

Étude d'impact sur l'industrie touristique du projet Rabaska

présenté à

Rabaska

par

Desjardins Marketing Stratégique

en collaboration avec

Option aménagement

Québec
Juin 2006

Table des matières

<i>À propos de Desjardins Marketing Stratégique</i>	ii
<i>À propos de Option Aménagement</i>	iii
1. Préambule	1
2. Rappel du mandat et des objectifs	2
3. Considérations méthodologiques	3
4. Les grandes tendances	5
4.1. La notion de paysage humanisé	5
4.2. Le tourisme industriel	6
4.3. Le développement durable et sa relation avec le tourisme	7
5. L'environnement portuaire et la cohabitation avec le tourisme : l'exemple de la ville de Québec	9
6. Les sites comparables	12
6.1. Dominion Cove Point LNG, LP	12
6.2. Elba Island LNG	14
6.3. Snam Rete Gas : Port de Panigaglia.....	19
6.4. Enagas : Port de Huelva	22
6.5. Enagas : Port de Barcelone	25
7. Les profils touristiques des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches	29
7.1. Région touristique de Québec	29
7.2. Région touristique de Chaudière-Appalaches.....	31
8. L'analyse de caractérisation du paysage	38
8.1. Méthodologie	38
8.2. Les critères d'analyse	41
8.3. Les caractéristiques du paysage à l'échelle régionale	42
8.4. Caractéristiques physiques des infrastructures du terminal méthanier et les mesures d'atténuation visuelles proposées.....	43
8.5. Les facteurs atténuants	45
8.6. Les sites et les corridors touristiques évalués.....	47
9. Conclusions de l'étude	60
10. Bibliographie	62

À propos de Desjardins Marketing Stratégique

Entreprise créée en 1993, Desjardins Marketing Stratégique est un cabinet-conseil qui regroupe une douzaine de ressources professionnelles et administratives. L'ensemble de cette expertise-conseil fournit sur mesure des services personnalisés et adaptés dans le domaine de la planification et du marketing stratégique. Connue d'abord pour ses interventions justes et rigoureuses dans le secteur du tourisme, son champ d'expertise s'étend à une dizaine d'autres. Le président fondateur, monsieur Jean-Paul Desjardins, est maintes fois intervenu comme expert dans plusieurs dossiers de potentialité et de faisabilité. Au cours des cinq dernières années, il a siégé au sein du conseil d'administration de l'Office du tourisme et des congrès de Québec, notamment trois ans comme président.



À propos de Option Aménagement

Fondée en 1985, Option Aménagement est une équipe de professionnels, constituée principalement d'architectes paysagistes. Cette entreprise qui œuvre partout au Québec est reconnue pour ses interventions dans cinq champs d'expertises spécifiques : l'architecture de paysage, l'interprétation et la mise en valeur du patrimoine, le tourisme, l'urbanisme et les études de paysage. Cette équipe a, à plusieurs reprises, démontré sa capacité à créer des conceptions originales et à appliquer des solutions novatrices.



1. Préambule

Le projet Rabaska est né d'une collaboration entre Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge inc., trois chefs de file dans le secteur du transport et de la distribution de gaz naturel. Le projet consiste en la construction d'un terminal méthanier aux abords du fleuve Saint-Laurent à Lévis.

La principale question à l'origine de notre étude est la suivante :

L'implantation de telles installations industrielles, soit un terminal méthanier, peut-elle avoir des conséquences sur l'industrie touristique du secteur?

Rabaska nous a donc mandaté afin d'évaluer les impacts de l'implantation du terminal méthanier en ce qui a trait à l'achalandage touristique des zones situées à proximité du futur terminal.

Tout au long de nos analyses, nous démontrons que la présence de telles infrastructures industrielles aura très peu d'effet sur l'expérience touristique des visiteurs des zones avoisinant les installations. Par ailleurs, soulignons que les zones limitrophes au terminal Rabaska, soit les zones touristiques de Lévis et de Bellechasse, sont peu fréquentées par les touristes et présentent une offre touristique limitée en ce qui concerne les attraits et les établissements d'hébergement.

Nous avons également évalué les impacts potentiels du projet Rabaska sur l'expérience touristique visuelle des visiteurs de la région de Québec, celle-ci accueillant une proportion beaucoup plus élevée de visiteurs annuellement. Nous voulions ainsi analyser si l'expérience de visite à certains endroits de la région pourrait être affectée, d'un point de vue visuel, par la présence des installations. Là encore, notre étude confirme qu'aucun impact négatif significatif ne sera engendré.

