relation dans le projet à l'étude, la lettre qu'a transmis M. Michel Groleau à la commission est présentée à l'annexe 6.

M. Gilles Grégoire questionnait également l'opportunité de construire maintenant une marina et de favoriser les loisirs nautiques alors que le Programme d'assainissement des eaux usées (PAE) n'est pas encore complété. La commission croit que la réalisation de la marina, préalablement au PAE, n'est pas susceptible d'engendrer de restriction à l'usage que l'on fait présentement du site. Les navigateurs qui fréquentent la halte nautique ne manoeuvrent dans le secteur que pendant un temps limité. D'autre part, la commission est d'avis qu'il est du ressort de la municipalité de voir à la surveillance de la plage contiguë à la marina. Elle devrait donc assurer le suivi de la qualité de l'eau à cet endroit et restreindre ou promouvoir, selon le cas, les activités récréatives à contact primaire, telles la baignade et la planche à voile et les activités à contact secondaire tel le nautisme léger à faible portée.

### 3.3.4 Les installations sanitaires

Les toilettes et douches de la capitainerie et les toilettes publiques du casse-croûte sont reliées à une fosse septique de 850 gallons impériaux (3,9 m<sup>3</sup>) et à un champ d'épuration de 1 050 pi<sup>2</sup> (97,6 m<sup>2</sup>). Ces installations ont été autorisées par la municipalité en 1984.

Selon les explications fournies par le promoteur, ce système de captage des eaux usées répondrait adéquatement aux besoins de la marina et peut répondre en période de pointe à une fréquentation importante des lieux, en particulier lors de la tenue du Festival de l'Anse, une activité récréative estivale. Pour éviter de le surcharger, des toilettes chimiques peuvent cependant être amenées sur les lieux lors de ces manifestations. D'ailleurs, le 27 juillet dernier la commission a pu constater que c'était effectivement le cas. Interrogé en audience, le promoteur déclarait qu'il n'envisageait pas accroître la capacité de la fosse et que si elle ne pouvait suffire à la demande, il ferait effectuer des vidanges plus fréquentes. D'ailleurs, il précisait dans l'addenda à l'étude d'impact (document déposé no A-3) que l'installation actuelle suffit à accommoder 60 bateaux ; elle rencontrerait donc les besoins pour la phase 1. La réalisation du PAE permettrait par la suite de répondre aux besoins de la phase 2.

Selon M. Robert Lortie, un expert du ministère de l'Environnement consulté par la commission (document déposé no B-32), l'agrandissement de la marina, même en phase 1, devrait obligatoirement comprendre l'installation d'une fosse septique de plus grand volume. Selon les estimations, la première phase nécessiterait une fosse de 2 090 gallons, alors que la seconde phase en requerrait une de 3 240 gallons. Ces volumes tiennent compte du réseau de vidange des bateaux que comprend le projet, ainsi que de la fréquentation de la capitainerie et du parc. Elles ne tiennent cependant pas compte d'une fréquentation de pointe lors d'un festival. Le tableau 3.1 présente les estimations de M. Lortie.

Il est à noter que l'augmentation de la fréquence de la vidange de la fosse n'est pas une solution pour remédier au faible volume de la fosse actuelle. En fait, le ministère de l'Environnement recommande que cette fosse soit vidangée au maximum une fois l'an et au minimum à tous les deux ans. Cette mesure a un double objectif : d'une part minimiser les volumes de boues dont on doit disposer et d'autre part, permettre le maintien des réactions bactériologiques dans la fosse.

**TABEAU 3.1 : ESTIMATION DES DÉBITS D'EAUX USÉES DE LA MARINA**

Activités	Débit per capita	Débit total (litre/jour)	
		55 places	100 places
1. Vidange des réservoirs de rétention			
• membres (55 - 20 % 55) = 44	30 1/bateau/jour 30 x 44 ou 30 x 80	1 320 (1 230)	2 400 (2 250)
• visiteurs (20 % des membres) 55 x 20 % = 11	30 1/bateau/jour 11 x 30 ou 20 x 30	330 (420)	600 (750)
2. Capitainerie			
• membres	60 1/bateau/jour 44 x 60 ou 80 x 60	2 640 (2 460)	4 800 (4 500)
• visiteurs	150 1/bateau/jour 11 x 150 ou 20 x 150	1 650 (2 100)	3 000 (3 750)
3. Parcs	20 1/pers./jour (occupation max. 150 x 20)	3 000	3 000
	TOTAL	8 940 litres (9 210) [2 031 gallons] (2 090)	13 800 litres (14 250) [3 136 gallons] (3 240)
4. Festival	20 1/pers./jour 1 000 personnes	20 000	20 000

Notes : Les débits ont été calculés par monsieur Robert Lortie selon l'hypothèse que 20 % des espaces sont réservés aux visiteurs.  
Les chiffres entre parenthèses ont été calculés par la commission selon l'option retenue par le promoteur,  
soit 25 % des places réservées aux visiteurs.

