

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet d'aménagement d'un port d'escale pour les
bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage, sur le territoire de
l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay,
par la Ville de Saguenay**

Dossier 3211-04-038

Le 24 juillet 2007

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet :	Madame Lucie Lesmerises, biologiste
Analyste :	Monsieur Yves Rochon
Supervision administrative :	Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Révision linguistique et éditique :	Madame Sylvane Morissette, agente d'information Madame Gaétane Forgues, secrétaire Madame Céline Blouin, secrétaire Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de la Ville de Saguenay consiste à aménager un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay. Ce projet a pour objectif d'inscrire cette escale dans le circuit nord-américain des croisières à partir de la Nouvelle-Angleterre et comprenant des escales dans les Maritimes et au Québec. En raison des attraits naturels du fjord du Saguenay, ce port constitue une escale naturelle dans le système Saint-Laurent. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *d* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai ou la modification de l'usage que l'on fait d'un port ou d'un quai.

Le projet consiste à prolonger le quai existant en y ajoutant une nouvelle structure d'accostage composée de cinq môles d'accostage reliés par un pontage en béton formant une promenade d'au moins 15 m de large par près de 200 m de long, accessible au public, dans laquelle s'insère une plate-forme flottante pour faciliter les manœuvres d'embarquement et de débarquement des passagers. À cette structure s'ajoutent deux ducs-d'Albe de chaque côté de la promenade, reliés par des passerelles réservées aux manœuvres d'amarrage. Ces structures seront supportées par des pieux de 0,9 m de diamètre (112 au total) enfoncés jusqu'à une profondeur d'environ 45 m pour rencontrer une couche de sol compétente.

Les travaux sont évalués à environ 34 M\$ et ils devraient être terminés au 4 septembre 2008, pour le début de la saison automnale des croisières.

Les principaux enjeux du projet, reliés à la construction et à l'exploitation du port d'escale, concernent la protection de la faune et des habitats, la qualité de vie des riverains, le maintien des activités récréatives et la modification du paysage. Différentes mesures environnementales seront mises en place par l'initiateur durant la construction dont, notamment, la réalisation des travaux de jour seulement, le respect des critères de bruits recommandés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à l'égard des résidences et des établissements commerciaux situés à proximité d'un chantier, l'obligation pour l'entrepreneur d'utiliser de l'équipement en bon état et le maintien de l'accès au quai existant durant la saison de pêche.

En phase exploitation, l'impact sur le paysage lié à la présence de cette structure sera compensé par le fait que le projet permettra de poursuivre l'amélioration du milieu urbain du secteur de Bagotville débutée en 2004 dans le cadre du programme de renouveau urbain. Par ailleurs, comme il est possible que la saison des croisières, actuellement limitée à l'automne, s'intensifie et s'étende de mai à octobre, l'initiateur du projet considère que le fait d'interdire l'accès au quai à la population lors de la présence des bateaux de croisière sera compensé par l'apport économique des croisiéristes au milieu touristique. De plus, afin d'atténuer l'impact de la présence à quai des bateaux de croisière sur la pêche récréative, des quais flottants seront aménagés en bordure de la rampe de mise à l'eau pour accommoder les utilisateurs.

Considérant cela, le projet est jugé acceptable en ce qui a trait aux impacts environnementaux appréhendés, aux mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et aux engagements de la Ville de Saguenay. Il est donc recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la Ville de Saguenay relativement au projet d'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	4
2. Analyse environnementale	5
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	5
2.2 Solutions de rechange au projet	6
2.3 Analyse des variantes.....	7
2.4 Choix des enjeux	7
2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus	8
2.5.1 La protection de la faune et des habitats	8
2.5.2 La qualité de vie des riverains	13
2.5.3 Le maintien des activités récréatives	17
2.5.4 La modification du paysage	20
Conclusion	22
Références.....	23
Annexes	25

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA BAIE DES HA! HA!	2
FIGURE 2 : LOCALISATION DU PROJET	3
FIGURE 3 : BATHYMÉTRIE LOCALE	9
FIGURE 4 : ÉTAT DU MILIEU ENVIRONNANT LE QUAI, À L'ÉTÉ 2005	13

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	25
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	26

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay par la Ville de Saguenay.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *d* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai ou la modification de l'usage que l'on fait d'un port ou d'un quai.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu dans la Ville de Saguenay du 22 novembre 2006 au 6 janvier 2007.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

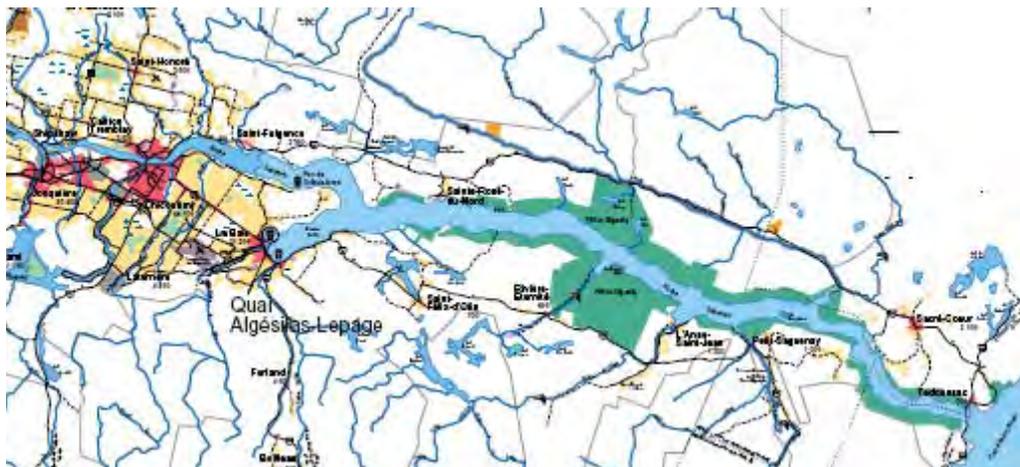
1. LE PROJET

Cette section a pour objectif de présenter le projet d'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage, sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay, à la lumière de la documentation déposée par Promotion Saguenay, au nom de la Ville de Saguenay.

1.1 Raison d'être du projet

Le projet consiste à aménager un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay. Ce quai est situé (voir figures 1 et 2) au fond de la baie des Ha! Ha!, à gauche de l'embouchure de la rivière à Mars, sur la rivière Saguenay.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA BAIE DES HA! HA!



Source : Étude d'impact, septembre 2005, p. 3

L'objectif de la Ville de Saguenay est d'inscrire l'escale au quai Agésilas-Lepage dans le circuit nord-américain des croisières de sept jours en provenance de la Nouvelle-Angleterre et comprenant des escales dans les Maritimes et au Québec. L'ajout d'une escale dans le fjord du Saguenay vient renforcer cette destination dans le circuit des croisières et s'inscrit dans l'orientation touristique de la région.

Des bateaux de croisière remontent le fjord du Saguenay depuis plusieurs années, sans y faire escale. Selon l'Association des croisières du Saint-Laurent, l'arrivée sur le marché, entre 2004 et 2007, de 28 nouveaux paquebots d'une capacité variant de 1 800 à 3 600 passagers, indique que l'industrie des croisières est en forte croissance. La côte de l'Amérique du Nord représente actuellement 1,3 % du marché des croisières, principalement de courte durée. La guerre du Golfe, en 1991, ainsi que les événements de septembre 2001 ont favorisé la croissance de l'industrie des croisières, celles-ci étant considérées comme un choix de vacances sécuritaires.

FIGURE 2 : LOCALISATION DU PROJET



Source : Étude d'impact, septembre 2005, p. 48

La création de nouvelles escales dans le système maritime du Saint-Laurent, qui s'ajoutent aux ports d'escale de Québec et de Montréal, devrait permettre de consolider et d'améliorer le marché axé sur les croisières nordiques. Selon l'initiateur du projet, le pôle de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay constitue une escale naturelle dans le système Saint-Laurent pour les raisons suivantes :

- la présence d'attraits naturels tels que le fjord du Saguenay qui constitue un milieu naturel d'exception avec ses caps, ses falaises escarpées, ses baies, ses villages et son patrimoine, ainsi que le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent et le parc national du Saguenay;
- il n'y a pas d'entrave à la navigation pour ce type de bateaux, ce qui lui permet de tirer profit des ponts qui rendent impossible la remontée des paquebots de grand gabarit vers Montréal, lequel port est limité au gabarit d'au plus 1 600 passagers;

- les services maritimes du secteur sont administrés par Port Saguenay, responsable de la zone portuaire comprenant le port de Grande-Anse et les installations portuaires d'Alcan.

Le quai Agésilas-Lepage s'intègre au parc Mars, un parc linéaire qui longe une partie du pourtour de la baie des Ha! Ha! Le parc et le quai forment une partie importante des espaces publics fréquentés par la population locale et les touristes de passage. Le quai est également le point de départ de mini-croisières sur le fjord et de randonnées en kayak de mer.

