

DOCUMENT D'INFORMATION

« LE PORT ET LA VILLE DE QUÉBEC: INDISSOCIABLES! »

HISTORIQUE DU SECTEUR PORTUAIRE

Avant l'arrivée de Jacques Cartier en 1535, les Amérindiens occupaient déjà le territoire de « Kébec » depuis des millénaires, un mot algonquin signifiant « là où le fleuve rétrécit ». À cet endroit, le poisson ainsi que les animaux à fourrure abondent. Les premiers Européens flairent ce potentiel et démarrent, au profit de la France, un riche commerce des fourrures avec les Premières Nations.

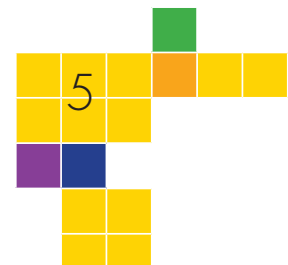
L'emplacement stratégique du lieu et la disponibilité des ressources incitent Samuel de Champlain à y établir un poste de traite fortifié, ce qui amorce la fondation de la ville de Québec. Celui-ci deviendra rapidement l'un des principaux postes de commerce des fourrures. En effet, la jonction du fleuve et de la rivière Saint-Charles ainsi que la présence du cap Diamant, où se situent aujourd'hui le Château Frontenac et la Citadelle, font de ce site l'emplacement idéal où ériger des structures et organiser le commerce. Le développement de la ville profite au port et vice-versa; dès le début de la colonisation, le port et la ville sont indissociables.

L'abondance d'autres ressources telles que le bois, le chanvre et le lin mènent au développement des premiers chantiers navals, en 1738, principalement le long de la rivière Saint-Charles. Au début du 19^e siècle, la demande accrue de bois par la Grande-Bretagne favorise la construction de nouveaux chantiers navals et l'augmentation des exportations. Le port de Québec devient alors un incontournable pour le transport vers l'Europe de marchandises telles que le bois et les denrées. Les activités portuaires de Québec s'étendent de la rivière Montmorency à celle du Cap Rouge.

En 1858, la création de la Commission du Havre de Québec marque les débuts du « Port » de Québec en tant qu'entité administrative par opposition au « port » de Québec en tant que zone géographique. On passera alors de structure désorganisée à organisée.

À la suite de la nouvelle organisation des activités du port, le paysage de la ville de Québec se métamorphose, tout comme les activités économiques du secteur portuaire. Effectivement, à partir de 1879, les marchandises importées et exportées se diversifient pour inclure notamment les produits miniers, céréaliers, forestiers et textiles. De plus, dès la première moitié du 19^e siècle, le port de Québec est l'une des principales portes d'entrée de l'immigration en provenance de l'Europe. Un terminal d'immigration était d'ailleurs situé près de l'emplacement actuel des silos à grains, en bordure du Bassin Louise. Le port de Québec, plus précisément la Pointe-à-Carcy, est aussi lors de la Première Guerre mondiale un lieu d'embarquement pour les soldats.

Les activités portuaires et maritimes ont laissé une trace profonde, encore visible à ce jour, dans le paysage urbain d'une partie du Vieux-Québec. Cette influence s'observe notamment à l'édifice de la Douane (1856) ainsi que pour une majorité des bâtiments des rues Sault-au-Matelot et Saint-Pierre et du quartier Petit Champlain. Au 19^e et au début du 20^e siècle, ces bâtiments étaient, par exemple, des banques caractérisées par un style architectural grandiose qui valurent à la rue Saint-Pierre le surnom de « Wall Street de Québec ».



Peu à peu, les technologies du transport par bateau s'améliorent et la manutention des marchandises se mécanise. Le commerce du bois s'intensifie et le Port de Québec accueille le commerce de biens de consommation de tous les jours comme le sucre et le sel.

Avant le milieu du 20^e siècle, les navires ne pouvaient circuler sur le fleuve Saint-Laurent entre la mi-novembre et le mois de mai en raison des glaces et de la technologie de l'époque. Avec l'ouverture de la navigation hivernale, en 1960, le Port de Québec fait construire quatre quais en eau profonde sur les battures de Beauport et devient un important joueur dans le transbordement de vrac entre les Grands Lacs et le reste du monde.