Enfin, le projet prévoit la réalisation d'un poste de vidange des bateaux comprenant une pompe et un réservoir de captage. Ce réservoir serait relié à la fosse septique de la capitainerie et, éventuellement au système d'assainissement public lorsqu'il sera construit. Cette mesure positive est à souligner, et la commission est d'avis qu'elle ne devrait pas être abandonnée par le promoteur par crainte de coûts additionnels puisque même sans calculer les apports provenant de la vidange des bateaux, l'agrandissement de la fosse septique devrait être réalisé.

À l'instar d'autres projets, l'agrandissement de cette marina ne saurait se faire sans impacts négatifs sur l'environnement. La commission désire souligner que le promoteur a fait un effort honnête pour les identifier et les atténuer.

Parmi les impacts identifiés et sans restreindre la portée et la nature de la problématique, notons que le bruit occasionné par le transport des matériaux d'emprunt a occupé une place importante dans la réflexion de la commission. Elle estime que les mesures d'atténuation prévues par le promoteur et l'analyse des plaintes qui pourraient être formulées à ce sujet devraient faire l'objet d'une attention particulière de la Société.

Le stationnement a également été un élément d'étude important. La commission est d'avis que le concept retenu, doublé des suggestions de la commission, constitue une solution de compromis acceptable, compte tenu de la variété des préoccupations exprimées.

Enfin la commission désire souligner que la capacité de l'installation sanitaire devrait obligatoirement être augmentée concurremment à la réalisation de la phase I.



# Conclusion

Le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel vise quelques grands objectifs dont la nature et la pertinence rendent sa réalisation justifiée.

D'abord, il améliorerait l'accès à la marina et la protection des embarcations ce qui favoriserait la pratique de la navigation de plaisance avec un degré de sécurité beaucoup plus élevé que présentement. L'agrandissement du bassin et l'augmentation du nombre de places à quai aideraient à répondre à la demande actuelle non satisfaite pour des postes d'amarrage dans la région. Ce projet serait raisonnablement intégré au parc urbain existant, et accentuerait l'accès au fleuve à cet endroit qui est la seule fenêtre publique sur le Saint-Laurent de toute la MRC de Bellechasse. Finalement, la halte nautique et son interface avec un parc riverain et un belvédère repensés deviendraient des attraits importants au coeur du village et par là, seraient un outil de développement récréo-touristique et économique pour la communauté.

La commission invite cependant la Société à faire preuve de prudence envers un aspect relié à ses objectifs. Elle devrait être soucieuse de travailler de concert avec la municipalité pour éviter que la juxtaposition de la marina et du parc n'entraîne des conflits d'usage.

Pendant les travaux de la commission, la finalité du projet n'a pas été contestée par les intervenants. Aucun des mémoires reçus ne s'y oppose fondamentalement. Certains exigent cependant des modifications additionnelles ou signalent des incohérences.

Les attentes et les exigences les plus importantes sont les suivantes :

La question du stationnement a été au centre des préoccupations des intervenants. Initialement, un stationnement de 80 places devait être aménagé sur un terre-plein en rive, réalisé avec des matériaux d'excavation. Un tel espace devait répondre aux besoins de la marina et aider à atténuer un problème actuel de congestion et de circulation sur la rue des Remparts. Cette composante du projet a été remplacée par une superficie aménagée autour de la capitainerie pour augmenter de 36 à 50 le nombre d'espaces de stationnement. Cette solution paraît adéquate dans une perspective d'intégration globale du projet à son milieu. Elle permettrait certes de réduire certains impacts, mais ne contribuerait pas autant que le projet initial à alléger la congestion et les difficultés de circulation dans la rue voisine. Pour solutionner ce problème, le stationnement autour de la capitainerie devrait être public. De plus, la Société devrait entreprendre des démarches afin de trouver d'autres espaces de stationnement: la Congrégation des Soeurs de Jésus-Marie et la Fabrique de Saint-Michel, entre autres, pourraient être sollicitées à cet effet.

Des intervenants ont insisté pour que le projet ait peu d'impact visuel ou esthétique. À ce sujet, la commission est venue à la conclusion que l'élévation et l'orientation du gros oeuvre seraient optimales. Des réductions mineures quant à la masse du belvédère et du brise-lames ouest pourraient être faites pour augmenter le champ visuel sur le fleuve. Toutefois, ces travaux ne devraient être envisagés que si un site de rejet en eau libre des matériaux d'excavation était autorisé pour le projet. Des améliorations esthétiques devraient être introduites en concevant un meilleur aménagement du noyau formé par l'entrée de la marina, la capitainerie, le casse-croûte et le stationnement. Tout cet ensemble devrait être revu en ayant à l'esprit de mieux le marier au patrimoine bâti immédiat. Ceci devrait comprendre, entre autres, l'architecture de la capitainerie et du casse-croûte ainsi que l'aménagement paysager du stationnement et des superficies adjacentes.