Le projet d'aménagement d'un port d'escale pour les paquebots a insufflé une nouvelle dynamique de réaménagement urbain avec l'acquisition de l'infrastructure du quai par l'ex-Ville de La Baie et l'aménagement progressif du parc. Le projet implique l'intégration de la place publique aménagée en 2004, d'un pavillon d'accueil de même que des aires d'accueil des croisiéristes.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Tel que présenté dans l'addenda de juillet 2007, l'aménagement du quai Agésilas-Lepage en port d'escale comportera l'ajout d'une nouvelle structure d'accostage composée de cinq môles d'accostage reliés par une structure de béton et formant une promenade d'au moins 15 m de large par près de 200 m de long, accessible au public, dans laquelle s'insère une plate-forme flottante d'environ 8,2 m par 35 m pour faciliter les manœuvres d'embarquement et de débarquement des passagers. À cette structure s'ajoutent deux ducs-d'Albe de chaque côté de la promenade et reliés à celle-ci par des passerelles en aluminium d'environ 40 m de long, réservées aux manœuvres d'amarrage.

Les môles d'accostage et les ducs-d'Albe d'amarrage seront respectivement supportés par 16 et 8 pieux de 0,9 m de diamètre enfoncés dans le sol jusqu'à une profondeur d'environ 45 m pour rencontrer une couche de sol capable de supporter les structures. L'initiateur du projet se réserve la possibilité d'ajouter au besoin un ou deux pieux par structure. Les môles seront équipés d'un système de défense en caoutchouc destiné à recevoir les impacts et de bollards¹ d'amarrage de 100 tonnes alors que les ducs-d'Albe ne seront équipés que de bollards d'amarrage.

Un pont de liaison, d'une longueur d'environ 13,5 m, situé en front du quai existant permettra de le relier à la nouvelle structure d'accostage. Les nouvelles installations surplomberont d'environ 1,0 m les installations existantes. La plate-forme flottante comprendra deux rampes couvertes afin de donner accès à la promenade, selon le jeu des marées, lors des manœuvres d'embarquement et de débarquement des passagers.

Le fonçage des pieux (de 112 à 125 au total) devrait s'effectuer à l'aide de deux grues munies d'un équipement vibratoire montées sur des barges. L'intérieur de chaque pieu sera évidé des sédiments qu'il contient à l'aide d'un compresseur et comblé par du béton. Le volume à excaver pour chacun des pieux sera d'environ 22,4 m³ pour un total de 2 500 à 2 800 m³.

L'accueil des croisiéristes nécessitera la mise en place d'un bâtiment destiné aux activités des croisières et situé sur une partie du stationnement existant.

¹ Bollard : gros fût cylindrique en acier coulé et à tête renflée, implanté dans un quai pour l'amarrage des navires.

La profondeur d'eau prévue au droit de la nouvelle surface d'accostage sera généralement supérieure à 12 m, sauf pour la partie ouest où elle avoisinera les 10,5 m.

Les travaux sont évalués à environ 34 M\$ et devraient se terminer le 4 septembre 2008, juste avant le début de la saison automnale des croisières.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La fermeture de l'usine d'Abitibi-Consolidated en 2003 a entraîné la perte globale de 1 789 emplois, dont 780 dans l'arrondissement de La Baie, ce qui équivaut à 9,5 % de la population active de l'arrondissement. La fermeture de cette usine a eu des répercussions importantes sur l'économie de la région et la société baie riveraine.

Au cours des dernières années, l'industrie touristique de la région s'est développée de façon importante. La possibilité de recevoir des bateaux de croisière entre donc dans la perspective de diversification économique puisqu'elle peut assurer le développement de l'industrie touristique et la consolidation de la structure commerciale du secteur et de la région.

Selon les données tirées du bulletin *Passionnément Saint-Laurent*², la Ville de Saguenay a accueilli, à l'automne 2006, huit bateaux de croisière totalisant plus de 16 500 passagers et membres d'équipage à leur bord. Dans le cadre de tours guidés, près de 11 500 personnes ont visité une vingtaine d'attraites touristiques différents ainsi que les commerces du milieu. Près de 100 000 \$ ont été dépensés sous les chapiteaux installés en bordure du quai. Les passagers et membres d'équipage ont utilisé des navettes pour se rendre à terre et retourner aux bateaux. Deux bateaux ont annulé leur escale, en raison de la mauvaise température.

L'Association des croisiéristes du Saint-Laurent³ considère que de nombreux facteurs, tels que le rajeunissement de la clientèle, l'engouement pour les croisières et l'investissement dans la construction de navires de plus en plus gros permettent d'envisager une fréquentation accrue des croisières à destination du Saint-Laurent par la clientèle nord-américaine en période automnale. Plusieurs lignes maritimes réalisent maintenant le potentiel de cette destination, qui pourrait débiter au mois de mai et se terminer à la toute fin d'octobre. De plus, l'escale au quai Agésilas-Lepage contribue au développement du réseau des croisières sur le Saint-Laurent.

Considérant que l'industrie des croisières est en forte croissance et que les bateaux de croisière remontent le fjord du Saguenay depuis de nombreuses années, un port d'escale dans le fjord du Saguenay contribuera à rendre attrayant le circuit de croisières sur le Saint-Laurent. Le fjord du Saguenay est un milieu exceptionnel et unique au Québec et le fait d'avoir un port d'escale dans l'arrondissement de La Baie peut aider à redresser l'économie de ce secteur. La Ville de Saguenay considère qu'elle doit profiter de l'engouement actuel pour les croisières pour aménager un port d'escale et ainsi relancer l'économie dans le secteur de La Baie.

² Bulletin de l'Association des croisières du Saint-Laurent, volume 3, numéro 2, décembre 2006.

³ Selon le site Internet de l'Association : <http://www.saintlawrencecruise.com>

Nous sommes d'accord avec ces considérations d'autant plus que l'apport des croisiéristes devrait permettre d'assurer le développement de l'industrie touristique et la consolidation de la structure commerciale du secteur de La Baie et de toute la région du Saguenay. Le ministère du Tourisme abonde également en ce sens puisque, selon lui, le fjord du Saguenay constitue une destination touristique reconnue par l'industrie des croisières internationales et que l'aménagement de ce port d'escale constituera un premier pas majeur afin de faire du fleuve Saint-Laurent la destination de croisières internationales la plus importante à l'est du Canada.

2.2 Solutions de rechange au projet

Trois solutions de rechange à l'aménagement du quai Agésilas-Lepage ont été étudiées :

- le débarquement des passagers à l'aide de navettes;
- l'utilisation du quai de Grande-Anse, administré par Port-Saguenay;
- l'utilisation du quai Powell, administré par Alcan, qui en est propriétaire.

Le débarquement des passagers à l'aide de navettes ne constitue pas, pour les entreprises de croisières, une solution acceptable, en raison du temps requis pour effectuer la manœuvre (environ 30 minutes par navette), du nombre de personnes que peut contenir une navette (environ 250), de l'âge des croisiéristes (79 % auraient plus de 55 ans) et de la mobilité réduite de certains ainsi que des conditions météorologiques et de la durée moyenne des escales (environ 6 heures). Cette solution n'est pas acceptable, non plus, pour le milieu récepteur car le risque qu'un volume important (estimé à 40 %) de croisiéristes s'abstenant de débarquer réduirait les retombées économiques.

Tel que mentionné par l'initiateur du projet lors de la séance d'information du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 11 décembre 2006, les lignes de croisière continueront de prévoir une escale à La Baie pourvu qu'un quai pour accoster de façon sécuritaire y soit aménagé, l'utilisation de navettes étant considérée comme temporaire ou accessoire.

Le quai de Grande-Anse est un quai commercial impliquant la manutention de différentes marchandises (papier, sel, granite, soude caustique, etc.). La manutention de produits dangereux est incompatible avec l'accueil sécuritaire des croisiéristes, en raison des mesures de sécurité importantes qui devraient alors être mises en place. Le principe de la navigation commerciale permettant de desservir les bateaux par ordre d'arrivée est également incompatible avec l'exploitation des bateaux de croisière, lesquels réservent leur place à quai plus d'un an à l'avance.

Le quai Powell, localisé à 1,5 km à l'est du quai Agésilas-Lepage, est un quai commercial qui a été utilisé pour le transbordement du papier journal jusqu'à la fermeture de l'usine d'Abitibi-Consolidated, en 2003. Il est toujours utilisé par Alcan pour le transbordement de vrac liquides. En juillet 2006, la cession de la majeure partie des terrains d'Abitibi-Consolidated à la Ville de Saguenay, en vue d'une utilisation récréative et, possiblement, pour l'accueil des croisiéristes, a amené la Ville de Saguenay à envisager l'utilisation du quai Powell comme quai d'accueil des paquebots de croisière. La Ville de Saguenay a procédé à l'évaluation préliminaire des infrastructures et entrepris des négociations avec Alcan dans le but d'obtenir la cession du quai Powell pour la desserte des croisières. Le 17 octobre 2006, Alcan a finalement refusé de vendre le quai Powell puisqu'elle ne peut garantir que les activités industrielles dans le secteur ne

causeront pas d'inconvénients aux croisiéristes, d'autant plus que le quai Duncan, voisin du quai Powell, sert au transbordement de matières premières (en vrac et matières dangereuses) et à l'expédition d'aluminium.