Aujourd'hui, le Port de Québec transborde à l'année du vrac solide (p. ex. : des matériaux, des minerais et des biens de consommation), du vrac nature (p. ex. : des granules de bois, du sucre, du sel) et du vrac liquide (p. ex. : des produits pétroliers) de manière mécanisée, à l'aide de toutes sortes d'appareils. Le Port de Québec entretient aujourd'hui des relations avec plus de 60 pays. Avec un quai de 15 mètres de profondeur à marée basse, il est le dernier port en eau profonde avant les Grands Lacs, ce qui fait de lui un lieu de transit important entre l'intérieur de l'Amérique du Nord et le reste du monde.

Indissociable de la ville, le Port de Québec est l'une des plaques tournantes de l'économie du continent. Demain, pour répondre à nos besoins en biens de consommation, de nouvelles ressources y transiteront certainement et de plus forts tonnages y circuleront. Frontière entre le fleuve et la ville, le secteur portuaire se verra modifié encore et encore par le développement de nouveaux aménagements, de nouvelles façons de faire et de nouveaux débouchés et ses effets sur l'économie, l'environnement et le citoyen s'étendront sur des générations à venir.

Entre 1930 et 1950, la manutention des marchandises, dont le charbon, s'effectuait de façon manuelle. On appelait les débardeurs, ceux qui effectuaient cette tâche, des « poussiéreux ».

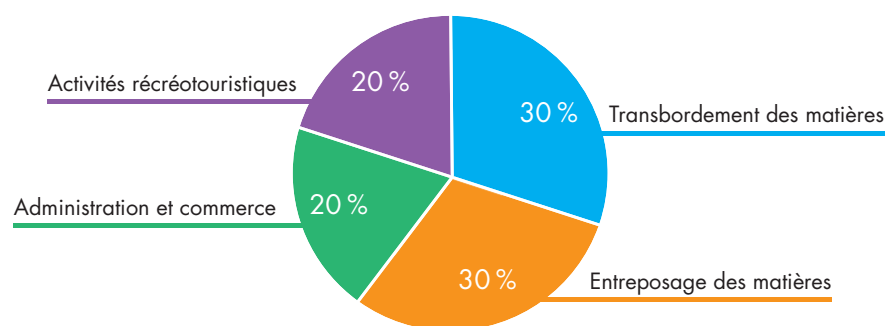


UTILISATION ACTUELLE DU PORT DE QUÉBEC

Le territoire actuel du port s'étend à la fois sur les terres et sur l'eau : le Port occupe un territoire de 222 hectares de terrains aménagés et administre un plan d'eau de 35 kilomètres carrés longeant le rivage du Saint-Laurent de la chute Montmorency, à l'est, jusqu'à la rivière du Cap Rouge, à l'ouest. La superficie terrestre sous la gestion de l'Administration portuaire de Québec (APQ) correspond à celle d'environ 400 terrains de football américain !

Le territoire du port est réparti en quatre secteurs principaux : Beauport, l'Estuaire, la Pointe-à-Carcy et l'Anse au Foulon. Ses différentes vocations sont présentées à la figure 1.

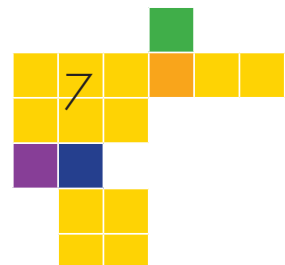
Vocations des superficies occupées par le Port de Québec



BEAUPORT

Secteur névralgique du port de Québec, le secteur de Beauport peut accommoder des navires océaniques de fort tirant d'eau, c'est-à-dire nécessitant une grande profondeur d'eau (le tirant d'eau étant la partie du navire qui se situe sous la surface de l'eau). En effet, la profondeur d'eau de ses quais atteint plus de 12 mètres, et l'un d'eux offre même jusqu'à 15 mètres à marée basse. C'est dans ce secteur que sont manutentionnées les plus grandes quantités de marchandises dont le fer, le nickel, le cuivre, le charbon et les produits chimiques et pétroliers. Ce secteur est principalement affecté au transbordement et à l'entreposage de la marchandise. Il comprend également la plage de la Baie de Beauport, une zone récréative familiale et une destination prisée des véliplanchistes, ornithologues, pêcheurs et autres amateurs de voile et de plein air. Le secteur de Beauport couvre une superficie de 90 hectares et sa ligne de quai se déploie présentement sur une longueur totale de 1,1 kilomètre.