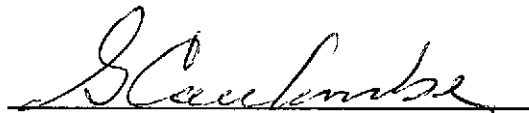
La commission estime aussi qu'une attention particulière devrait être apportée à la surveillance des mesures prises par le promoteur pour atténuer le bruit occasionné par le passage des camions transportant la roche de parement des brise-lames. À ce sujet, elle insiste pour que les responsabilités de l'inspecteur des travaux comprennent le devoir de s'assurer que ces mesures seront constamment suivies. De plus, le promoteur devrait répondre avec sensibilité aux plaintes qui pourraient être formulées par la population pendant les travaux.

La commission est également venue à la conclusion que la fosse septique actuelle ne répondrait pas aux usages projetés dans le projet retenu. La commission croit que le promoteur devrait obligatoirement, dès la première phase du projet, munir la marina d'une installation suffisante pour répondre aux besoins à long terme. De plus, la commission estime que les installations de vidange des embarcations devraient être maintenues dans le projet.

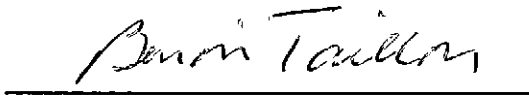
Le projet retenu comprenant deux phases, la commission est d'avis que l'élargissement du chenal et l'accroissement du nombre de postes à quai devraient effectivement faire partie de la seconde phase après une évaluation des besoins. Toutefois, elle estime que l'aménagement du parc et du belvédère, la mise en place des services aux bateaux, de même que les autres travaux qu'elle recommande pour mieux insérer le projet dans son milieu, devraient être réalisés dès la première phase. Les sommes requises pour cette étape devraient être garanties pour en assurer la réalisation dès qu'il serait techniquement possible de le faire.

Enfin, la commission croit que la réalisation des travaux de dynamitage et de dragage étant maintenant planifiée pour l'automne 1991, les impacts sur les oiseaux aquatiques et l'Éperlan arc-en-ciel seraient minimisés. Toutefois, si ces travaux devaient être terminés le printemps suivant, elle estime qu'ils ne devraient pas reprendre avant la fin du mois de mai, afin de protéger la migration de la sauvagine et le frai de l'éperlan. Cette mesure serait compatible avec le plan multipartite de restauration de cette espèce de poisson, et serait en accord avec l'esprit des amendements de 1988 à la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, amendements qui visent la conservation des habitats.

Fait à Québec, le 29 août 1991



Gilles Coulombe, commissaire  
président de la commission



Benoît Taillon, commissaire

# **PAGES ANNEXES**



# **Annexe 1**

## **Liste alphabétique des participants à l'audience**





## LISTE ALPHABÉTIQUE DES PARTICIPANTS À L'AUDIENCE

BOURGET, Clermont	Conseil des monuments et sites du Québec
CADRIN, Gaston	Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)
FOURNIER, Denis	Citoyen de Saint-Michel
GAGNON, François	Citoyen de Lévis
GRÉGOIRE, Gilles	Citoyen de Saint-Michel
GUIMONT, Georges	Conseil des monuments et sites du Québec
KIROUAC, Robert	Association des plaisanciers de l'estuaire du Saint-Laurent inc.
LACHANCE, Yvon	Conseiller municipal
LAPOINTE, Régent	Regroupement de seize intervenants socio-économiques de Saint-Michel
LAROCHELLE-D'AMOURS, Louise	Regroupement de résidents à l'est du quai



## **Annexe 2**

### **Liste des documents déposés**



## LISTES DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

### Par le promoteur

- A-1 Société de développement de l'Anse Saint-Michel. *Estimation des coûts du projet, financement et prévisions budgétaires d'opération*, Saint-Michel, mai 1991, 3 pages.
- A-2 Société de développement de l'Anse Saint-Michel. *Lettre de Guy Lavigne au ministre l'Environnement présentant les modifications apportées au projet initial d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel* (comprend l'acceptation de ces modifications par le Conseil municipal de Saint-Michel-de-Bellechasse en septembre 1990), 19 mai 1991, 8 pages.
- A-3 Société de développement de l'Anse Saint-Michel. *Lettre de présentation et addenda à l'étude d'impact sur l'environnement réalisé par Roche Environnement*, juin 1991, Sainte-Foy, 28 pages.
- A-4 Gaston Drouin et associés. *Lettre et documents concernant les dimensions des brise-lames, le plan révisé le 24-07-91, l'échéancier des travaux*, Sainte-Foy, 26 juillet 1991, 7 pages.
- A-5 Société de développement de l'Anse Saint-Michel. *Synthèse des modifications apportées au projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel*, 27 septembre 1990, 3 pages.
- A-6 Gaston Drouin et associés. *Plan modifié*. 14 septembre 1990.
- A-7 Corporation municipale de Saint-Michel. *Résolution du conseil municipal de Saint-Michel no 90-09-285*, Saint-Michel, 18 septembre 1990, 4 pages.

