



LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

» ÉDITORIAL

À QUAND LA RECONNAISSANCE DU SAINT-LAURENT COMME PATRIMOINE NATIONAL?

En mars dernier, les Amis de la vallée du Saint-Laurent ont demandé officiellement au gouvernement du Québec, par l'intermédiaire de M. Claude Béchar, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de procéder à la reconnaissance officielle du Saint-Laurent comme patrimoine national, selon l'engagement inscrit en ce sens dans la Politique de l'eau.

Le moment nous paraît définitivement venu de donner au Saint-Laurent ce statut éminent, fondateur et inspirant. Les Amis de la vallée du Saint-Laurent en ont promu et développé l'idée depuis un bon moment déjà. Parallèlement, depuis plusieurs années, les initiatives d'envergure en faveur du Saint-Laurent et de la place qui lui revient dans la vie et le cœur des Québécois et dans le développement durable qu'ils veulent assurer au Québec se sont multipliées.

La Politique nationale de l'eau est ensuite venue, mettant de l'avant « les axes majeurs suivants pour la gestion du Saint-Laurent : reconnaître un statut particulier au Saint-Laurent, afin de rendre compte de l'importance de sa valeur intrinsèque pour les Québécois et les Québécoises; mettre en œuvre la gestion intégrée du Saint-Laurent ».

La mise en œuvre de sa gestion intégrée est actuellement en préparation. Il serait hautement significatif et stimulant qu'elle bénéficie, dans sa mise en place, de la force symbolique de la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national.

Cette reconnaissance pourrait avantageusement se présenter à l'occasion d'un évé-

ment public important en lien, directement ou indirectement, avec le Saint-Laurent. Parmi ces événements, mentionnons l'installation officielle du Conseil du Saint-Laurent, chargé de présider à sa gestion intégrée, ou l'un des grands événements qui marqueront en 2008 le quatrième centenaire de Québec, notamment le Sommet de la Francophonie. Celui-ci permettrait par exemple de souligner que Québec est la ville mère de l'installation européenne et française sur le Saint-Laurent et au delà.

Il conviendrait, pour la force de la valeur symbolique que cela conférerait à cette reconnaissance, que cette dernière soit l'objet d'un acte solennel de l'Assemblée nationale. Afin de lui assurer la possibilité d'effets tangibles et significatifs, il conviendrait également qu'elle ait la forme d'un instrument à valeur juridique. On peut penser à un acte législatif ou réglementaire rendant possible, dans le cadre de la gestion intégrée du Saint-Laurent, l'introduction dans les lois et règlements existants ou à venir de dispositions privilégiées relatives spécifiquement au Saint-Laurent et à ses usages. ¹

A défaut de faire l'objet d'une reconnaissance officielle de sa valeur patrimoniale par le gouvernement du Québec, il faut craindre que le fleuve continue d'être développé selon une gestion morcelée, et cela, même après la mise en place de mécanismes devant enclencher sa gestion intégrée. L'esprit, l'enthousiasme n'y seraient pas ou y seraient nettement moins. Au contraire, de pouvoir s'appuyer sur cette reconnaissance permettra au gouvernement, et singulièrement au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, d'orienter les actions et les investissements selon un axe commun de développement durable. Notons que cette démarche n'entraînera aucun coût; on peut même espérer des économies, les sommes d'argent étant affectées avec plus de cohérence.

Cette reconnaissance renforcera également le leadership du gouvernement du Québec dans la conduite des initiatives d'envergure et des grands dossiers, généraux et particuliers, touchant le Saint-Laurent.

Il sera important, enfin, que cette reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national rencontre un accueil pleinement ouvert et une adhésion entière, éclairée et durable de la part de la population, des usagers du fleuve, de la société civile et des instances municipales et gouvernementales. À cette fin, il faudra prévoir auprès de ces milieux une promotion d'envergure et spécifique de l'événement, de sa signification et de sa portée. Cette promotion sera à poursuivre par la suite dans le but de bien enraciner au cœur des Québécois un sentiment d'attachement au Saint-Laurent, patrimoine national du Québec.