En conclusion, le quai Powell et les installations portuaires de Grande-Anse ne sont pas compatibles avec la desserte des croisiéristes. L'utilisation de navettes pour les opérations de débarquement et d'embarquement ne peut constituer une pratique courante, autre que temporaire ou accessoire, pour des raisons de sécurité. Nous ne pouvons donc qu'être d'accord avec l'initiateur du projet pour considérer que l'aménagement du quai Agésilas-Lepage demeure la seule solution envisageable dans le cadre du présent projet de faire de l'arrondissement de La Baie un port d'escale pour les bateaux de croisière.

2.3 Analyse des variantes

Plusieurs variantes concernant, entre autres, la composition et la disposition des différentes composantes du quai d'accostage et son angle par rapport au quai existant, ont été étudiées depuis que la Ville de Saguenay a pris la décision de faire du secteur de La Baie un port d'escale. La variante retenue dans l'étude d'impact de septembre 2005 comportait :

- sept môles d'accostage constitués de massifs de béton (10 m x 15 m) de 3 m d'épaisseur, supportés par 12 à 15 pieux cylindriques de 0,9 m de diamètre et reliés par un pontage d'acier et de béton de 6 m de largeur servant de promenade et accessible au public;
- une structure de raccordement de la promenade avec le quai existant;
- une plate-forme flottante munie d'un escalier et d'une rampe à pas variable permettant le débarquement et l'embarquement des passagers;
- quatre ducs-d'Albe au total, soit deux ducs-d'Albe à chaque extrémité du pontage central, servant à l'amarrage des plus gros paquebots, constitués d'un massif de béton de 5 m de diamètre, supportés par 8 pieux et reliés entre eux par une passerelle d'aluminium de 1,2 m réservée uniquement aux manœuvres d'amarrage;
- chaque môle d'accostage sera équipé d'un système de défenses en caoutchouc et d'un bollard d'amarrage, alors que les ducs-d'Albe seront équipés d'un bollard d'amarrage.

L'addenda de juillet 2007 présente maintenant les dernières modifications apportées aux éléments structurels du quai d'accostage, lesquelles ont été optimisées pour tenir compte de la simulation d'accostage réalisée par l'Association des pilotes du Saint-Laurent et minimiser les coûts de construction. Le projet est alors passé de sept à cinq môles d'accostage avec une seule plate-forme flottante. La promenade, dans laquelle s'insère la plate-forme flottante, a été élargie à 15 m. La structure de raccordement, maintenant appelée pont de liaison, est appuyée en front du quai existant sur une culée en béton d'au moins 3,6 m de large et supportée par une rangée de pieux en H.

2.4 Choix des enjeux

Plusieurs enjeux tels que le redressement de l'économie, le développement de l'industrie touristique et la consolidation de la structure commerciale du secteur et de la région, s'appliquent à ce genre de projet.

Nous nous limiterons cependant aux enjeux reliés à la construction et à l'exploitation des structures d'accostage, soit :

- la protection de la faune et des habitats;
- la qualité de vie des riverains;
- le maintien des activités récréatives;
- la modification du paysage.

2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.5.1 La protection de la faune et des habitats

Description du milieu

Le quai Agésilas-Lepage est situé dans la baie des Ha! Ha!, un embranchement de la rivière Saguenay. Cette baie constitue la limite amont du fjord du Saguenay. Les deux principaux tributaires de la baie sont la rivière Ha! Ha! et la rivière à Mars. L'embouchure de cette dernière se retrouve à moins d'un kilomètre au sud du quai. La rivière Saguenay est soumise aux marées. La marée moyenne atteint 4,3 m dans la baie des Ha! Ha!, alors qu'elle n'est que de 3,6 m à Tadoussac.

Dans la baie, la glace se forme entre la fin de novembre et la mi-décembre, selon les conditions climatiques. Elle disparaît au mois d'avril, en utilisant la voie navigable maintenue ouverte par un brise-lames pour les installations portuaires d'Alcan.

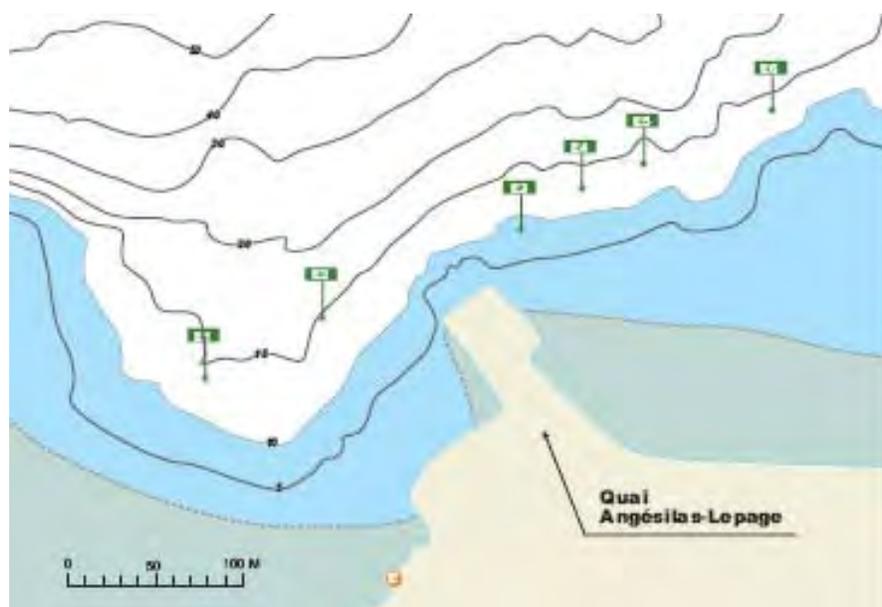
Les courbes bathymétriques de la baie montrent que la profondeur augmente rapidement lorsqu'on se dirige de la berge vers le large. Dans la zone des travaux, les fonds marins atteignent respectivement 20, 30 et 50 m à une distance approximative de 70, 110 et 190 m du quai Agésilas-Lepage vers le large (voir figure 3).

L'analyse des échantillons de sédiments de surface, d'une épaisseur d'environ 20 cm et provenant du matériel transporté lors du déluge de 1996, récoltés à l'aide d'une benne Ponar standard dans le secteur des travaux, révèle qu'ils se situent sous le seuil d'effet mineur selon les *Critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments du Saint-Laurent*⁴ et dans la plage AB selon la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. Considérant que des sédiments seront excavés jusqu'à une profondeur d'environ 40 m, l'initiateur du projet s'est engagé, dans sa lettre du 11 juin 2007, à caractériser l'ensemble des matériaux qui seront retirés des pieux, selon le protocole joint à sa lettre, et à les éliminer dans un site autorisé selon leur degré de contamination, incluant la salinité. Nous sommes d'accord avec cet engagement, lequel précise le mode d'échantillonnage, le nombre d'échantillons qui seront analysés et l'endroit où ils seront éliminés.

La présence de macrophytes n'a pas été détectée dans la zone des travaux ni à proximité immédiate du quai. On retrouve des zones de végétation aquatique à environ 75 m du quai Agésilas-Lepage.

⁴ Centre Saint-Laurent et ministère de l'Environnement du Québec, 1992, 28 p.

FIGURE 3 : BATHYMÉTRIE LOCALE



Source : Réponses aux questions et commentaires déposés par le MDDEP, février 2006, p. 20

La population ichtyologique de la baie des Ha! Ha! est relativement connue. Elle accueillerait 76 espèces de poissons, dont 36 espèces typiquement marines. Les principales espèces comprennent le doré jaune, le grand brochet, la perchaude et quelques rares ouananiches pour la population dulcicole⁵ ainsi que la morue franche, l'éperlan arc-en-ciel, le sébaste atlantique, le hareng atlantique et le flétan du Groenland pour la population marine. La rivière à Mars constitue un habitat privilégié pour la truite mouchetée⁶, la truite de mer⁷ et le saumon atlantique. Les saumons ne fréquentent pas la zone des travaux. Ils ne sont que de passage dans la baie pour atteindre les rivières Ha! Ha! et à Mars vers les lieux de reproduction. On retrouve également l'éperlan arc-en-ciel et l'anguille d'Amérique à l'embouchure de la rivière à Mars. Des pêches expérimentales réalisées à l'automne 1999 en bordure du quai d'Abitibi-Consolidated ont indiqué que l'éperlan arc-en-ciel était de loin l'espèce la plus abondante (près de 85 % des captures), suivie du hareng atlantique.