## Par les ministères et organismes gouvernementaux

- B-1 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Lettre adressée à la commission concernant le projet de protection de l'Éperlan arc-en-ciel*. Québec, 7 juin 1991, 1 page.
- B-2 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et ministère fédéral des Pêches et des Océans. *Bilan et perspectives des projets reliés à l'aménagement de la faune ichthyenne*. Conférence présentée au Symposium sur le Plan d'action Saint-Laurent, Montréal, les 9 et 10 octobre 1990, 6 pages.
- B-3 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Le passé, le présent et le futur de l'Éperlan de l'estuaire - une histoire de disparition ou de restauration*. 1989, 28 pages.
- B-4 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Une saine gestion des ressources : aussi profitable pour l'Éperlan arc-en-ciel*, juillet 1990, 6 pages.
- B-5 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche *Plan de restauration du bassin versant de la rivière Boyer et de l'habitat de fraie de l'Éperlan arc-en-ciel (Osmerus mordax) anadrome*, novembre 1990, 49 pages.
- B-6 Ministère des Pêches et des Océans. *Guidelines for the use of explosive in Canadian fisheries waters*. Final draft, juillet 1988, 14 pages.
- B-7 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Inventaire aérien de la sauvagine sur le fleuve Saint-Laurent entre Grondines/Leclercville et Saint-Roch-des-Aulnaies/Baie-Sainte-Catherine à l'automne 1988*, décembre 1990, 73 pages.
- B-8 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Inventaire aérien de la sauvagine sur le fleuve Saint-Laurent entre Grondines/Leclercville et Saint-Roch-des-Aulnaies/Baie-Sainte-Catherine au printemps 1989*, décembre 1990, 79 pages.

- B-9 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Réponses du ministère aux questions soulevées en première partie de l'audience de Saint-Michel au sujet du DBO<sub>5</sub>, de la concentration des coliformes fécaux, de l'utilisation de fertilisants en bordure des cours d'eau.* Québec, 13 juin 1991, 2 pages.
- B-10 Gouvernement du Québec. Ministère des Transports. *Évaluation du niveau de bruit relié à la construction de l'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel,* Montréal, 10 juin 1991, 5 pages.
- B-11 Pluram. *Plan de développement touristique,* étude produite pour l'Association touristique du Pays de l'Érable, mars 1987.
- B-12 Robert Hamelin et associés. *Évaluation des informations sédimentaires près de la halte nautique de Saint-Michel,* 17 mai 1991, 6 pages.
- B-13 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Enquête éclair auprès de sept marinas de la région de Québec,* 31 mai 1991, 4 pages.
- B-14 Dryade. *Habitats propices aux oiseaux migrateurs,* extrait du rapport présenté au Service canadien de la faune, Environnement Canada, pp. 20-22.
- B-15 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Inventaire aérien de la sauvagine sur le fleuve,* extrait du rapport 1988-1989 (annexe A31, pp. 60-63)
- B-16 Ministère des Pêches et des Océans. *Table des marées et courants du Canada,* vol. 3, 1985-1991.
- B-17 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Critères de qualité de l'eau,* Québec, octobre 1990, 423 pages.
- B-18 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Méthodologie de calcul de critères de qualité de l'eau pour les substances toxiques,* Québec, novembre 1990, 148 pages.
- B-19 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Statistiques des rampes de mise à l'eau (S.I.R.T.E.L.),* novembre 1989, 29 pages.

- B-20 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Note concernant l'influence des émissaires d'eaux usées municipales sur le taux de sédimentation*, Québec, 13 juin 1991, 1 page.
- B-21 Robert Hamelin et associés. *Document 2: Problématique de dragage, carte de localisation du territoire à l'étude*, 5 juin 1991, 19 pages.
- B-22 Robert Hamelin et associés. *Document 3: Disposition en eau libre, fiches techniques des sites de rejet, carte de localisation des sites de rejet en eau libre*, 5 juin 1991, 11 pages.
- B-23 Robert Hamelin et associés. *Document 4: Développement faunique à partir de matériaux dragués, cartes de localisation des secteurs potentiels d'aménagement, fiches techniques des secteurs potentiels, définition des critères de classement relatif des sites*, 5 juin 1991, 8 pages et annexe (définition et fiches techniques).
- B-24 BÉRUBÉ, Jacques. *Vers la valorisation des matériaux dragués dans Québec Science*, mai 1991, vol. 29, no 9, pp. 38-43.
- B-25 Garde côtière canadienne. *Lettre concernant l'utilisation du site de l'Île Madame pour dépôt de matériaux excavés*, Québec, 20 juillet 1991, 2 pages.
- B-26 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Note au sujet de la DBO5*. Québec, 16 juillet 1991, 3 pages.
- B-27 Ministère des Pêches et des Océans. *Loi sur les ports de pêche et de plaisance et règlement sur les ports de pêche et de plaisance*, modification le 18 janvier 1988.
- B-28 Gazette officielle du Canada. *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, partie 1, vol 125, no 26, 29 juin 1991
- B-29 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. *Les habitats fauniques protégés en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, Québec, 26 juillet 1991, 5 pages, 2 cartes.