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent espéraient pouvoir s'en remettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour un cheminement efficace et rapide de cette reconnaissance

jusqu'à sa conclusion pleine et entière. Ils n'ont malheureusement reçu aucun signe, encore, d'une volonté officielle effective allant dans ce sens. Ils réfléchissent à ce qui pourrait être fait maintenant pour débloquer ce dossier si hautement significatif pour le Saint-Laurent et pour le Québec. »

ANDRÉ STAINIER, président



Le Saint-Laurent, par Louis Rhéaume, pilote, membre du CA.

1 À titre d'exemples de ce que cet acte pourrait contribuer à faciliter, évoquons: l'introduction, dans les plans d'aménagement des MRC et des Communautés métropolitaines riveraines, de dispositions spécifiques quant à l'aménagement des rives du fleuve; des incitatifs légaux et fiscaux aux municipalités riveraines pour la création de parcs et autres espaces riverains au bénéfice de l'ensemble de la population; un mécanisme rendant possible un retour progressif du littoral et du lit du fleuve au domaine public là où il a été l'objet d'aliénations réversibles; des incitatifs légaux ou fiscaux au développement et à la pratique d'usages favorables à la conservation et à une mise en valeur d'intérêt public durable des milieux aquatiques et riverains du fleuve; une participation gouvernementale statutaire à la mise en place et au maintien des infrastructures nécessaires au développement du cabotage entre les régions riveraines du Saint-Laurent; une priorité donnée à la mise en valeur récréotouristique ou patrimoniale de certains segments des rives du fleuve.

CONVOCATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2006

le mercredi 29 novembre 2006 à 18h00*,
1134, Grande Allée, 6e étage, à Québec

Monsieur JEAN-PAUL L'ALLIER, ancien maire de Québec, nous fera le plaisir de venir nous entretenir de sa vision de la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national, un objectif cher aux Amis de la vallée du Saint-Laurent.

Nous procéderons ensuite à la tenue de l'assemblée générale annuelle statutaire.

À l'ordre du jour, en plus des points statutaires habituels, le Conseil d'administration vous proposera l'amendement suivant à nos Statuts et Règlements :

Il est proposé d'ajouter, après la section 2 : « Les membres », la section 2A : « Les membres d'honneur », et que l'article 2A : « Les membres d'honneur » se libelle ainsi :

2A.1 Membre d'honneur : Peut être membre d'honneur tout individu reconnu pour son apport exceptionnel aux connaissances sur le Saint-Laurent, à sa protection, à sa promotion, à sa mise en valeur ou à son aménagement.

2A.2 Nomination : Le membre d'honneur est nommé par le Conseil d'administration suite à la recommandation unanime d'un comité de sélection mis sur pied à cette fin; le membre d'honneur ne peut être membre du Conseil d'administration.

2A.3 Durée : Le membre d'honneur est nommé à vie.

2A.4 Nombre : Le nombre de membres d'honneur est limité à dix (10) individus.

2A.5 Fréquence : Le Conseil d'administration peut nommer un (1) membre d'honneur par année sauf si la qualité des candidatures le justifie, auquel cas un maximum de deux (2) membres d'honneur pourront être nommés.

Exceptionnellement, la première année suivant l'adoption de la catégorie Membre d'honneur, trois (3) individus pourront être nommés si la qualité des candidatures le justifie.

Nous vous invitons chaleureusement à saisir cette belle occasion de nous retrouver, d'échanger avec M. Jean-Paul L'Allier sur sa vision de la reconnaissance due au Saint-Laurent et de jeter ensemble un regard sur l'année qui s'est terminée et sur celle qui vient.

ANDRÉ STAINIER, président

* Stationnement gratuit - Un léger buffet sera servi à 18h00. RSVP tél. : 522-8886

TOURNÉE «Transport maritime et Environnement – Avantages, Réalisations, Défis»

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL) préparent actuellement une campagne de sensibilisation au transport maritime sur le Saint-Laurent du point de vue des avantages qu'il offre, mais aussi des défis qu'il doit encore relever, en matière environnementale. On insistera beaucoup sur les réalisations, ou « bonnes pratiques environnementales », très nombreuses, déjà en cours.

Cette campagne prendra la forme d'une tournée des milieux environnementaux, des municipalités riveraines dotées d'un port, des organisations gouvernementales concernées, des entreprises industrielles et commerciales expéditrices et des entreprises maritimes intéressées. Nous envisageons des activités et des rencontres à Québec, Montréal, Trois-Rivières, Bécancour, Sorel, Valleyfield, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Rimouski, Cacouna, Matane, Gaspé, etc. Ces activités devraient avoir lieu entre janvier et avril 2007.