Deux espèces de pinnipèdes, le phoque commun et le phoque gris, et deux espèces de cétacés, le béluga et le petit rorqual, fréquentent le fjord du Saguenay. Au niveau de la baie des Ha! Ha!, on peut retrouver le phoque commun durant toute l'année et le béluga durant la saison estivale. Le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent a le statut d'espèce menacée et est présentement listé dans l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril du Canada. Cette population est aussi désignée menacée en vertu de la Loi sur les espèces menacées et vulnérables du Québec.

On a observé 289 espèces d'oiseaux dans la région du Saguenay. En vertu de sa grande variété d'espèces, le secteur de la baie est un des sites reconnus pour sa richesse par l'Association des

⁵ Dulcicole : se dit des organismes qui vivent exclusivement en eau douce.

⁶ Ou omble de fontaine dulcicole.

⁷ Ou omble de fontaine anadrome (anadrome qualifie un poisson qui remonte de la mer vers les eaux douces au cours de son cycle biologique pour s'y reproduire).

ornithologues. On retrouve également deux aires de concentration des oiseaux aquatiques dans la baie. La première, d'une superficie de 65,7 ha, est localisée au niveau des anses à Benjamin et à Philippe. La seconde, d'une superficie 78,5 ha, est située près de l'embouchure de la rivière Ha! Ha! Il y aurait également une héronnière sur un petit tributaire de la baie situé entre le quai d'Abitibi-Consolidated et l'embouchure de la rivière Ha! Ha!

Description, évaluation des impacts et mesures d'atténuation ou de compensation

Phase de construction

Pour maintenir en place les structures d'accostage pour les bateaux de croisière, l'initiateur du projet prévoit installer environ 112 pieux tubulaires de 0,9 m de diamètre jusqu'à une profondeur pouvant atteindre 45 m. Nous avons vu précédemment que le nombre de pieux pouvait aller jusqu'à 125. L'installation de chacun de ces pieux devrait se faire par fonçage, à l'aide d'un équipement vibratoire, d'octobre 2007 à mai 2008.

L'installation des pieux tubulaires aura pour effet de remettre en suspension les sédiments de surface en bordure des pieux, ce qui modifiera localement l'habitat du poisson. L'initiateur du projet considère que le remaniement des sédiments sera de faible importance sur les espèces de poissons présentes, étant donné que ces travaux s'échelonnent sur moins d'un an, qu'ils auront peu d'effets sur la fraie printanière ou automnale parce qu'il n'y a pas de frayères connues dans la zone des travaux, ces dernières étant plutôt localisées dans les rivières tributaires de la baie des Ha! Ha! Nous sommes d'accord avec cette évaluation parce que les crues pluviales ou printanières et le jeu des marées sont susceptibles d'entraîner de plus fortes hausses de turbidité. De plus, les reproducteurs pourront éviter ou contourner la zone des travaux.

La perte d'habitat pourrait atteindre 80 m² (125 pieux de 0,9 m de diamètre). Afin de compenser cette perte, l'initiateur du projet a prévu aménager une partie des rives des ruisseaux à Benjamin et à Philippe, qui déversent dans la baie, à certaines périodes de l'année, un panache de turbidité pouvant s'étendre jusqu'à la rivière à Mars. Cette mesure de compensation viserait trois fermes et comporterait différentes dispositions pour éloigner les animaux de ferme des cours d'eau et pour stabiliser et revégétaliser les rives. Ces travaux devraient être réalisés en collaboration avec la zone d'intervention prioritaire (ZIP) Saguenay. Nous sommes d'accord avec cette mesure puisqu'elle vise à diminuer l'apport en sédiments et la pollution agricole d'origine animale dans la baie des Ha! Ha! De plus, cette mesure de compensation correspond à une des actions du *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques du Saguenay-Lac-Saint-Jean*⁸ du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), laquelle consiste à restaurer l'habitat de l'omble de fontaine en milieu agricole pour plusieurs cours d'eau, dont le ruisseau Benjamin.

La qualité de l'eau risque d'être modifiée par des déversements accidentels d'hydrocarbures en raison de la présence de la machinerie dans la zone des travaux. L'initiateur du projet considère que l'importance de l'impact sera mineure, parce qu'il a prévu les mesures d'atténuation nécessaires pour réduire cet impact. Ces mesures consistent à inspecter les équipements et la machinerie avant leur introduction sur le chantier, à les maintenir en bon état de fonctionnement,

⁸ SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques du Saguenay-Lac-Saint-Jean*. Direction de l'aménagement de la faune du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Jonquières. Mars 2002, 126 p.

à procéder à leur entretien et à leur approvisionnement en carburant à plus de 30 m de la baie des Ha! Ha!, à maintenir en permanence sur le chantier des produits absorbants ainsi qu'une trousse de récupération des hydrocarbures. De plus, il a prévu qu'advenant que l'approvisionnement en carburant se fasse à partir de la rive, pour la machinerie installée sur une barge, cette activité ne pourra se réaliser qu'en présence de deux personnes et de la trousse de récupération. Nous sommes d'accord avec cette évaluation et avec les mesures d'atténuation proposées.

Le fonçage des pieux à l'aide d'un équipement vibratoire peut être une activité bruyante, qui génère des ondes de choc et des émissions sonores subaquatiques. Selon l'initiateur du projet, la force vibratoire génère des ondes d'intensité moins élevée qu'un plantage par percussion. Il considère que les activités d'enfoncement des pieux ne devraient pas avoir d'effet sur la communication entre les mammifères marins, d'une même espèce, présents dans la baie. De plus, les zones d'importance pour le cycle de vie du phoque commun et des bélugas (aire de mise-bas, échouerie, etc.) sont situées à l'embouchure du fjord et près du cap Trinité, des zones très éloignées de la zone des travaux. Il est probable que ces espèces auraient tendance à éviter les environs du quai pendant la durée des travaux. Pour ces raisons, il évalue l'importance de l'impact comme mineure. Nous sommes d'accord avec cette évaluation, puisque le béluga n'est qu'un visiteur occasionnel de la baie et que le phoque commun pourra fuir la zone, s'il est dérangé par cette activité. Pêches et Océans Canada conclut que le projet n'aura probablement pas d'effet néfaste sur le béluga.

Cette activité aura également pour effet de déranger les poissons présents dans la zone des travaux et spécialement le saumon atlantique, lors de son passage vers la rivière à Mars, dont l'embouchure est située tout près de la zone des travaux (moins d'un kilomètre au sud). Le fonçage des pieux s'échelonnant d'octobre à mai, l'initiateur du projet considère que l'importance de l'impact sur la faune ichtyologique sera mineure parce que le passage du saumon près de la zone des travaux avant de remonter dans la rivière à Mars aura lieu avant ou après ces travaux et que les autres espèces peuvent s'en éloigner. Cependant, pour minimiser l'impact sur les espèces de poissons qui retournent dans la rivière à Mars pour frayer, il s'est engagé à ne pas effectuer de travaux de fonçage des pieux durant la nuit durant la période comprise entre le 15 mai et le 1^{er} septembre. Le secteur Faune du MRNF considère que cette mesure doit être maintenue et que son efficacité pourra être vérifiée en faisant le décompte des saumons qui se présenteront à la passe migratoire de la rivière à Mars.

Pêches et Océans Canada recommande d'interdire l'installation des pieux entre 20 h et 6 h au cours de la période du 15 mai au 1^{er} septembre afin d'éviter de nuire à la montaison du saumon atlantique dans la rivière à Mars. L'horaire normal des travaux, défini dans l'étude d'impact, est de cinq jours par semaine et de 7 h à 19 h. Nous considérons que l'engagement de l'initiateur du projet de ne pas effectuer de travaux de mise en place des pieux durant la nuit répond à cette recommandation. De plus, selon le dernier échéancier fourni par l'initiateur du projet, les travaux de fonçage des pieux sont prévus d'octobre 2007 à mai 2008.

Comme il n'y a pas de macrophyte ni d'aire de concentration d'oiseaux migrateurs au niveau de la zone des travaux, l'initiateur du projet considère qu'il n'y aura pas d'impact sur les oiseaux migrateurs, malgré le fait que les travaux s'échelonneront sur environ un an. Environnement Canada confirme cette évaluation en déclarant le projet acceptable.

Phase d'exploitation

Les opérations d'accostage et de démarrage des moteurs des paquebots sont susceptibles de mettre les sédiments au pied du quai d'accostage en suspension, en raison de la faible distance entre le tirant d'eau du paquebot et le lit du plan d'eau. Nous avons vu plus tôt que la profondeur d'eau au pied du quai d'accostage était de 12 m, sauf pour la partie ouest où elle se situe autour de 10,5 m. Le tirant d'eau des principaux paquebots pouvant accoster à La Baie est de 8,2 m pour le Pacific Princess, de 7,9 m pour le Mercury et de 10 m pour le Queen Mary 2.

L'initiateur du projet considère que l'impact de la remise en suspension des sédiments sera restreint et que le panache de dispersion sédimentaire restera de faible ampleur. Il considère également que l'utilisation de propulseurs d'étrave par les paquebots devrait permettre de réduire encore plus la mise en suspension des sédiments.