Pour appuyer nos conclusions, nous nous référons à cinq sites comparables en Europe et aux États-Unis, lesquels abritent un terminal méthanier et constituent des régions très touristiques. Pour chacun des comparables étudiés, il existe, depuis de nombreuses années, une excellente cohabitation entre l'industrie touristique et les installations portuaires des terminaux méthaniers. Le contexte touristique de chaque comparable fait d'ailleurs preuve d'une grande vigueur et les activités des terminaux situés à proximité des zones touristiques ne semblent pas poser problème.

2. Rappel du mandat et des objectifs

L'étude dont il est question dans le présent document consiste à évaluer si les aménagements éventuels d'un terminal méthanier sur la rive sud de Québec, soit plus précisément à Lévis, pourraient avoir des impacts sur l'activité touristique de la région de Lévis et de Québec.

Les objectifs spécifiques poursuivis dans le présent document sont les suivants :

- analyser les principales tendances en lien avec le projet de terminal méthanier ou l'industrie touristique;
- présenter les profils touristiques et l'évolution de l'affluence touristique des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches au cours des quatre dernières années;
- identifier les principaux points d'intérêt touristique (attraits et établissements d'hébergement) à proximité du site de Rabaska et en estimer l'achalandage touristique;
- faire l'étude de sites comparables afin d'évaluer les impacts engendrés par les activités des terminaux méthaniers sur l'industrie touristique de certaines régions;
- faire une étude de l'impact du terminal méthanier sur les principaux points d'intérêt touristique d'où le terminal serait visible;
- évaluer la cohabitation possible entre les industries portuaire et touristique à travers le contexte historique et actuel de la Ville de Québec.

3. *Considérations méthodologiques*

Les principales démarches entreprises pour la réalisation de notre premier volet de l'étude sont les suivantes :

- la tenue d'un atelier de travail en début de mandat entre l'équipe de Desjardins Marketing Stratégique et celle d'Option aménagement afin de réviser les objectifs de l'étude et de discuter de l'accomplissement des travaux;
- des entretiens téléphoniques auprès de certaines sources :
 - Herman Schieke, Département du développement économique du comté de Calvert, Maine;
 - Alfons Calderon, Bureau du Québec à Barcelone;
 - Josep Anton Rojas, Tourisme de Barcelona;
 - Arnau Martin, Tourisme de Barcelona;
 - Angelica Romero, Bureau de tourisme de Huelva;
 - Sandra Bonanni, Bureau d'affaires Québec Italie à Milan;
 - Martine Bélanger, Administration portuaire de Québec;
 - M. Nadotti, architecte au département d'urbanisme – Mairie de Portovenere (Italie);
 - Patrick Robitaille, Administration portuaire de Québec;
 - Erica Backus, Savannah Convention & Visitors Bureau;
 - Trepp Rolisson, Chambre de commerce de Savannah;
- la consultation de plusieurs sources de données secondaires émises par les organismes suivants :
 - Ressources naturelles Canada;
 - Ministère des Ressources naturelles du Québec;
 - Agence de l'efficacité énergétique du Québec;
 - Réseau canadien des énergies renouvelables;
 - Conseil du paysage québécois;
 - Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels de l'Université Laval;
 - Département des sciences du bois et de la forêt, Laboratoire d'aménagement intégré de l'Université Laval;
 - Hydro-Québec;
 - Espaces, entreprise française spécialisée en information touristique professionnelle;
 - Réseau de veille en tourisme de l'UQAM;
 - Tourisme Québec;

- Statistique Canada;
 - Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
 - Administration portuaire de Québec;
 - Bureau du tourisme d'Espagne au Canada;
 - Office du tourisme d'Italie au Canada;
 - Tourisme de Barcelona;
 - Chambre de commerce de Savannah;
 - Savannah Convention & Visitors Bureau;
-
- la consultation des sites Internet des sites comparables étudiées :
 - Dominion;
 - Elba Paso;
 - Snam Rete Gas;
 - Enagas.

4. Les grandes tendances

La section suivante présente les grandes tendances reliées à notre sujet d'étude, soit le principe de paysage humanisé, le tourisme industriel et finalement le développement durable et sa relation avec le tourisme.