Le scénario prévu comprend aussi des communications et des rencontres avec les médias qui desservent les localités visées. Cette approche médiatique (hebdomadaires, quotidiens, radio, T.V.) se fera en collaboration avec les organismes et les intérêts locaux gravitant autour des clientèles cibles.

Les AVSL bénéficieront de l'aide d'un comité-conseil, formé de représentants du Comité de concertation Navigation (CCN), du Forum de concertation sur le transport maritime, de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et de Stratégies Saint-Laurent. Le comité-conseil apportera notamment son expertise dans la définition des grands enjeux de la problématique et du discours qui sera véhiculé.

Les AVSL assumeront la préparation et la coordination de l'ensemble du projet, tant au chapitre des contenus et de l'organisation que de la logistique administrative de toute l'activité. Pour les activités de communication, ils seront assistés de l'aide bénévole d'un spécialiste en relations publiques, membre du conseil d'administration.

Peut-être aurons-nous l'occasion de rencontrer bien des membres des AVSL au cours de cette tournée! Nous le souhaitons vivement. »

HOMMAGE À M. HUGUES MORRISSETTE

Monsieur Hugues Morrissette est décédé le 15 juillet dernier. Le conseil d'administration, dont il était membre, a tenu à lui rendre hommage « pour la générosité, la fidélité et la grande compétence avec lesquelles il a toujours appuyé l'action des Amis de la vallée du Saint-Laurent, comme directeur général du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent d'abord, puis, après sa retraite, comme membre de leur conseil. »

Le conseil a souligné combien M. Morrissette avait apporté à l'organisme par sa créativité, que ce soit à l'occasion des forums de 1998 et 1999, pour la mise en route de l'ouvrage *À la découverte du Saint-Laurent* ou pour l'idée du projet *Le Saint-Laurent et le rayonnement de Québec en Amérique française*, proposé pour le 400^e anniversaire de Québec en 2008. « Un provocateur, un ouvrier de nouveaux chemins », a dit de lui un membre du conseil. »

LE DÉFI INTERNATIONAL DES JEUNES MARINS

Le *Défi international des jeunes marins* est un organisme à but non lucratif qui vise à raviver l'intérêt des Québécois et des Québécoises, particulièrement des jeunes, envers leur patrimoine maritime et fluvial.

Au travers des programmes de formation en voile, aviron, navigation et matelotage, le Défi aspire à développer, chez les jeunes, les valeurs de coopération, de solidarité et de travail d'équipe. En leur apprenant les manœuvres d'une embarcation de voile-aviron de 38 pieds, les programmes du Défi visent également le développement des aptitudes de leadership, de communication, et permettent le dépassement de soi à travers l'aventure et l'effort.

En utilisant comme embarcation la « yole de Bantry »¹ pour ses programmes, le Défi aspire à intéresser les jeunes à la fabrication de bateaux de bois et au riche héritage maritime du Québec, et par le fait même les encourager à se réapproprier le fleuve Saint-Laurent comme lieu privilégié de navigation.

Enfin, à travers la participation à des compétitions internationales qui réunissent des jeunes de plusieurs pays, le Défi vise à encourager les jeunes Québécois à développer des liens amicaux et culturels avec d'autres jeunes de plusieurs nations.



Texte et photo repris au site www.defijeunesmarins.com

Le Défi au Québec

Le *Défi international des jeunes marins* existe au Québec depuis 2002. Il s'inspire de deux organismes internationaux déjà existants, soit l'*Atlantic Challenge* et le *Défi des jeunes marins*, lesquels organisent, sur une base régulière, des rencontres internationales de savoir-faire marin.