Selon l'initiateur du projet, les effets de la navigation sur la faune ichtyologique n'auraient pas été démontrés, mais il n'exclut pas le dérangement possible de la présence régulière des bateaux de croisière. Afin de s'assurer que la présence des nouvelles installations d'accostage du quai et des bateaux de croisière n'aura que peu ou pas d'effet sur la faune ichtyologique, l'initiateur du projet s'est engagé à réaliser un état de référence dans la zone d'influence avant le début des travaux et un suivi de la faune au cours des deux premières années d'exploitation du port d'escale.

L'augmentation de la circulation des paquebots dans le fjord du Saguenay est une conséquence directe de l'implantation d'un port d'escale dans la baie des Ha! Ha! Cette augmentation risque d'être une source d'impact (le bruit ou les risques de collision, par exemple) sur les mammifères marins présents dans le fjord. Des règles régissent la navigation des paquebots sur les cours d'eau du Québec, qui est une activité de juridiction fédérale. De plus, le trafic maritime devant traverser le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent est géré par les autorités du parc, lesquelles limitent à cinq le nombre maximal de navires de croisière pouvant se trouver en même temps dans le parc. Selon le principe de précaution, ce nombre a été établi comme étant le seuil de tolérance des animaux.

Le port d'escale ne comprendra pas d'aménagement spécial pour recevoir et gérer les déchets solides générés par les navires de croisière ni d'installation permettant la vidange et la gestion des eaux usées des navires. Il n'y aura pas d'approvisionnement de carburant. Les paquebots doivent se conformer aux dispositions de la réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur le contrôle de la pollution établie en vertu de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ainsi qu'aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada et à la réglementation sur les déchets des paquebots de croisière naviguant dans les eaux canadiennes. Il ne devrait donc pas y avoir de déversement pouvant altérer l'habitat de la faune aquatique dans la rivière Saguenay ni dans le fleuve Saint-Laurent.

Suivi environnemental

Le suivi consiste à vérifier que la présence des nouvelles installations d'accostage du quai et des bateaux de croisière n'aura que peu ou pas d'effet sur la faune ichtyologique. Ce suivi sera effectué pendant deux ans, à partir du début de l'exploitation du port d'escale.

2.5.2 La qualité de vie des riverains

Description du milieu

La Ville de Saguenay est propriétaire du quai Agésilas-Lepage. L'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay est issu de la fusion, dans les années 1970, des municipalités de Bagotville, Port-Alfred et Grande-Baie. Le centre-ville du secteur de Bagotville fait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme dans lequel il est prévu d'implanter un nouvel ensemble immobilier commercial et résidentiel dans un quadrilatère voisin du quai.

Les principales voies d'accès au quai Agésilas-Lepage sont les rues Bagot, Victoria, Mars et du Cap. La rue Bagot est le prolongement urbain de la route 170 reliant l'arrondissement de Chicoutimi à la Municipalité de Baie-Sainte-Catherine, à l'embouchure de la rivière Saguenay, en passant par la Municipalité de Saint-Siméon et la route 138.

Le quai fait partie intégrante du parc linéaire Mars, dont les infrastructures circonscrivent en partie le pourtour de la baie des Ha! Ha! Ce parc est fréquenté assidûment par la population locale et les touristes de passage. Une rampe de mise à l'eau et un quai d'amarrage permettent l'accès à la baie. Une place publique a été aménagée en 2004. La figure 4 illustre l'état du milieu environnant, tel qu'il se présentait à l'été 2005.

FIGURE 4 : ÉTAT DU MILIEU ENVIRONNANT LE QUAI, À L'ÉTÉ 2005



Source : Étude d'impact, p.51

Le plan d'urbanisme et le règlement de zonage de l'arrondissement de La Baie indiquent qu'une bande de 500 m de largeur à partir de la ligne des hautes eaux, sur tout le pourtour de la baie des Ha! Ha! et le long de la rivière Saguenay, (excluant la façade du port de Grande-Anse et les installations portuaires de Port-Alfred) est affectée « Parc marin ». Cette affectation « ... *vise à conserver, protéger, régénérer et mettre en valeur le caractère naturel des étendues d'eau, paysages aquatiques, faune, flore ainsi que des aires de reproduction, de repos et d'alimentation* ».

de la faune. Aucun ouvrage reposant sur le fond, sous-marin, flottant, sur pilotis et au-dessus de la surface de l'eau n'est permis dans cette zone. Les travaux prévus au quai A.-Lepage, soit le prolongement du quai existant ainsi que l'aménagement d'un poste d'embarquement/débarquement ne sont pas autorisés dans une aire d'affectation de Parc marin. Ainsi, le projet nécessitera une modification des règlements d'urbanisme de l'arrondissement de La Baie afin de permettre sa réalisation. »⁹ Selon l'information reçue par l'initiateur du projet, les démarches de modification aux règlements de l'arrondissement de La Baie ont été entreprises par le Conseil d'arrondissement et les modifications devraient entrer en vigueur sous peu. La réalisation du projet ne pourra débiter que si ces modifications réglementaires sont en vigueur puisque le certificat d'autorisation émis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) doit être conforme aux dispositions du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 1.001). Selon l'article 8 de ce règlement, l'initiateur du projet doit fournir un certificat du greffier ou du secrétaire-trésorier attestant que le projet ne contrevient à aucun règlement municipal.

Sept bâtiments du quadrilatère formé par les rues Victoria, Mars et du Cap, soit une partie de l'espace représenté par la moitié droite de la figure 4, ont une valeur patrimoniale et la protection de ces bâtiments est inscrite au plan d'urbanisme.

Le transport du béton, des pieux, de l'acier (coffrage et armature) et des accessoires servant au projet devrait s'effectuer par voie terrestre, en empruntant la route 170, la rue Bagot et la rue Mars jusqu'au quai. Les sections flottantes servant au débarquement des passagers, de même que les équipements lourds, devraient être transportés par voie maritime. Nous estimons qu'il faudra au moins 9 500 m³ de béton pour combler l'intérieur des 112 pieux et aménager les structures d'amarrage (5 môles, promenade, 4 ducs-d'Albe, pont reliant la structure d'accostage et le quai actuel), soit environ 950 bétonnières (10 m³ par bétonnière) ou 1 900 passages de bétonnières. L'initiateur du projet prévoit environ 190 passages de camions pour le transport des pieux, de l'acier d'armature et du coffrage. Il faut calculer le volume des sédiments et des matériaux excavés de l'intérieur des pieux, entre 2 500 à 2 800 m³, qui seront transportés vers un site autorisé, soit de 500 à 560 passages de camions. Sauf pour les 120 passages de camions nécessaires au transport des autres matériaux (appontements, garde-corps et autres accessoires) durant les deux derniers mois des travaux, le camionnage sera réparti tout au long de l'année, ce qui devrait limiter le nombre de passages de camions par jour ouvrable.

L'initiateur du projet prévoit concentrer les aires d'entreposage dans la partie est du quai. Au besoin, la partie nord du stationnement sera aussi utilisée. Ces aires d'entreposage seront clôturées. Une signalisation devrait indiquer aux usagers du quai les aires de circulation publiques.

Description, évaluation des impacts et mesures d'atténuation ou de compensation

Phase de construction

La qualité de vie des résidants du secteur et des utilisateurs des services offerts dans le secteur (particulièrement le restaurant situé en face du quai) risque d'être affectée par la réalisation des travaux. En effet, le fonçage des pieux, la mise en place des différents éléments du quai

⁹ Réponses aux questions et commentaires déposés par le MDDEP, février 2006, p. 29.

d'accostage, l'augmentation de la circulation (particulièrement sur la rue Mars), ainsi que l'utilisation de la machinerie lourde dans la zone des travaux modifieront le climat sonore du milieu. De plus, en raison du fonçage des pieux, il est possible que des vibrations soient ressenties au niveau des résidences les plus rapprochées. L'initiateur du projet considère cet impact d'importance moyenne. Il ajoute, d'ailleurs, que la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme et la construction du village portuaire, si elle a lieu durant la même période, risquent d'amplifier l'importance de cet impact. L'initiateur du projet privilégie l'utilisation d'un équipement vibratoire pour le fonçage des pieux parce qu'il considère qu'il sera moins bruyant. Comme mesures d'atténuation, il prévoit respecter les horaires de travail établis sur cinq jours ouvrables, de 7 h à 19 h, réaliser une campagne d'information concernant les travaux à réaliser et utiliser des équipements en bon état de fonctionnement. La durée des travaux devrait s'étendre sur environ un an. L'initiateur du projet s'attend à ce qu'ils soient terminés pour le 4 septembre 2008, l'arrivée d'un premier bateau de croisière étant prévue pour le 9 septembre.