- B-30 Sodema. *Analyse des données recueillies lors du recensement 1988 pour la Garde côtière canadienne*, octobre 1988, 55 pages.
- B-31 Sodema. *Analyse des données recueillies lors de l'étude sur les habitudes de navigation 1988 pour la Garde côtière canadienne*, octobre 1988, 85 pages et annexe.
- B-32 Gouvernement du Québec. Ministère de l'Environnement. *Lettre au sujet des débits d'eaux usées pour une marina*, Québec, 5 août 1991, 3 pages.
- B-33 Gouvernement du Québec. Ministre de l'Environnement. *Mandat d'enquête pré-audience sur le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel*. Québec, 6 septembre 1990, 1 page.
- B-34 Gouvernement du Québec. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Lettres de présentation et rapport d'enquête préaudience sur le projet d'agrandissement de la halte nautique de Saint-Michel*, Québec, 12 octobre 1990, 6 pages.
- B-35 Gouvernement du Québec. Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, *Projet de règlement modifiant le règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public*, Québec, 12 août 1991, 12 pages.
- B-36 GREGOIRE, Gilles. *Demande d'audience publique*, Saint-Michel, 27 juin 1990, 1 page.
- B-37 *Mandat confié à Robert Laforesterie par des citoyens de Saint-Michel*, septembre 1990, 1 page.
- B-38 *Procès-verbal de l'assemblée spéciale de la Corporation municipale de Saint-Michel*, 18 septembre 1990, 4 pages.
- B-39 Société de l'Anse Saint-Michel inc. *Lettre de Guy Lavigne adressée à Robert Laforesterie*, Saint-Michel, 14 février 1991, 2 pages.
- B-40 LAFORESTERIE, Robert. *Lettre de retrait de la demande d'audience publique*, Saint-Michel, 18 février 1991, 2 pages.

## Par le public et le requérant

- C-1 Résidents de la rue des Remparts. *Lettre par laquelle les résidents appuient la démarche de Louise LaRoche-d'Amours, Saint-Michel, 13 juin 1991, 1 page.*
- C-2 Résidents de la rue des Remparts. *Lettre adressée à la Corporation municipale de Saint-Michel concernant la municipalisation de la rue des Remparts, Québec, 16 juin 1988, 3 pages.*
- C-3 Corporation municipale de Saint-Michel. *Lettre adressée au ministère de l'Environnement au sujet de la délimitation de la propriété de Louise LaRoche-d'Amours, Saint-Michel, 16 novembre 1983, 2 pages.*
- C-4 Corporation municipale de Saint-Michel. *Lettre adressée au ministère de l'Environnement au sujet de la limite de propriété du lot 81, Saint-Michel, 1 mai 1984, 2 pages.*
- C-5 LAROCHELLE-D'AMOURS, Louise. *Demande de modifications à apporter à la transcription de son intervention du 17 juin 1991 devant la commission, 4 juillet 1991, 5 pages et transcription annotée pp. 90-114.*

## **Annexe 3**

### **Liste des mémoires**



## LISTE DES MÉMOIRES

### Mémoires présentés

1. Association des plaisanciers de l'estuaire du Saint-Laurent inc. Mémoire présenté par M. Robert Kirouac, 17 juin 1991, 11 pages.
2. Conseil des monuments et sites du Québec. Mémoire présenté par MM. Clermont Bourget et Georges Guimont, juin 1991, 17 pages.
3. Regroupement de seize intervenants socio-économiques de Saint-Michel. Mémoire présenté par M. Régent Lapointe, 10 juin 1991, 4 pages.
4. MM. Gilles Grégoire, Yvon Lachance et Benoît Lachance. Mémoire présenté par M. Gilles Grégoire, 14 juin 1991, 164 pages.
5. École de voile – croisière Pointe-Lévy. Mémoire déposé par MM. Raymond Carrier et Jacques Faucher, juin 1991, 3 pages.

### Présentations verbales

6. Regroupement de propriétaires de résidences à l'est du quai. Présentation de Mme Louise LaRoche-d'Amours, 17 juin 1991.
7. Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu. Présentation de M. Gaston Cadrin, 17 juin 1991.
8. Présentation de M. Denis Fournier, 17 juin 1991.