Le Défi veut promouvoir l'esprit et les valeurs que prônent ces organismes internationaux :

- » En favorisant l'apprentissage du savoir-faire marin chez les jeunes riverains du fleuve Saint-Laurent.
- » En créant une émulation locale, Québec, Rimouski, Lévis, Sorel, Trois-Rivières, Montréal et tout le long du Saint-Laurent, par la construction de yoles et la formation d'équipages.
- » En organisant la participation d'un équipage québécois par l'inscription d'une yole aux compétitions internationales en 2006.
- » En accueillant, à Québec, en 2008, un grand rassemblement de jeunes équipages en provenance d'une douzaine de pays pour participer à une compétition internationale de voile-aviron. «

¹ La yole de Bantry ou yole de 1796 est l'embarcation qui accompagnait le navire amiral des flottes françaises au XVIII^e siècle et servait à l'amiral à rallier le rivage. Un amiral français aurait été fait prisonnier par les Anglais avec sa yole au large de Bantry en Irlande en 1796. Cette yole a été conservée et sert de modèle aux « yoles de Bantry » actuelles.

LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER ÉNERGIE CACOUNA

La soumission, au printemps dernier, du projet d'implantation d'un terminal méthanier dans le port de Gros-Cacouna à un processus d'examen public, bien que le projet ait été annoncé après celui de Rabaska à Beaumont-Lévis, était une première au Québec. La nouveauté d'un tel développement industriel et portuaire sur les rives du Saint-Laurent était un motif de plus pour que les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL) prennent part à cet examen et, d'abord, demandent qu'il y ait audience publique, ce qu'ils ont fait.

Ce projet préoccupait les AVSL à divers titres :

- 1** par sa justification d'abord comme projet d'importation par voie maritime de gaz naturel, source d'énergie s'ajoutant à d'autres, effectivement ou potentiellement disponibles sur place ;
- 2** par ses impacts sur le Saint-Laurent ensuite, du fait de la navigation et des installations et activités portuaires qu'il suppose ;
- 3** par ses impacts, enfin, sur l'environnement fluvial et riverain ainsi que sur les usages en cours dans le milieu marin et terrestre où il s'implante.

Les AVSL ont participé à l'audience publique et y ont fait valoir, notamment, les considérations suivantes.

» La justification du projet

Du point de vue de l'intérêt public, la raison d'être du projet est de diversifier les sources de gaz naturel disponibles au Québec, en vue d'en sécuriser l'approvisionnement et d'en modérer les prix par le jeu de la concurrence entre les sources.

Compte tenu de ce que le gaz naturel est une énergie polluante et source de gaz à effet de serre, nous avons dit craindre qu'une autorisation gouvernementale qui serait donnée au projet facilite et encourage le développement du recours au gaz naturel en lieu et place du recours aux filières d'énergie plus « propres ».

Nous savons par ailleurs que le gaz naturel est une énergie moins polluante que d'autres et qu'il peut donc y avoir intérêt à ce qu'elle se substitue à certaines de ces autres, notamment pour de nouveaux développements où il ne serait concrètement pas possible de recourir à une énergie moins polluante que le gaz naturel.

En conséquence, nous avons recommandé que le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Cacouna ne soit autorisé qu'à condition que le gouvernement du Québec mette en place des dispositions pour que le gaz naturel ainsi importé ne se substitue pas à des énergies moins polluantes là où de telles énergies sont utilisées et qu'il n'y soit recouru pour des développements nouveaux que là où il ne sera pas possible de recourir aux économies d'énergie ou à des énergies moins polluantes.

» La navigation et les activités portuaires

La route retenue pour le passage des méthaniers serait la route passant au sud de l'Île rouge. Ce trajet comporte plusieurs avantages tels l'effet moindre des vents et du courant de la rivière Saguenay, le passage moins prolongé à l'intérieur du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent ainsi que le faible nombre de bateaux touristiques d'observation des baleines dans ce secteur.

Les AVSL ont déclaré approuver ce choix du chenal sud pour la circulation des méthaniers, si celle-ci devait être autorisée, et souhaiter que cette route soit la plus souvent utilisée afin de limiter les impacts que la circulation pourrait avoir à l'intérieur de l'espace protégé du parc marin.