Le plus gros navire à s'être amarré aux quais de Beauport est le *Chin Shan*, qui mesure 289 mètres de long. Le navire avait une jauge brute de 91 166 tonneaux et transportait du concentré de fer en vrac. Sa première visite date de 2007.



L'ESTUAIRE

Le secteur de l'Estuaire correspond au berceau de la ville de Québec. Il représentait un lieu d'échanges commerciaux entre Amérindiens et Européens avant même l'époque de la colonisation. Les quais que nous retrouvons aujourd'hui à l'intérieur du Bassin Louise sont d'anciens quais de marchandises datant du 19^e siècle. À cette époque, l'Estuaire était une plaque tournante de l'immigration européenne en Amérique du Nord, un important point d'exportation pour le bois et l'un des principaux chantiers maritimes de l'Empire britannique.

Aujourd'hui, le Bassin Louise est bordé par les quais et l'écluse de la marina, par l'Espace 400^e et par le Marché du Vieux-Port. Les 600 silos à grains, construits à proximité du bassin en 1913 et toujours en activité aujourd'hui, sont les structures portuaires que Robert Lepage a exploitées pour sa projection en plein air, *Le moulin à images*, qui traitait de l'histoire de Québec. Ce terminal céréalier, l'un des plus importants de l'Est du Canada, permet l'entreposage et le transit de plus de deux millions de tonnes de céréales par année, essentiellement du blé provenant des Prairies et une petite fraction de maïs et de soya de cultures québécoises.

Le secteur de l'Estuaire occupe un territoire de 75 hectares où sont également situés un terminal de ciment et des organisations de services maritimes. Les quais de l'Estuaire, qui totalisent une longueur de près de 4 kilomètres, peuvent accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 50 000 tonnes de vrac solide ainsi que de plus gros navires à quelques-uns d'entre eux. Des navires de services (ex. : traversiers, remorqueurs, etc.), des navires militaires et des navires de croisière s'amarront également aux quais de l'Estuaire.

POINTE-À-CARCY

Le secteur de la Pointe-à-Carcy abrite entre autres le siège social de l'APQ, le Musée naval de Québec et l'Agora du Port de Québec, un amphithéâtre à ciel ouvert. On y trouve aussi des services de restauration, une zone résidentielle et une piste cyclable. Situé au cœur même de la ville de Québec, tout le territoire de la Pointe-à-Carcy est accessible à la population.

À l'origine, avant d'être remblayé dans la deuxième moitié du 19^e siècle, ce site était formé d'une pointe rocheuse d'environ 135 mètres de long située à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Le lieu a été baptisé en l'honneur de Guillaume Pagé, surnommé Quercy, qui a occupé les métiers de commerçant et de capitaine du port de Québec. Devenu « Pointe-à-Carcy », ce nom symbolise aujourd'hui les vocations commerciale et portuaire qui ont caractérisé ce lieu depuis la colonisation.

Saviez-vous que les « laquiers » sont des navires spécialement conçus pour passer les nombreuses écluses des Grands Lacs ? Ceux-ci peuvent transporter jusqu'à 25 000 tonnes de grains ou autres marchandises à bord.

Aucun transbordement ou entreposage de marchandises n'est réalisé dans ce secteur. Celui-ci est plutôt voué à l'industrie des croisières, comme en témoignent l'important terminal de croisières Ross Gaudreault et les 725 mètres de quais destinés à l'accueil de navires de croisière. Des navires militaires et des grands voiliers font également escale à la Pointe-à-Carcy. Ce secteur occupe une superficie de 6 hectares.