## **Annexe 4**

### **Liste des organismes et personnes qui ont collaboré aux travaux de la commission**





**LISTE DES ORGANISMES ET PERSONNES  
QUI ONT COLLABORÉ  
AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION**

**Ministère des Affaires municipales**

Mme Nicole Audet

**Ministère de l'Environnement**

M. Robert Bertrand  
M. Gilles Brunet  
M. Pierre Desforges  
M. Jean-Yves Goupil  
M. Michel Groleau  
M. Robert Lortie  
M. Yves Rochon  
M. Gaston Trudel

**Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie**

M. Denis Gravel

**Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche**

Mme Hélène Beaulieu  
M. Jean Boisclair  
M. Guy Fortin  
Mme Michèle Moisan  
Mme Nicole Perreault

**Ministère des Transports**

Mme Line Gamache  
M. Bernard Héту  
M. Robert Montplaisir

**OPDQ**

M. Florent Gagné  
M. Jean-Claude Jay-Rayon

**Environnement Canada**

M. Denis Lehoux

Centre Saint-Laurent : Mme Lucie Olivier  
M. René Rochon

**Garde côtière canadienne**

M. Jacques Champagne  
M. Jacques Clavelle  
M. Michel Demers  
M. Hubert Desgagnés  
Mme Carole Dumont  
M. D'Arcy McKenny

**Ministère des Pêches et des Océans**

M. Yves Lavergne  
M. Roland Lévesque  
M. Richard Nadeau

**Travaux publics Canada**

M. André Moisan

**Association québécoise de l'industrie du nautisme**

Mme Claire Lucchesi

**Commodores et/ou gérants de marina**

M. Alain Boudreault (Île-aux-Coudres)  
M. Jacques Desarzens (Neuville)  
Mme Michèle Desarzens (Neuville)  
M. Jacques Laflamme (Québec)  
M. Georges Leblanc (Lévis)  
M. Denis Pouliot (Ile d'Orléans)  
M. André Saint-Pierre (Berthier-sur-Mer)  
Mme Françoise Saint-Pierre (Sillery)

**DSC Hôpital Hôtel-Dieu de Lévis**

M. Pierre Lainesse

**École de voile-croisière Pointe-Lévy**

M. Raymond Carrier

## **Annexe 5**

# **Rapport d'enquête préaudience**





Québec, le 12 octobre 1990

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue Marly  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

La présente fait suite au mandat d'enquête pré-audience que vous donniez au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, relativement au projet d'agrandissement de la marina, à Saint-Michel de Bellechasse.

Je vous transmets le rapport de la commission. Il appert qu'il n'y a pas lieu de solliciter un autre mandat d'enquête pour tenter une médiation entre le promoteur et les requérants. En conséquence et à votre convenance, le projet pourrait faire l'objet d'une enquête avec audience publique.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Michel Dorais





Québec, le 11 octobre 1990

Monsieur Michel Dorais  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

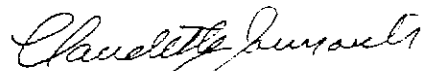
Monsieur le Président,

Veillez trouver ci-joint le rapport de l'enquête pré-audience relatif au projet d'agrandissement de la marina, à Saint-Michel de Bellechasse.

Les modifications apportées par le promoteur au cours du présent mandat n'ont pu satisfaire les deux requérants.

En conséquence, la commission croit qu'il n'y a pas lieu de recommander une médiation et le projet d'agrandissement de la marina pourrait faire l'objet d'une enquête avec audience publique.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

  
Claudette Journault  
Commissaire







Québec, le 11 octobre 1990

## RAPPORT

Conformément au mandat confié au BAPE par le ministre de l'Environnement le 11 septembre 1990, une enquête pré-audience fut tenue relativement au projet d'agrandissement de la halte nautique à Saint-Michel de Bellechasse. Cette enquête fait suite aux demandes d'audience publique de M. Gilles Grégoire, citoyen de Saint-Michel, de M. Robert Laforesterie, citoyen de Saint-Michel et membre dudit conseil municipal et d'un groupe de citoyens représentés par M. Robert Laforesterie. La période d'information de 45 jours a eu lieu du 14 mai au 27 juin 1990.

Rappelons que la Société de développement de l'Anse Saint-Michel Inc. est un organisme créé en 1982, en vertu de la troisième partie de la Loi sur les compagnies. Un bail d'une durée de 8 ans est intervenu en 1984 entre la Société de développement de l'Anse Saint-Michel Inc. et la Corporation municipale de Saint-Michel, par lequel la Corporation loue pour le prix de un dollar à la Société, un lot de grève avec les installations et ouvrages s'y trouvant; par ailleurs, la Société s'engage à promouvoir des activités sportives et socio-culturelles au bénéfice de la population, à voir à l'aménagement des lieux, à réglementer l'accès aux lieux loués, etc.