» Navigation, pilotage, et manœuvres d'arrivée et de départ

La navigation des navires dans le Golfe et le fleuve Saint-Laurent, le pilotage et les manœuvres d'arrivée / départ ainsi que le déchargement des méthaniers sont des activités qui, selon les AVSL, devront faire l'objet d'une attention particulière. En effet, le pilotage depuis la station de pilotage Les Escoumins et les manœuvres mentionnées se doivent d'être très sécuritaires et être effectués par des pilotes dûment brevetés. Pour cela, une étude exhaustive des imprévus et situations d'urgence doit avoir été réalisée, telle par exemple l'étude des alternatives à un manque / bris de l'appareil à gouverner, à une panne de moteur survenant tant lors de la navigation du navire que durant les manœuvres mentionnées. Il faut avoir envisagé aussi les aléas du climat ainsi que l'accostage de nuit, qui diffère de celui de jour.

» La jetée et le quai de transbordement

La jetée et le quai de transbordement auraient des impacts significatifs pour les résidents et les villégiateurs de Cacouna et des municipalités avoisinantes (Isle-verte, Notre-Dame des Sept Douleurs), pour les randonneurs de la presqu'île de Gros-Cacouna et pour les navigateurs, les passagers et les plaisanciers circulant sur le fleuve.

Il serait intéressant de comparer la jetée proposée à Gros-Cacouna avec celle existant à Saint-Romuald, servant aux activités de la raffinerie d'Ultramar. Cette dernière a été construite il y a plusieurs dizaines d'années. Son impact visuel sur le paysage est important. Compte tenu de la sensibilité actuelle au paysage et des progrès de l'ingénierie, la jetée prévue aujourd'hui à Cacouna devrait avoir un impact considérablement moindre et mieux s'intégrer au paysage environnant.

Faute toutefois de pouvoir atténuer complètement la présence de ces structures, les AVSL sont d'avis que le projet devra favoriser leur intégration aux usages actuels ou potentiels du milieu ainsi qu'améliorer leur aspect architectural et visuel. De composantes purement négatives au plan environnemental, elles pourraient même acquérir ainsi un certain caractère positif, tant par leur apparence que par certains usages qui en seraient faits. Cette ouverture à des usages du milieu pourrait aussi permettre à la longue, pensons-nous, une meilleure intégration et acceptabilité du projet par la population et le grand public. Par exemple, en plus d'être une composante des infrastructures du port servant au déchargement du gaz naturel liquéfié (GNL), la jetée pourrait être aménagée de façon à devenir un lieu de promenade accessible à la population durant les longues périodes où aucun méthanier ne serait présent.

Cette vision est inspirée des « piers » (quais) de la côte Est américaine. Les AVSL voient la jetée devenir ponctuellement un lieu social et festif de ce type.

» L'environnement

Le projet se situe dans un environnement naturel riche. Une partie du fleuve bordant la presqu'île ainsi que le secteur du marais de Cacouna sont homologués *Aire de Concentration d'Oiseaux Aquatiques* (ACOA). Le même marais de Cacouna est, avec ses environs, un site ornithologique d'importance régionale, le troisième meilleur site pour l'observation des oiseaux au Québec. Cet espace naturel bordant le site du terminal méthanier fait également partie de projets futurs pour améliorer la protection des espèces du secteur et de leur habitat. Les facteurs susceptibles d'avoir des impacts importants sur les diverses faunes présentes dans le secteur sont : la réduction possible d'habitats d'espèces sensibles et le dynamitage prévu dans la falaise, de même que les rejets de gaz naturel et d'azote dans l'air, et le réchauffement du gaz naturel liquide stocké dans les réservoirs. Le pompage de l'eau de ballast pourrait s'avérer aussi être très néfaste pour les jeunes éperlans arc-en-ciel.

Les faunes susceptibles d'être touchées sont les oiseaux marins, du marais et de l'île de Gros-Cacouna ; les oiseaux migrateurs ; les poissons ; les mammifères marins.

Afin de diminuer la réduction des habitats d'espèces sensibles et les impacts sur eux, il est recommandé que soit repensé l'aménagement du site de façon à y intégrer les infrastructures sans avoir besoin de dynamiter la falaise et qu'une attention particulière soit apportée aux modifications et aux compensations qui pourront être apportées aux marais afin d'en conserver autant la superficie que les caractéristiques, voire de les bonifier.

» Les usages

Nous pensons particulièrement à la chasse aux oiseaux migrateurs, à la pêche sportive, à la plaisance motorisée et non motorisée, à l'observation des oiseaux, à la promenade et la randonnée.