ANSE AU FOULON

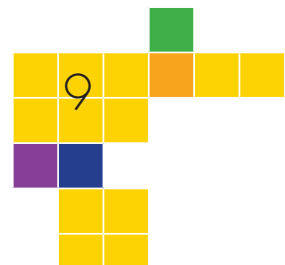
L'Anse au Foulon doit son nom au foulon de Sillery, qui était alimenté par un ruisseau se jetant dans l'anse. Ce secteur a longtemps été consacré au commerce du bois, particulièrement à l'exportation et à la construction de navires. En 1927, le Port y construit de nouveaux quais en eau profonde afin d'accueillir de plus gros navires transatlantiques transportant passagers et marchandises. Ce nouvel aménagement engendre la création d'une plage, la plage de l'Anse au Foulon, dont la population de Québec profitera pendant plusieurs décennies jusqu'à l'aménagement du boulevard Champlain, dans les années 60, en réponse au développement urbain. La construction de cette nouvelle route fera perdre l'accès à la plage mais favorisera la circulation des automobiles de plus en plus nombreuses et contribuera ainsi au développement du secteur par le Port. À cet endroit seront alors opérés différents terminaux, dont un terminal pétrolier.

Aujourd'hui, le secteur de l'Anse au Foulon sert essentiellement au transbordement et à l'entreposage de ce qu'on appelle au Port le « vrac nature », c'est-à-dire des produits en vrac issus de la biomasse et du secteur agricole, et de marchandises générales représentant un faible potentiel d'impact sur les résidents demeurant à proximité. Les principales marchandises manutentionnées à l'Anse au Foulon incluent les granules de bois, le sel d'épandage, le sucre, les engrais agricoles et industriels et les grains de provende. Ce sont essentiellement des navires vraquiers pouvant transporter jusqu'à 50 000 tonnes de vrac solide environ qui s'amarront dans ce secteur. L'Anse au Foulon peut également être appelée en renfort lors de périodes de fort achalandage, notamment lors de la saison des croisières internationales. Le secteur couvre une superficie de 53 hectares.

TRANSIT DE LA MARCHANDISE

Pour faciliter le transport des millions de tonnes de marchandises qui transitent annuellement par le port, les opérations portuaires s'effectuent en « intermodalité complète ». Cela signifie qu'à partir de chacun des secteurs du port, le transport des marchandises peut se faire non seulement par navire, mais aussi par camion ou par train. En effet, des voies ferrées et des routes convergent vers les différents quais du port où sont situés les terminaux et les entrepôts. L'intermodalité permet une meilleure flexibilité quant au transport de la marchandise jusqu'au port ou depuis celui-ci. Le transport maritime représente plus de 70 % des activités portuaires, la balance étant assurée par le réseau ferroviaire et routier.

Saviez-vous que 90 % des produits que nous consommons à tous les jours sont transportés par navire ?



ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU PORT DE QUÉBEC

Une des caractéristiques du port de Québec est d'être un port de vrac liquide et solide où sont transbordées des millions de tonnes de marchandises. Le port accueille également des milliers de croisiéristes annuellement. Toute cette activité entraîne des impacts positifs, telles des retombées économiques locales et régionales, la création d'emplois et des perspectives commerciales, mais aussi des impacts négatifs comme le bruit, l'émission possible de poussières et l'altération du paysage et des habitats naturels, qui touchent aussi bien l'environnement que la communauté. Une série de lois instaurées par les gouvernements fédéral et provincial a permis de réglementer les effets du développement portuaire sur l'environnement. En tant que société, nous nous devons d'évaluer les impacts potentiels de ces activités à travers des lunettes non seulement économiques, mais aussi environnementales et sociales, afin d'atteindre un équilibre qui sera bénéfique et équitable pour l'ensemble de la collectivité. C'est le défi que doivent relever toutes les villes portuaires.

Une étude de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *Impacts environnementaux de la navigation : le rôle des ports*, identifie près de 20 grands enjeux environnementaux liés aux activités portuaires. Ces enjeux découlent de l'activité dans les ports, des émissions des réseaux de transport intermodaux desservant l'arrière-pays et de l'activité en mer des navires qui font escale dans les ports.