4.1. La notion de paysage humanisé

Quoi de plus beau que de regarder un paysage...



Pour certains, paysage rime avec paysage naturel. En réalité, un paysage est bien plus : « c'est une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leur interrelation »¹. En effet, tel que le démontre les images plus haut, **certains paysages sont humanisés, c'est-à-dire transformés par l'homme par des activités agricoles, industrielles, forestières, résidentielles ou commerciales, etc.** Qu'ils soient naturels ou humanisés, tous les paysages peuvent être attirants dépendamment de l'interprétation qu'en fait celui qui le regarde. Cette interprétation varie selon les valeurs et les sensibilités individuelles de chacun. Agriculteurs, résidents, industriels et touristes ne verront pas un paysage de la même façon, mais tous pourront l'apprécier à leur manière.

Les paysages transformés par l'action de l'homme : une richesse

La transformation des paysages est une affaire de tous et chacun. Les pays industrialisés se soucient de plus en plus de la beauté et de l'esthétique des paysages. Cette dernière est de plus en plus reconnue et importante et ce, que ce soit pour des paysages naturels ou humanisés. En France, une charte du paysage humanisé est actuellement en vigueur et a été appliquée dans 38 parcs. Au Québec, une telle charte a été adoptée en janvier 2000. Elle vise à « constituer des aires pour protéger la biodiversité du territoire habité, terrestre ou aquatique, dont le paysage et ses composantes naturelles ont été façonnées au fil du temps par des activités humaines effectuées en harmonie avec la nature et présentent des qualités intrinsèques remarquables qui doivent être conservées pour permettre la poursuite

¹ Source : Conseil du paysage québécois, *L'application d'une charte de paysage*, octobre 2002.

des pratiques qui en sont à l'origine »². Les paysages transformés par les humains ont donc autant de valeur que les paysages naturels, **dans la mesure où leur développement s'est effectué dans un esprit de conservation et d'harmonisation du paysage**. On énonce même qu'un paysage humanisé protégé est un outil en faveur du développement local en permettant le maintien d'une identité culturelle, de pratiques économiques traditionnelles et l'émergence de nouveaux secteurs comme le tourisme. Nous nous rendons compte que les paysages humanisés ne sont pas moins intéressants que les paysages naturels et ce, même pour les touristes, dans la mesure où leur développement est harmonieux et respectueux de leur caractère naturel.

L'aménagement du terminal méthanier Rabaska constitue un parfait exemple de paysage humanisé, soit transformé par l'homme. Tel que nous l'avons vu plus haut, cela n'implique pas toutefois que cette transformation dévalorise le paysage. Tout est dans la façon de faire. Rabaska a fait part de sa volonté de développer son projet en harmonie avec le paysage et dans le respect de celui-ci et de l'environnement visuel des lieux. Les mesures d'atténuation visuelle qui sont proposées par Rabaska indiquent clairement que l'entreprise souhaite préserver les lieux.

4.2. Le tourisme industriel

Les industries : un tourisme en développement

Les touristes s'intéressent de plus en plus aux industries et c'est ce que démontre la tendance actuelle du tourisme industriel. Cette forme de tourisme permet à ceux qui le désire de mieux connaître des entreprises oeuvrant dans des domaines aussi variés que l'artisanat ou les activités traditionnelles de production, que les industries de technologies de pointe. Cela peut se traduire sous plusieurs formes dont :

- l'archéologie industrielle et la découverte du patrimoine, c'est-à-dire le passé de l'industrie, son outillage, ses produits, ainsi que l'histoire du corps de métier, de la profession ou de l'entreprise;
- la visite des entreprises en activités;
- les musées techniques ou scientifiques qui informent et dressent un portrait de l'industrie.

Peu importe la forme de visites, les touristes peuvent découvrir le savoir-faire de l'entreprise, en apprendre sur la culture des habitants du milieu qu'ils visitent, démystifier les processus de fabrication, en plus de prendre conscience des progrès technologiques.

² Source : Audet, Véronique, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels de l'Université Laval, *Le paysage humanisé : une construction sociale qui reste à faire*, avril 2003.