L'accessibilité au quai Agésilas-Lepage pour la population et les touristes sera restreinte durant la période des travaux. L'entreposage des matériaux et les aires d'entretien de la machinerie devraient occuper une partie du quai et du stationnement. Le transport des matériaux pourrait affecter la sécurité des personnes qui fréquentent le parc à cause de l'augmentation des risques d'accident. L'initiateur du projet considère cet impact d'importance mineure, puisque la circulation de la machinerie lourde sera confinée à l'intérieur des zones désignées, qui seront clôturées. En ce qui concerne la circulation des camions, il entend faire respecter les limites de vitesse et le poids des charges.

Il existe peu de moyens pour atténuer le bruit causé par les équipements servant au fonçage des pieux surtout lorsqu'ils sont utilisés en milieu aquatique. Cependant, en plus d'utiliser l'équipement le moins bruyant, l'initiateur du projet s'est également engagé, dans sa lettre du 11 avril 2007, à respecter les critères de bruit recommandés par le MDDEP¹⁰ au niveau des résidences et des commerces les plus rapprochés de la zone des travaux, à documenter le bruit ambiant avant le début des travaux, à mesurer le bruit lors des travaux à divers moments afin de s'assurer du respect des normes et à mettre en place, au besoin, les mesures d'atténuation pertinentes.

Nous sommes d'accord avec la position prise par l'initiateur du projet concernant le bruit et avec les autres mesures d'atténuation qui seront mises en place.

Phase d'exploitation

En présence de navires de croisière au quai Agésilas-Lepage et, principalement, au moment de l'arrivée et du départ des paquebots, la circulation dans le secteur de la rue Mars pourrait être interrompue ponctuellement ou même interdite (sauf aux autobus) et l'accès au stationnement rendu plus difficile pour les visiteurs ou les usagers. De plus, la présence d'un flot de touristes et la fréquentation des espaces du centre-ville par ces derniers risquent de perturber la quiétude du secteur. Par ailleurs, l'exploitation du port d'escale devrait favoriser l'amélioration des aménagements urbains du secteur et la création d'activités touristiques dans la région immédiate. L'initiateur du projet considère ces impacts d'importance moyenne, parce qu'ils seront de courte

¹⁰ De jour (7 h à 19 h), soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. De soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), soit 45 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 45 dB.

durée et que les aménagements urbains apporteront une amélioration de la qualité de vie du secteur.

Nous croyons que cette dernière affirmation ne s'applique pas aux résidants les plus rapprochés du quai. En effet, la croissance de l'achalandage au niveau du quai et du parc Mars, découlant de l'augmentation du nombre de paquebots faisant escale et de l'extension de la saison des croisières de mai à octobre (août à octobre actuellement), pourrait entraîner l'exode de ces résidants, afin de laisser la place aux commerces ou autres activités touristiques. Elle pourrait de plus entraîner la fermeture du quai aux visiteurs et à la population locale pour des périodes de plus en plus longues.

Le ministère des Affaires municipales et des Régions considère que ce projet est acceptable du point de vue environnemental, en termes de gestion de l'urbanisme, mais qu'il ne peut se prononcer sur l'acceptabilité du programme particulier d'urbanisme prévu par la Ville de Saguenay, puisque l'étude d'impact donne peu d'information à ce sujet, sauf en spécifiant qu'il est prévu qu'un projet immobilier, intégrant des espaces commerciaux et résidentiels (village portuaire), un pavillon d'accueil ainsi que des aires d'interface pour l'accueil des croisiéristes et l'organisation des visites, pourrait être réalisé en bordure de la place publique aménagée en 2004.

En ce qui concerne la circulation urbaine et le transport des croisiéristes vers les destinations touristiques, l'initiateur du projet considère que le nombre maximal d'autobus mobilisés serait de 20 à 25 autobus et que ce nombre aura un faible impact sur la circulation et le réseau routier. Nous sommes d'accord avec cette évaluation, à la condition que l'initiateur du projet veille à minimiser les impacts de cette circulation sur la rue Mars.

Parmi les autres mesures d'atténuation, l'initiateur du projet prévoit informer l'ensemble de la population, par la voie des médias (journaux, radio locale, etc.), de l'arrivée des bateaux de croisière, selon les réservations enregistrées par les lignes de croisière. Il prévoit trouver des aires de stationnement et de circulation de remplacement pour les visiteurs ou les usagers du secteur, lors de la présence d'un paquebot. Finalement, il prévoit assurer la sécurité des usagers de la marina et du quai en tout temps, en vérifiant et en maintenant la passerelle accessible aux visiteurs en bon état et en prévoyant un programme de surveillance et d'entretien des installations.

Mesures de sécurité

En ce qui concerne les mesures d'urgence, Transports Canada veille à l'application de plusieurs lois et règlements, dont le Règlement sur l'équipement de sauvetage, le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures et le Règlement sur la sécurité de la navigation de la Loi sur la marine marchande ainsi que la Loi et le Règlement sur la sûreté du transport maritime, pour n'en nommer que quelques-uns.

Chaque région possède un plan d'intervention d'urgence en cas de sinistre majeur, lequel inclut les ressources disponibles et les différents intervenants. La question de l'augmentation du nombre de bateaux de croisière et de leur capacité est actuellement à l'étude afin d'améliorer les plans d'interventions.

Les compagnies de croisière ont des politiques internes permettant d'assurer la sécurité du bateau et des passagers, élément primordial de marketing et de survie. Les paquebots doivent respecter

la convention internationale de SOLAS¹¹ et de STCW¹², mises en place par l'Organisation Maritime Internationale.

La Ville de Saguenay possède un plan d'intervention de mesures d'urgence par arrondissement, qui lui permet de déplacer et de reloger de 1 500 à 2 000 personnes. Selon l'initiateur du projet, le Service des incendies ne posséderait pas la formation nécessaire pour gérer un feu sur un bateau de croisière. Par ailleurs, la Société d'Intervention Maritime Est du Canada inc. (SIMEC)¹³ serait intéressée et prête à étudier la possibilité d'une entente pour couvrir les accidents maritimes survenant au quai Agésilas-Lepage.

Le ministère de la Sécurité publique (MSP) considère que l'initiateur du projet a traité de façon satisfaisante et valable de la gestion des risques d'accidents technologiques et de la planification des mesures d'urgence. Cependant, pour bien assurer la sécurité des personnes et des biens, le MSP ajoute qu'avant le début des travaux de construction, l'initiateur du projet devra fournir les informations relatives aux mesures prévues pour protéger la population en cas d'accident ainsi que les coordonnées des responsables sur les lieux et les mécanismes d'arrimage avec le plan d'urgence de la Ville de Saguenay. Essentiellement, le plan préliminaire des mesures d'urgence devra faire état des principaux risques, des mécanismes d'alerte, des principales actions envisagées pour y répondre et de la structure d'intervention. Il devra servir à l'élaboration du plan de mesures d'urgence de l'opérateur des installations portuaires, pour ensuite être arrimé au plan de mesures d'urgence de la Ville de Saguenay. Pour répondre à cette demande, l'initiateur du projet mentionne qu'il « fournira, avant le début des travaux de construction, dans le cadre de sa demande de Certificat d'Autorisation toutes les informations relatives aux mesures prévues pour protéger la population en cas d'accident ainsi que les coordonnées des responsables sur les lieux et les mécanismes d'arrimage avec le plan de sécurité civile municipale de la Ville de Saguenay »¹⁴.

2.5.3 Le maintien des activités récréatives

Description du milieu

Nous avons vu précédemment que le quai Agésilas-Lepage s'intègre au parc linéaire Mars, qui longe une partie du pourtour de la baie des Ha! Ha! La population locale et les touristes de passage fréquentent assidûment ce parc et utilisent les équipements en place (sentier piétonnier, piste cyclable, place publique, rampe de mise à l'eau, quai d'amarrage, etc.) pour des activités récréatives (marche, vélo, kayak, croisière, pêche, etc.).

La compagnie Croisière Marjolaine inc. utilise le quai Agésilas-Lepage dans le cadre de croisières exclusives sur le Saguenay (La Marjolaine) et d'excursions journalières (le Cap Liberté et le Nouvelle-France). Le quai actuel permet à ces bateaux d'y avoir accès sans aucune contrainte de tirant d'eau. De plus, il sert de port d'attache au Nouvelle-France.

¹¹ SOLAS : International Convention for the Safety of Life at Sea.

¹² STCW : Convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping.

¹³ Organisme de sauvetage accrédité par Transports Canada dont le rôle est de fournir un arrangement aux navires qui doivent se conformer à la loi canadienne. Elle a une entente avec les installations portuaires d'Alcan et dispose d'une place à quai où un bateau est amarré en permanence pour faire face aux urgences.

¹⁴ Document de *Réponses aux questions et commentaires déposés par le MDDEP*, février 2006, p. 53.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le fjord du Saguenay est visité par des navires de croisière, de mai à octobre, plus particulièrement en septembre et en octobre. Ces navires remontent le Saguenay jusqu'à cap Éternité. Occasionnellement, certains se rendent jusqu'à la baie des Ha! Ha! et permettent aux passagers d'effectuer des visites à terre en utilisant un système de navettes.