Quatre enjeux ont été retenus parce qu'ils concernent davantage la population de Québec :

1 LES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT ET L'INTERMODALITÉ

La combustion de carburant par les navires émet des polluants atmosphériques. Ces émissions représentent un enjeu important pour les ports, bien que difficilement contrôlable par ceux-ci puisque sont impliqués les navires d'autres compagnies et provenant d'autres pays. En effet, une majorité de navires fonctionne grâce au mazout lourd, qui comporte une teneur élevée en soufre. Lorsque consommé, ce carburant émet des oxydes d'azote (NO_x) et des particules fines. Les NO_x contribuent à la formation de gaz à effet de serre tandis que les particules fines, pour leur part, accentuent l'effet de serre. Les NO_x et les particules fines ont également un impact sur la santé des personnes.

Saviez-vous que, pour transporter 25 000 tonnes de vrac solide, il faut un seul navire de petite taille, comparativement à 225 wagons ou à 870 camions ?
Par litre de carburant consommé et par tonne de marchandises transportée, un navire peut parcourir quatre fois la distance d'un camion et près de deux fois celle d'un train.

Qu'en est-il au port de Québec ?

Depuis janvier 2015, la concentration légale en soufre des carburants utilisés sur le territoire canadien figure parmi les plus strictes au monde et les émissions de polluants doivent être limitées à 0,1 %, ce qui encourage l'utilisation de mazout léger ou de gaz naturel, des options moins polluantes. De plus, au port de Québec, près de 78 % du volume de marchandises est transbordé de navire à navire, ce qui, considérant l'efficacité énergétique de ce moyen de transport en comparaison avec le train ou le camion, permet de réduire les émissions de polluants. Les marchandises qui transitent au port de Québec par train ou par camion traversent néanmoins des quartiers densément peuplés. Ces modes de transport ont donc des impacts non seulement environnementaux (bruits, poussières, etc.), mais également sociaux (sécurité, fragmentation des quartiers, etc.), particulièrement lorsqu'il s'agit de matières dangereuses.

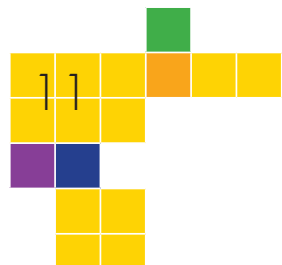
Des normes de sécurité nationales et internationales de même que des lois et règlements instaurés par les divers paliers gouvernementaux viennent toutefois encadrer les activités liées au transport de marchandises.

2 LES ACTIVITÉS DE DRAGAGE ET DE REMBLAYAGE

Le dragage du Saint-Laurent a débuté dans les années 1850 afin de permettre à des navires de grande envergure de circuler plus en amont sur le fleuve. Avant l'époque des premiers dragages, la marchandise devait être transférée à partir de Québec dans des canots de bois, des barques, des chaloupes ou des barges pour remonter le fleuve jusqu'à Montréal. À l'origine, entre Montréal et les ponts de Québec, le chenal de navigation du fleuve avait une profondeur moyenne d'environ 4 mètres; aujourd'hui, cette profondeur est de 11 mètres.

Qu'elles soient effectuées pour la réalisation de nouveaux projets de développement ou pour assurer la sécurité des navires, toutes les opérations de dragage sont légiférées par Pêches et Océans Canada (MPO). Le dragage peut avoir des impacts ponctuels sur la qualité de l'eau, la faune et les habitats aquatiques, selon les caractéristiques du secteur dragué (courants marins, biodiversité, type de sédiments, etc.). Par ailleurs, le dragage à l'intérieur des zones portuaires entraîne généralement de plus faibles impacts sur les habitats aquatiques puisque ces zones ne représentent habituellement pas des milieux d'abondance, propices à la reproduction et à l'alimentation des poissons, compte tenu des perturbations déjà causées par le trafic maritime et les autres activités portuaires.