L'élément le plus restrictif pour certaines activités qui sont pratiquées dans le secteur est le périmètre de sécurité qu'Énergie Cacouna prévoit établir autour des installations. La mise en application de ce dernier pourrait restreindre la pratique de la navigation de plaisance autour du port, ce qui pourrait s'avérer dommageable pour le développement de la route bleue (kayak). Également, ce périmètre prévoit empêcher l'utilisation du sentier ouest de l'île, celui menant actuellement au sommet de la falaise. De même, certaines gens se demandent si la route du port restera accessible à la population. Bordant le bassin ouest, elle représente un lieu intéressant pour l'observation de nombreuses espèces en migration.

Nous recommandons qu'en ce qui touche aux usages sociaux en cours dans le secteur qui seraient affectés par des impacts causés par le projet ou par des restrictions ou limitations liées à celui-ci, les aménagements et les accommodements possibles et pertinents soient pensés, discutés et décidés avec les organismes représentatifs.

» **Conclusion**

Pour conclure, nous nous sommes déclarés d'avis qu'il est difficile actuellement d'évaluer si un projet local de terminal méthanier au Québec, tel le projet Énergie Cacouna, est en mesure de s'inscrire dans la poursuite du développement durable. Il faudrait pour cela qu'ait d'abord été traitée et résolue la question de savoir si et comment des sources d'alimentation en gaz naturel par voie maritime peuvent s'inscrire dans cette perspective.

En tout état de cause, nous avons examiné les impacts que le projet pourrait avoir en matière de navigation et d'activités portuaires, d'aménagement et de paysages, d'environnement naturel et d'usages et nous avons proposé des mesures susceptibles d'éviter ou de diminuer ces impacts, au cas où le projet serait autorisé par le gouvernement.

Nous attendons maintenant cette décision du gouvernement, en même temps que nous nous préparons à faire le même genre d'analyses et de recommandations au sujet du projet Rabaska, dont l'examen en audience publique, également demandé par nous, commence en décembre. «



Bateaux en route sur le Saint-Laurent, par Louis Rhéaume, pilote, membre du CA.

LE PROJET D'UNE NOUVELLE PRISE D'EAU DANS LE SAINT-LAURENT DANS LE SECTEUR DE SAINTE-FOY

Au cours de l'année 2005, la Ville de Québec a fait état d'un projet d'aménagement d'une nouvelle prise d'eau dans le Saint-Laurent, secteur de Sainte-Foy. Suite aux premières consultations initiées par la Ville, puis au vu de l'information diffusée par le BAPE sur ce projet, les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL) ont demandé la tenue d'une audience publique.

Le BAPE présentait le projet ainsi : « La Ville propose l'aménagement d'une nouvelle prise d'eau afin de remplacer l'actuelle prise d'eau de Sainte-Foy, construite en 1963. Bien qu'elle soit encore fonctionnelle, l'actuelle prise d'eau est vulnérable aux incidents majeurs qui peuvent se produire sur le fleuve Saint-Laurent tels l'obstruction par le frazil (fragments de glace) et les herbes aquatiques ainsi que le déversement de produits toxiques. Si l'un de ces incidents survenait, environ 120 000 résidents pourraient être privés d'eau potable car il n'existe pas de prise d'eau d'urgence. Le promoteur souhaite donc, d'une part, construire une nouvelle prise d'eau et, d'autre part, réhabiliter la prise d'eau actuelle afin qu'elle serve de prise d'eau d'urgence. Pour l'aménagement de la nouvelle prise d'eau, deux méthodes sont envisagées : la méthode en tranchée et celle par forage directionnel. »

Voici en quels termes les AVSL ont demandé la tenue d'une audience publique : « Les AVSL

sont particulièrement préoccupés par l'impact des travaux sur le fleuve et le rivage, notamment le creusage avec dynamitage, envisagé comme une des possibilités, d'une large et longue tranchée dans le lit du fleuve à partir de la rive (il s'agirait d'une tranchée de 450 mètres). Les effets de pareil creusage sur le lit du fleuve, le milieu aquatique, les habitats, la faune et la qualité de vie des riverains sont susceptibles d'être importants. Ils sont à éviter dans la plus grande mesure possible.

Or le promoteur lui-même fait état d'une autre possibilité, considérée comme réalisable malgré certains problèmes possibles, et à coûts comparables : un forage directionnel, option de nature à générer de loin moins d'impacts sur le milieu fluvial et riverain.