### Le projet

La Société de développement de l'Anse Saint-Michel Inc. se propose d'agrandir et de réaménager la halte nautique existante. Le projet évalué à 1 420 000 \$ vise à augmenter la capacité d'accueil à la marina à 55, puis à 100 places à quai, ce en deux phases successives. Ainsi, on procéderait à l'agrandissement du terre-plein et du brise-lames est existants, au réaménagement complet du brise-

.../2

lames ouest et à l'installation de services tels, la rampe de mise à l'eau, les quais flottants, etc. Les travaux comprendraient le dragage du bassin et le dragage et le dynamitage du chenal; les matériaux seraient récupérés en très bonne partie pour la construction des brise-lames, terre-plein, et parc riverain. En deuxième phase, il est prévu d'élargir le chenal par dragage et dynamitage et de rejeter les matériaux en eau libre, dans le secteur de l'île Madame. Le matériel d'emprunt, évalué à 34 000 t et essentiellement constitué de pierres des champs, proviendrait de Saint-Nérée de Bellechasse. Notons finalement que des dragages d'entretien sont prévus tous les 6 ans pour un volume d'environ 5 500 m<sup>3</sup>.

### Les rencontres de la commission

Entendus séparément dès le 17 septembre, les requérants, MM. Gilles Grégoire (accompagné de son avocat, Me Daniel O'Brien) et Robert Laforesterie, ont eu l'occasion d'exposer de façon plus détaillée les motifs de leur demande d'audience. Le même jour, la commission faisait part au promoteur des motifs exprimés et questions posées par les requérants. Le promoteur informait la commission que, suite à des rencontres avec un des deux requérants, il avait apporté des modifications au projet soumis dans l'étude d'impact. De même, lors d'une séance spéciale du Conseil municipal tenue le 18 septembre, le promoteur fit un exposé des modifications qu'il consentait à apporter et remit un plan et une légende de ces modifications.

Le Conseil municipal adopta une résolution, approuvant le plan d'aménagement modifié de la halte nautique conditionnellement à ce qu'il soit conforme aux diverses considérations énumérées dans la résolution.

Les 27 septembre et 1<sup>er</sup> octobre, MM. Gilles Grégoire et Robert Laforesterie ont été respectivement rencontrés de nouveau. À ce moment, la commission a remis à chacun des requérants copies du

plan et de la légende faisant état des modifications que le promoteur apportait au projet initial, d'une lettre du promoteur datée du 27 septembre, laquelle était accompagnée d'un tableau synthèse des modifications que la Société s'engage à apporter au projet. La copie de la résolution du Conseil municipal fut aussi remise à chacun des requérants.

M. Gilles Grégoire a fait savoir à la commission qu'il maintenait sa demande d'audience, les modifications apportées par le promoteur ne répondant pas à ses préoccupations : la politique d'accès au fleuve (ou l'absence de politique municipale), la visibilité, les impacts d'un stationnement sur la rue des Remparts compte tenu de l'entente intervenue en Cour supérieure entre la municipalité et les riverains, le financement de ce projet eu égard aux besoins de la population de Saint-Michel, la politique hygiénique ou le programme d'assainissement des eaux sont autant de points qui, selon le requérant, ne sont pas résolus. Selon M. Gilles Grégoire, il demeure trop de points en litige, trop de questions sans réponses qui sont étroitement liés à la marina. Le 9 octobre courant, lors d'un échange téléphonique, M. Gilles Grégoire informait Mme Gisèle Rhéaume, analyste, qu'il avait eu une communication avec M. Claude Tremblay, architecte rattaché au projet. M. Gilles Grégoire lui a signifié qu'à défaut de répondre à ses attentes, il maintiendrait sa demande. Une lettre datée du 10 octobre adressée au BAPE confirme que M. Gilles Grégoire maintient sa demande d'audience publique.

De son côté, M. Robert Laforesterie consentirait à retirer sa demande et celle du groupe qu'il représente, en autant que les attentes exprimées dans la résolution du Conseil municipal soient pleinement satisfaites. Le texte synthèse remis par le promoteur ne répondrait pas à ces attentes. M. Robert Laforesterie insiste pour que le stationnement prévu sur le site même soit complètement enlevé, que le côté est du brise-lames est ne soit pas touché par le remblayage afin de garder intact la grève et la plage actuelles, que la largeur et hauteur des brise-lames soient révisées à la baisse, quitte à ce que les matériaux soient transportés hors site, plutôt que réutilisés sur les lieux. Dans une lettre qu'il adressait au BAPE le 3 octobre courant, M. Robert Laforesterie fait part de cette position.

### Conclusion

Il est apparu évident à la commission que selon le projet tel que modifié, les requérants ne retireraient pas leurs demandes d'audience publique. Une entente entre les parties paraît peu probable actuellement. Il n'y a pas lieu de tenter une médiation et le projet pourrait faire l'objet d'une enquête avec audience publique. La commission tient toutefois à souligner que certains points énumérés par un des requérants, tels la priorisation des interventions dans la municipalité, le programme d'assainissement des eaux à Saint-Michel de Bellechasse, ne seraient pas nécessairement résolus lors d'une audience publique sur le projet d'agrandissement de la halte nautique.