Vers le milieu du XVIII^e siècle, un règlement municipal stipulait que les colons de Québec devaient se débarrasser de leurs vieux meubles en les empilant sur les rives du fleuve afin d'en permettre le remblayage. En 1984, plus de 38 000 objets de toutes sortes ont été découverts lors des travaux de construction du Musée de la civilisation du Québec, car l'eau du fleuve montait jadis jusqu'au site actuel du musée.



Lorsqu'ils sont exempts de contaminants, les résidus de dragage sont souvent rejetés en eaux libres dans des endroits désignés par le MPO ou servent au remblayage d'un milieu à développer. Selon l'OCDE toutefois, si les sédiments issus du dragage sont contaminés, ils sont soit enfouis profondément dans le sous-sol marin sous une couche de sédiments non contaminés, soit décontaminés en milieu terrestre.

Qu'en est-il au port de Québec ?

La majorité du site du port de Québec a fait l'objet de remblayage, dont tout le secteur Beauport, le secteur de l'Estuaire et des silos à grains, la totalité de la Pointe-à-Carcy qui comprend l'emplacement actuel de l'Agora ainsi qu'une grande partie de l'Anse au Foulon. Aujourd'hui, toutes les opérations de dragage et de remblayage ou de rejets en eaux libres réalisées par le Port de Québec doivent être autorisées par le MPO, conformément à la Loi sur les pêches. Le Port doit également compenser toute perte d'habitat par l'aménagement de nouvelles aires qui répondront aux mêmes fonctions pour les espèces pouvant être potentiellement impactées.

3 L'OCCUPATION DU TERRITOIRE

Les superficies occupées par les ports sont généralement de grande envergure, à mi-chemin entre l'eau et le continent. Les pressions exercées par leur présence s'exercent donc des deux côtés. Les ports en milieu urbain sont parfois limités dans leur potentiel d'expansion à l'intérieur des terres et doivent alors être déployés sur l'eau pour accueillir des navires de plus en plus imposants et entreposer des quantités croissantes de marchandises. Outre les projets d'agrandissement, la densification des activités portuaires ou encore le changement de vocation du territoire peuvent également être envisagés afin de favoriser la croissance économique. Ces changements, quels qu'ils soient, ne relèvent pas seulement de considérations environnementales mais aussi économiques et sociales, la question de la cohabitation avec la population locale devant être posée.

Qu'en est-il au port de Québec ?

Le remblayage du secteur de Beauport, dans les années 60, a favorisé la formation de la plage actuelle de la Baie de Beauport. La vocation récréotouristique du site fut officialisée en 2008 avec l'aménagement de nouvelles infrastructures par l'APQ. Des milliers de personnes fréquentent maintenant cette plage et les battures de Beauport pour ses activités de loisirs (planche à voile, kitesurf, ornithologie, etc.), et la baignade y est permise depuis le 24 juin 2016.

Le projet Beauport 2020 propose l'ajout d'un quai de 610 mètres de long ainsi que le remblayage de 16,9 hectares derrière ce dernier pour l'entreposage de marchandises. Ces nouveaux aménagements permettraient d'accueillir davantage de gros navires. Considérant la valeur récréotouristique du site, le Port propose aussi d'ensabler et de protéger la plage avec les résidus de dragage du site du quai afin de résoudre la problématique d'érosion de celle-ci. L'APQ a formé un forum d'utilisateurs de la Baie de Beauport afin de recueillir les commentaires, préoccupations et suggestions des différents groupes pratiquant une activité récréative dans le secteur.

Le projet suscite actuellement plusieurs préoccupations au sein de la population dont la réduction de la vue sur le fleuve à partir de la baie, le type de marchandises transbordées et les risques associés à la manutention de ces nouvelles marchandises sur la qualité de l'eau et de l'air. Un processus de consultation a été enclenché dans le but de définir un projet qui soit acceptable pour toutes les parties sur les plans économique, environnemental et social. Un vrai défi de développement durable!