Les AVSL souhaitent fortement que l'option retenue soit celle du forage directionnel. Ils conviennent que cela demande éventuellement une analyse plus approfondie. Afin que celle-ci puisse être faite, et cela par une instance à la fois compétente, neutre et objective ainsi que vouée, par mandat, à la défense et à la promotion de l'intérêt public, les Amis de la vallée du Saint-Laurent demandent la tenue d'une audience publique du BAPE sur le projet d'aménagement de la nouvelle prise d'eau de Sainte-Foy par la Ville de Québec. »

La question du dynamitage et la possibilité de l'éviter en recourant au forage directionnel ont été longuement étudiées au cours de l'audience. Il est apparu que, dans l'option creusage, le dynamitage ne serait éventuellement nécessaire que sur les 130 premiers mètres, faits de roc; le reste du trajet se situant en terrain meuble, il pourrait être creusé par les méthodes conventionnelles. Il est également apparu que, dans l'option forage directionnel, celui-ci se heurterait à de grandes difficultés dans la partie du trajet venant au delà de ces 130 premiers mètres, partie faite de terre meuble, facilement

instable et semée de roches éparses et imprévisibles, pouvant faire dévier la foreuse.

Cette situation a amené les AVSL à proposer une solution mixte. Il s'agirait de procéder par forage directionnel pour les 130 premiers mètres, ceux qui, passant dans le roc, nécessiteraient, sinon, du dynamitage et, se situant en zone accessible à sec à marée basse, entraîneraient le recours au camionnage pour l'évacuation des débris du dynamitage. Le reste se ferait par creusage en zone immergée, sans dynamitage ni camionnage, les débris étant évacués par barge. Avec cette solution mixte, on éviterait donc tout dynamitage, notamment près des résidences, ainsi que le camionnage en zone intertidale. D'autres avantages s'ajouteraient à ceux-ci, notamment une plus grande facilité générale de réalisation du projet.

Compte tenu de ses avantages et de ce que les impacts environnementaux dommageables qu'elle a sont relativement très

limités, moins nombreux et plus faibles que ceux du creusage étendu à l'ensemble du parcours, avec dynamitage pour le début de celui-ci, c'est cette solution mixte (forage de 0 à 130 m, creusage sans dynamitage de 130 à 450 m) que nous avons recommandée comme à préférer.

Dans son rapport, le BAPE n'a cependant pas retenu notre suggestion. Il retient l'option du creusage avec dynamitage, en demandant seulement un certain déplacement du tracé à suivre, mais aussi la sécurisation de la falaise sur laquelle sont adossées les résidences riveraines et dont la stabilité pourrait être affectée par le dynamitage. Cette sécurisation nous paraissant particulièrement coûteuse et peut-être pas susceptible d'apaiser les craintes des résidents, nous attendons avec intérêt quelle sera la décision du gouvernement quant à l'option qu'il demandera à la Ville de mettre en œuvre. «

NOUVELLE ADRESSE, NOUVELLE SIGNATURE

Nous avons déménagé à la fin de décembre 2005, en même temps que plusieurs autres organismes environnementaux, au nouveau Centre Culture et Environnement Frédéric Back, situé au 870, avenue De Salaberry, à Québec, où nous occupons le bureau 102. Vous trouverez à la dernière page de ce bulletin notre nouvelle adresse postale et notre nouvelle adresse courriel; nos numéros de téléphone et de télécopieur restent les mêmes.

Comme vous l'aurez remarqué, nous avons aussi adopté une nouvelle signature graphique qui illustre bien notre mission et nos objectifs de réalisation d'actions concrètes de conservation et de mise en valeur du fleuve et de ses rives.



LES AMIS DE LA VALLÉE DU
SAINT-LAURENT



L'estuaire du Saint-Laurent aux Grandes Bergeronnes, par Louis Rhéaume, pilote, membre du CA.

» PRODUCTION

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

870, avenue De Salaberry, bureau 102

Québec (Québec) G1R 2T9

Téléphone : (418) 522.8886

Télécopieur : (418) 522.7555

Courriel : amis@avsl.qc.ca

Site Web : www.avsl.qc.ca