La commissaire,



Claudette Journault

## **Annexe 6**

### **Avis de M. Michel Groleau du ministère de l'Environnement sur la DBO<sub>5</sub>**





## NOTE DE SERVICE

**À:** Mme Claude Leblanc B.A.P.E.  
**DE:** Michel Groleau D.Q.C.E.  
**DATE:** 16 juillet 1991  
**OBJET:** Saint-Michel-de-Bellechasse, projet d'agrandissement de la marina

---

Madame,

À la lumière des informations que nous possédons à cette étape-ci du dossier, nous allons tenter de répondre le plus adéquatement possible aux interrogations contenues dans votre note du 11 juillet dernier.

1- Actuellement, le brise-lames ouest offre une protection inadéquate contre les vagues; cette protection sera améliorée avec la construction du brise-lames proposé. On peut alors supposer que les courants du fleuve parallèles au rivage seront modifiés au niveau de la marina. La circulation de l'eau du fleuve sera moins grande de part et d'autre du brise-lames ouest projeté que de l'ancien.

Par contre, à cause des émissaires d'égout domestiques existants et localisés dans le voisinage ouest de la marina, il y aura encore un volume d'eaux usées qui sera transporté à l'intérieur de la marina en empruntant l'accès sud-ouest prévu. Cet apport sera marqué surtout en période de marée descendante, alors que le courant parallèle au rivage est en direction aval. Il peut donc y avoir légère augmentation de la concentration de DBO<sub>5</sub> à l'intérieur du bassin.

À l'est du quai, la D.B.O<sub>5</sub> est surtout provoquée par l'apport des eaux usées provenant des émissaires localisés dans ce secteur. Il y a déjà une certaine stagnation provoquée par le quai et le brise-lames est existant; le prolongement de ce brise-lames aura probablement pour effet d'agrandir la zone d'écoulement lent.



2- Quant à l'importance de la modification de la D.B.O.5 provoquée par les nouvelles infrastructures, elle est difficile à évaluer. Pour ce faire, il faudrait l'avis d'un expert comme M. Nicolas Gidas. Nous croyons toutefois que, à l'intérieur de la marina et en face de la plage, les problèmes de qualité de l'eau sont plus au niveau bactériologique que de déficit en oxygène. Il en sera de même après la mise en place des nouveaux brise-lames.

3- Le Programme d'assainissement des eaux prévoit un nouvel émissaire localisé plus à l'ouest et un système de traitement des eaux usées; une directive environnementale précisant les objectifs de rejet de l'effluent de ce système de traitement a été émise dans le cadre du Programme. Cette directive a été faite en considération des usages existants dont la marina et la plage. Il en va de même pour le choix de l'emplacement du nouvel émissaire. La réalisation du Programme d'assainissement des eaux apportera donc une amélioration certaine de la qualité de l'eau au niveau de ces deux usages.

4- Pour compléter la réponse à votre demande d'informations, voici une brève définition de la DBO<sub>5</sub>. La demande biochimique en oxygène (DBO) peut être définie comme la quantité d'oxygène nécessaire aux microorganismes aérobies pour oxyder la matière organique en une espèce inorganique stable. La détermination de la DBO permet d'évaluer la quantité d'oxygène nécessaire pour l'oxydation microbienne de la matière organique (composés du carbone) et la quantité d'oxygène nécessaire pour l'oxydation de matières inorganiques comme les sulfures et le fer ferreux. Elle permet également de mesurer la quantité d'oxygène utilisée pour oxyder les espèces réduites d'azote (composés de l'azote). La DBO est généralement exprimée en termes de la quantité d'oxygène consommé pendant une période donnée à une température d'incubation spécifiée. On a adopté une période d'incubation de cinq jours et une température de 20 °C; c'est pourquoi on l'appelle généralement DBO<sub>5</sub>. (Source: Recommandations pour la qualité des eaux au Canada, CCMRE ).



Dans le milieu aquatique, une augmentation de la concentration de DBO<sub>5</sub> se traduit par une baisse de l'oxygène dissous; si cette baisse devient trop importante, il peut y avoir des problèmes d'anoxie pour les organismes vivants qui se trouvent dans l'espace affecté.

Comme bruit de fond, la concentration de DBO<sub>5</sub> en milieu forestier a été établie à 0.9 mg/l et à 1.5 mg/l en milieu agricole. Comme vous le savez, la concentration visée après assainissement est 3.0 mg/l.

Ce paramètre est donc un indicateur de premier plan pour évaluer l'impact sur la vie aquatique de rejets d'égouts domestiques ou d'effluents industriels qui contiennent beaucoup de matières organiques (ex.: agro-alimentaire, pâtes et papiers etc.).

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez agréer, madame, nos salutations distinguées.

  
Michel Groleau

c.c. Denyse Guin  
Robert Bertrand