4 GESTION DES IMPACTS DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES SUR LA COMMUNAUTÉ

Au même titre que les différents acteurs œuvrant au sein de parcs industriels, les ports présentent un risque d'impact sur la communauté environnante. Les activités commerciales et industrielles qui se déroulent à l'intérieur des limites d'un parc regroupant plusieurs organisations sont habituellement exécutées en continu, de jour comme de nuit et durant toute l'année, afin de répondre adéquatement aux besoins des marchés et des clientèles. Il en est de même pour les ports, qui doivent composer avec cette réalité logistique et économique. Les activités des parcs et des ports impliquent des opérations industrielles qui peuvent engendrer des irritants tels que bruit, poussières, odeurs et lumière; différentes mesures de mitigation doivent alors être déployées afin de minimiser le plus possible les effets négatifs que pourrait ressentir la communauté avoisinante.

Qu'en est-il au port de Québec?

Le port de Québec et ses utilisateurs ont mis en œuvre différentes mesures pour réduire les impacts négatifs sur la communauté, dont le risque d'émission de poussières. Les mesures suivantes ont notamment été implantées: l'installation de canons à eau et de gicleurs visant à créer des murs d'eau afin d'alourdir les minerais transbordés et entreposés, la mise en circulation de camions épandeurs d'eau afin de maintenir les poussières au sol et la construction de hangars pour la manutention sous couvert de certains minerais.

En dépit des améliorations apportées, certains groupes de citoyens de Limoilou prétendent que les activités portuaires génèrent encore des épisodes de poussières dans leur quartier. Afin de faire le point sur la qualité de l'air à Limoilou, la Direction de santé publique a annoncé, en novembre 2015, la tenue d'une étude d'une durée de deux ans visant à analyser la qualité de l'air extérieur ainsi que d'autres facteurs environnementaux à Limoilou. Plusieurs industries autres que celles du port ainsi que la présence de nombreux tronçons routiers d'importance font partie des éléments à évaluer. Cette étude devrait commencer en 2016. Des stations de mesure de la qualité de l'air sont également installées sur le territoire du port et dans les quartiers avoisinants; le Port de Québec et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques diffusent en ligne les données sur la qualité de l'air enregistrées quotidiennement par leur station respective située dans le quartier Limoilou.

E NJEUX DE COHABITATION

La popularité des différents espaces du port de Québec réservés à des fins récréatives témoigne de l'importance et de l'amour que les citoyens de la ville portent à leur fleuve. Le reste du territoire portuaire, soit 80 % de celui-ci, est utilisé à des fins commerciales et administratives qui sont généralement peu connues de la population.

C'est peut-être pour ces raisons que la population réclame aujourd'hui un meilleur accès à l'information relativement aux activités et aménagements qui ont lieu à proximité des zones habitées. Il est normal que les populations avoisinantes soient exigeantes, et plusieurs demandes de consultation et d'études des effets environnementaux (ÉEE) ont été adressées. L'exemple de la construction des silos blancs à l'Anse au Foulon, en 2013, est caractéristique d'un mode de gestion que la population désapprouve, c'est-à-dire qui n'inclut pas suffisamment les citoyens dans le processus décisionnel. L'APQ s'était alors engagée à développer de meilleurs canaux de communication et à mieux intégrer la participation citoyenne lors des projets à venir sur son territoire. C'est ainsi que l'APQ a mis sur pied le Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC), qui vise à favoriser la compréhension du public et à donner à la communauté des occasions d'apporter des suggestions afin de bonifier les projets.

Quant au projet Beauport 2020, il est présentement analysé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE). En novembre 2015, les citoyens ont eu l'occasion de s'exprimer quant aux composantes de l'environnement qui risquaient d'être affectées par le projet et à celles qui devraient être examinées dans l'étude d'impact environnemental.

La transparence au niveau de la communication, la consultation de la population et la poursuite des efforts de réduction des impacts environnementaux constituent des impératifs à l'acceptabilité sociale des projets futurs et à la bonne cohabitation entre la population et le port de Québec.

Principales références

Site du Port de Québec : www.portquebec.ca

OCDE (2011). *Impacts environnementaux de la navigation : le rôle des ports* [version en fichier PDF]. doi : <http://dx.doi.org/10.1787/9789264097353-fr>