Outre les croisières de la compagnie Croisière Marjolaine inc., la région offre plusieurs activités récréotouristiques, dont le méga-spectacle « La Fabuleuse Histoire d'un Royaume », le Musée du Fjord, la verrerie d'art Touverre, la Pyramide des Ha! Ha!, le centre de plein air de Bec-Scie, la marina de l'Anse-à-Benjamin, le parc national du Saguenay et les excursions d'observation des baleines dans le fjord et l'estuaire du Saguenay. Le village de Sainte-Rose-du-Nord, le site de la Nouvelle-France à Saint-Félix-d'Otis, le Vieux-Port et la Pulperie, dans l'arrondissement de Chicoutimi, représentent également des sites d'intérêt touristique.

La pêche sportive est considérée comme une activité récréative. Une enquête¹⁵, réalisée en 2003 par la Société de la faune et des parcs du Québec sur les quais de la rivière Saguenay, révèle que le quai Agésilas-Lepage est fréquenté pour la pêche sportive à l'éperlan arc-en-ciel (fin de l'été et début de l'automne) et le hareng atlantique. Normalement, cette pêche se pratique en partie sur le quai et en partie sur les pontons flottants. Cependant, entre le 1^{er} juin et la fête du Travail, elle est interdite sur les pontons flottants, parce que ces derniers servent à l'amarrage des bateaux de croisière et des embarcations de plaisance.

Dans le fjord du Saguenay, la pêche sous la glace connaît un essor considérable depuis une vingtaine d'années. La pêche aux poissons de fond n'est permise que dans le Saguenay. La baie des Ha! Ha! fait partie des sites les plus fréquentés. On peut retrouver dans la baie trois importants villages de pêche blanche, qui regroupent environ 1 400 cabanes, reliés par un sentier de motoneige empruntant la rampe de mise à l'eau et la piste cyclable du parc Mars pour contourner les installations portuaires industrielles et le chenal du brise-glace. Cette pêche débute normalement au mois de janvier, quand l'épaisseur de la glace a atteint 30 cm, pour se terminer vers la mi-mars avec l'arrivée du brise-glace qui vient libérer la baie de ses glaces. Les espèces les plus capturées sont l'éperlan arc-en-ciel, le flétan du Groenland, le sébaste atlantique, la morue franche et la morue ogac. Il y a maintenant des restrictions qui s'appliquent en termes de quota quotidien par pêcheur et de durée de la saison de la pêche.

Description, évaluation des impacts et mesures d'atténuation ou de compensation

Phase de construction

L'utilisation d'une partie du parc Mars pour la réalisation des travaux risque d'entraîner le bris des aménagements existants et, particulièrement, de la place publique aménagée en 2004. L'initiateur du projet considère cet impact d'importance mineure parce qu'il a prévu d'effectuer les réparations nécessaires dans le cas où un aménagement, une infrastructure ou un équipement serait détérioré ou souillé. La zone des travaux sera circonscrite par des clôtures, barrières, cordon avec balises au niveau de l'eau et une surveillance du chantier sera effectuée en tout temps.

¹⁵ LEFEBVRE, R. *Pêche sur les quais de la rivière Saguenay en 2003*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Saguenay. 2004, 14 p.

Durant la période de construction, l'utilisation de la rampe de mise à l'eau et du débarcadère du quai Agésilas-Lepage risque d'être perturbée pour les plaisanciers, les croisiéristes, les kayakistes et les véliplanchistes. Cependant, l'initiateur du projet considère cet impact d'importance mineure, puisqu'il compte maintenir un accès maritime au quai pendant la saison de navigation et identifier les aires des travaux à l'aide d'une signalisation adéquate.

La réalisation des travaux, et particulièrement le fonçage des pieux, aura un impact sur la présence des poissons aux sites de pêche, en raison du bruit et des vibrations. De plus, la présence du site des travaux risque d'entraver la circulation des motoneiges et des véhicules tout-terrains durant l'hiver, ce qui pourrait accroître les risques d'accidents liés à la présence de zones d'eau libre ou de glace mince près de la zone des travaux. L'initiateur du projet considère cependant cet impact sur la pêche et les activités récréatives d'importance mineure, parce que les travaux ne dureront qu'un an et qu'il compte maintenir un accès au quai pendant la saison de pêche, veiller à ce que les cabanes de pêche soient installées à plus de 60 m de la zone des travaux et baliser adéquatement les sentiers et voie de contournement de la zone des travaux pour les motoneiges et les véhicules tout-terrains. Il évitera, si possible, de poursuivre les travaux les fins de semaine. Nous sommes d'accord avec cette évaluation et avec les mesures prises pour atténuer ces impacts.

Phase d'exploitation

La pratique de la pêche sera entravée par l'exploitation du port d'escale puisqu'en présence des paquebots, l'accès au quai d'accostage sera interdit au public en raison des mesures prises par les gestionnaires du quai (barrières et signalisation) pour assurer la sécurité des croisiéristes lors des opérations de débarquement et d'embarquement. Il n'y aura cependant pas de réglementation municipale interdisant la pêche sur le quai. L'initiateur du projet considère cet impact de faible importance, puisque cette interdiction sera de courte durée (la durée d'une escale est évaluée à environ 6 h) et que les nouvelles installations devraient améliorer les conditions de pêche par l'augmentation de la superficie accessible et de la profondeur d'eau au pied du quai. Il ajoute que deux autres quais peuvent être utilisés comme solution de rechange pour la pêche dans la baie des Ha! Ha!, soit les quais de la marina de l'anse à Benjamin et le quai Laurier-Simard (ou de Grande-Baie) situé à l'est de l'embouchure de la rivière Ha! Ha! Ce dernier quai ne peut être utilisé qu'à marée haute, car il est à sec à marée basse.

L'accès au quai sera interdit au public en présence des paquebots et la haute saison de ce genre de croisière (qui s'étend actuellement du mois d'août à novembre) pourrait débuter au mois de mai, avec une augmentation de l'achalandage au fur et à mesure des réservations par les lignes de croisière. Par ailleurs, la pêche à l'éperlan arc-en-ciel s'étend de la mi-juillet à la fin octobre, alors que l'accès au quai Laurier-Simard est limité aux marées hautes et que la pêche est interdite au niveau des pontons de la marina de l'anse à Benjamin¹⁶. Nous considérons donc, de concert avec le secteur Faune du MRNF, que l'initiateur du projet se devait de mettre en place une mesure de compensation adéquate pour permettre aux pêcheurs de continuer à pêcher aux alentours du quai Agésilas-Lepage. À titre d'exemple, un quai réservé aux pêcheurs pourrait devenir une attraction, au même titre que les autres activités touristiques offertes aux croisiéristes. Cette mesure viendrait donner suite à une action privilégiée par le *Plan de*

¹⁶ Selon l'enquête réalisée en 2003 par la Société de la faune et des parcs du Québec sur les quais de la rivière Saguenay.

développement régional associé aux ressources fauniques du Saguenay–Lac-Saint-Jean du MRNF, laquelle consiste à réaliser des aménagements facilitant la pêche à l'éperlan arc-en-ciel sur les quais et d'en faire la promotion.

L'initiateur du projet a donc présenté, dans sa lettre du 11 avril 2007, cette mesure de compensation qui consiste à installer, dans le secteur de la rampe de mise à l'eau, une nouvelle section de quais flottants en vue de favoriser la pêche. Ces quais flottants seront mis en place au printemps pour être ensuite entreposés à l'automne. Cependant, il ajoute que ces nouvelles installations devraient aussi permettre d'améliorer les services aux usagers de la rampe de mise à l'eau, en favorisant l'amarrage temporaire des embarcations.

Nous considérons que cette mesure de compensation devrait permettre aux pêcheurs de continuer à pêcher, en tout temps, aux alentours du quai Agésilas-Lepage. Le secteur Faune du MRNF n'a pas émis d'objection à cette nouvelle mesure.

Selon l'initiateur du projet, l'exploitation du port d'escale aura un impact positif sur le développement de l'industrie touristique de la région, en ce sens que les croisiéristes profiteront des forfaits touristiques qui leur seront offerts, ce qui devrait faire augmenter l'achalandage vers les équipements touristiques existants. Il ajoute que l'utilisation récréative du quai, en dehors de la présence des paquebots, sera grandement améliorée, puisque la promenade sera accessible au public. Il s'agit pour l'initiateur du projet d'une mesure d'intégration du projet dans le milieu, compte tenu de l'envergure de l'ouvrage.

2.5.4 La modification du paysage

Description du milieu

Nous avons vu précédemment que le quai Agésilas-Lepage faisait partie du parc Mars. Ce quai s'intègre à l'intérieur d'un paysage complexe, caractérisé par une grande diversité. En dehors du tissu urbain et de la zone industrialo-portuaire, le paysage est caractérisé par une ouverture visuelle offrant de magnifiques panoramas sur la baie et les paysages qui l'entourent.

En dehors des zones riveraines, le quai peut être perçu à travers quelques fenêtres limitées du milieu urbain, comme certaines vues ponctuelles à partir du promontoire de l'hôpital et des rues du Cap et Saint-Pierre. Autrement, il se fond avec le tissu urbain et la zone industrialo-portuaire qu'on retrouve en arrière-plan.

Afin de protéger les paysages, l'exploitation forestière a été interdite depuis 1991 sur une bande d'environ 200 m de profondeur à partir des rives.

Les nouvelles installations d'accostage surplomberont d'environ 1,0 m les installations actuelles du quai Agésilas-Lepage. À marée basse, le dégagement entre les nouvelles installations et le niveau de l'eau sera de l'ordre de 4,5 m. Il faut ajouter la présence de garde-corps et de structures abritées sur la plate-forme flottante, située au coeur de l'ouvrage pour protéger les manœuvres d'embarquement et de débarquement.

Description, évaluation des impacts et mesures d'atténuation ou de compensation

Phase de construction

Les usagers de la zone située au voisinage des travaux, soit du parc Mars et dans un rayon d'environ 500 m autour du quai, subiront une perturbation visuelle du paysage durant la période de construction et, principalement, au cours des périodes d'utilisation intense du milieu (saison estivale et pêche blanche). L'initiateur du projet considère cette perturbation d'importance moyenne, puisqu'elle sera de courte durée (environ 12 mois) et limitée à la zone d'accès visuel du quai. De plus, comme il y aura une évolution des activités sur le chantier tout au long de la période des travaux, la modification du paysage pourrait s'avérer d'importance mineure pour les autres usagers de la baie des Ha! Ha!, en raison de la distance plus grande entre la source de perturbation et ces derniers. Nous sommes d'accord avec cette évaluation puisque la capacité d'absorption concerne la faculté d'intégration d'une infrastructure dans le paysage sans perdre son caractère original et qu'elle est liée à la distance de l'observateur par rapport aux infrastructures et à leur présence dans le champ visuel.

Phase d'exploitation

La présence des installations d'accostage aura des effets différents, selon qu'il s'agisse d'usagers du parc Mars et du quai, de résidents de la zone urbaine ayant un accès visuel à l'ouvrage, d'usagers de la baie ou même d'observateurs situés autour de la baie des Ha! Ha! Pour les premiers, l'initiateur du projet considère cette perturbation d'importance moyenne, puisque les infrastructures réduiront l'accès visuel sur la baie ou masqueront une partie du panorama auquel ils sont habitués.

Nous avons vu précédemment que le dégagement entre le niveau de l'eau et les infrastructures sera d'environ 4,5 m lors des marées basses. Les pieux seront donc très visibles, principalement à marée basse, pour les usagers de la baie et les observateurs (piétons, plaisanciers et adeptes de pêche blanche) lorsqu'ils seront près des installations. Cependant, la présence des garde-corps et des structures abritées sur la plate-forme flottante, située au coeur de l'ouvrage pour protéger les manœuvres d'embarquement et de débarquement, aideront à créer une diversion permettant de réduire la vision sur les pieux. L'initiateur du projet considère que cette perturbation sera de forte importance sur les premiers 300 à 500 m et qu'elle s'atténuera progressivement en fonction de l'éloignement.

Pour faciliter son acceptation par le milieu, l'initiateur du projet a prévu de rendre la promenade accessible aux résidents et aux visiteurs en dehors des périodes d'escale des bateaux de croisière. Par ailleurs, il considère que le projet aura pour effet de poursuivre l'amélioration du milieu urbain du secteur de Bagotville ayant débuté en 2004 par le programme de renouveau urbain.

CONCLUSION

Le fjord du Saguenay étant reconnu comme une destination touristique par l'industrie des croisières internationales, l'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage est justifié parce qu'il contribuera au développement du réseau des croisières sur le Saint-Laurent et permettra d'assurer le développement de l'industrie touristique ainsi que la consolidation de la structure commerciale du secteur de La Baie et de toute la région du Saguenay.

Les principaux enjeux, liés à la construction et à l'exploitation du port d'escale, concernent la protection de la faune et des habitats, la qualité de vie des riverains, le maintien des activités récréatives et la modification du paysage. Le projet est cependant acceptable en ce qui a trait aux impacts environnementaux appréhendés, aux mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et aux engagements de la Ville de Saguenay.

Nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la Ville de Saguenay, en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement relativement au projet d'aménagement d'un port d'escale pour les bateaux de croisière au quai Agésilas-Lepage, sur le territoire de l'arrondissement de La Baie de la Ville de Saguenay.

original signé par:

Lucie Lesmerises
Biologiste
Chargée de projet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques du Saguenay–Lac-Saint-Jean*. Direction de l'aménagement de la faune du Saguenay–Lac-Saint-Jean, Jonquière, 2002, 126 p.;

LEFEBVRE, R. *Pêche sur les quais de la rivière Saguenay en 2003*. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Saguenay. 2004, 14 p.;

MPO, 2004. *Évaluation des renseignements scientifiques sur les impacts des bruits sismiques sur les poissons, les invertébrés, les tortues et les mammifères marins*, Secr. can. de consult. sci. du MPO, Rapp. sur l'état des habitats 2004/002;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement*, par Le Groupe Leblond Bouchard, Alliance Environnement et CJB Environnement, septembre 2005, 109 p. et 7 annexes;

PROMOTION SAGUENAY. *Projet d'un port d'escale pour les bateaux de croisières à Saguenay – Retombées économiques – Rapport*, par Daniel Arbour & associés, octobre 2005, 18 p.;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires déposés par le MDDEP*, par Le Groupe Leblond Bouchard, Alliance Environnement et CJB Environnement, février 2006, 56 p. et 5 annexes;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé*, par Le Groupe Leblond Bouchard, Alliance Environnement et CJB Environnement, mars 2006, 27 p.;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires déposés par les Instances Fédérales*, par Le Groupe Leblond Bouchard, Alliance Environnement et CJB Environnement, mai 2006, 70 p. et 2 annexes;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda-Alternatives du quai Powell*, par DAA-environnement, novembre 2006, 2 p.;

PASSIONNÉMENT SAINT-LAURENT. Volume 3 Numéro 2, décembre 2006, 6 p.;

VILLE DE SAGUENAY (Promotion Saguenay). *Aménagement d'un port d'escale au quai A.-Lepage – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda-Modification à la description du projet (Étude principale et Résumé) Mesures de suivi proposées*, par DAA-environnement, février 2007, 13 p.;

Lettre de M. Jean Tremblay, maire de la Ville de Saguenay, à M^{me} Lucie Lesmerises, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1^{er} mars 2007, concernant le mandat à Promotion Saguenay pour obtenir les autorisations nécessaires, 1 p.;

Lettre de M^{me} Priscille Nemey, de Promotion Saguenay, à M^{me} Lucie Lesmerises, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1^{er} mars 2007, concernant la confirmation de l'envoi du document Addenda-Alternatives du quai Powell, 1 p.;

Lettre de M^{me} Priscilla Nemey, de Promotion Saguenay, à M^{me} Lucie Lesmerises, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 11 avril 2007, concernant les démarches en cours pour modifier le règlement de zonage de l'arrondissement de La Baie, l'engagement à respecter les critères de bruit du MDDEP à l'égard des établissements commerciaux et des résidences les plus rapprochés du projet, le mandat à donner à un expert pour assurer le respect des protocoles de caractérisation, de traitement et d'élimination des matériaux qui seront retirés des pieux ainsi qu'à procéder à une vérification du fond marin par caméra vidéo après les travaux et la transmission de l'*Addenda-Mesure de compensation relative aux activités de pêche* (avril 2007), 2 p. et 1 pièce jointe;

Lettre de M. Michel Levesque, de Ville de Saguenay, à M^{me} Lucie Lesmerises, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 11 juin 2007, concernant le protocole de caractérisation des sédiments qui seront retirés des pieux et des règles à suivre pour leur élimination selon leur degré de contamination, 1 p. et 1 pièce jointe;

Lettre de M. Jean Tremblay, de Ville de Saguenay, à M^{me} Lucie Lesmerises, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 24 juillet 2007, concernant l'aménagement final du port d'escale et l'échéancier de la réalisation des travaux, 1 p. et 2 pièces jointes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- Centre d'expertise hydrique du Québec;

Ministère des Affaires municipales et des Régions;

Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune;

Ministère des Transports;

Ministère de la Sécurité publique;

Ministère du Tourisme;

Environnement Canada;

Pêches et Océans Canada, Gestion de l'habitat du poisson;

Transports Canada, Protection des eaux navigables.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2004-03-29	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2004-04-21	Délivrance de la directive
2005-09-23	Réception de l'étude d'impact
2006-11-07	Délivrance de l'avis de recevabilité
2006-11-09	Mandat d'information et de consultation publiques
2006-11-22 au 2007-01-06	Période d'information et de consultation publiques