Tourisme Québec est d'avis que le tourisme industriel possède un bon potentiel de développement au Québec³. Il y a fort à parier que l'intérêt pour ce type d'activités devrait augmenter au cours des prochaines années. Les industries ne sont donc pas un frein au tourisme, mais au contraire peuvent contribuer à leur essor. Ajoutons par contre que depuis les événements de septembre 2001, la notion de sécurité prend de plus en plus d'importance et que l'on assiste à un resserrement de la sécurité des clientèles au cours des visites industrielles.

Les entreprises oeuvrant dans le secteur de l'énergie, ou les communautés qui les accueillent, peuvent prendre part au tourisme industriel, notamment en informant et en sensibilisant la clientèle touristique à propos du fonctionnement de leur industrie et des diverses sources d'énergie.

4.3. Le développement durable et sa relation avec le tourisme

Depuis plusieurs années, les valeurs environnementales sont de plus en plus d'actualité. En 1992, au Sommet de la terre à Rio de Janeiro et en 2002 au Sommet du développement durable de Johannesburg, ces valeurs ont été enrichies alors que les Sommets ont convoqué l'ensemble de la communauté internationale à choisir et à adopter de nouveaux modes de production et de consommation soucieux de l'environnement naturel et humain. C'est dans cet esprit que le concept de développement durable a pris forme.

En 2004, le Québec s'est doté d'un plan de développement durable⁴. Dans ce dernier, le développement durable se définit comme un « processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement ». Le développement durable a trois principaux objectifs :

- maintenir l'intégrité de l'environnement;
- améliorer l'équité sociale;
- améliorer l'efficacité économique.

Le gouvernement du Québec a demandé à ses ministères et organismes d'instaurer au sein de leur pratique le concept de développement durable. Le ministère du Tourisme a répondu à l'appel dans sa Politique touristique du Québec de 2005. Dans cette dernière, le Ministère aborde la cohabitation du tourisme avec les autres secteurs d'activité économique. Selon lui, le tourisme est influencé par les pratiques de développement durable des autres secteurs d'activité économique du territoire

³ Source : Ministère du Tourisme, *Grille d'évaluation – tourisme éducatif, scientifique et industriel*, 2004.

⁴ Source : Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, *Plan de développement durable du Québec*, novembre 2004.

où il se trouve. Dans cet ordre d'idée, il pourrait y avoir conflit entre le tourisme et les autres vocations des territoires. La solution passe par une gestion intégrée du territoire, afin que les divers utilisateurs puissent en jouir de façon durable et dans un esprit de respect mutuel.

Des objectifs de croissance, de qualité et de rentabilité peuvent être poursuivis dans un esprit de gestion intégrée du territoire. Seulement, pour assurer une cohabitation durable à long terme entre le tourisme et les autres secteurs d'activités, il faut parvenir à un bon équilibre entre les aspects environnemental, économique et socioculturel de ce territoire. Il faut :

- exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement;
- respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil;
- offrir des avantages socio-économiques.

L'industrie touristique ne voit donc pas comme nécessairement menaçante l'implantation d'un autre secteur d'activité à un territoire donné. Au contraire, un bon amalgame des activités, une exploitation optimale des ressources, la conservation de l'authenticité et une réciprocité des avantages socio-économiques vont permettre à tous et chacun de se développer dans un contexte de durabilité.

5. *L'environnement portuaire et la cohabitation avec le tourisme : l'exemple de la ville de Québec*

Québec a toujours été une ville portuaire. La ville s'est d'ailleurs développée en raison de la présence d'infrastructures portuaires au cours du 17^e siècle. Le commerce qui y transitait était important. Aujourd'hui, le port de Québec est toujours reconnu pour ses nombreuses activités commerciales. Sa vocation remonte à plusieurs siècles, soit au tout début de la colonie, mais c'est en 1665, avec l'arrivée du jeune intendant Jean Talon, que le port prend un nouvel essor et accède au statut de port important. On y effectue alors de nombreux échanges commerciaux, surtout avec l'Acadie et les Antilles françaises. La croissance du port se poursuit jusqu'au début du 19^e siècle, période où le port prend de l'expansion tant du point de vue de ses installations physiques que du point de vue de ses activités. Le port de Québec devient alors le principal port d'importation et d'exportation au pays.

La domination du port de Québec s'estompe vers la fin du 19^e siècle. Le développement de la voie maritime du Saint-Laurent, et par le fait même du port de Montréal, et la popularité croissante du chemin de fer comme moyen de transport de marchandises expliquent en grande partie ce déclin. Néanmoins, la mise en place de nouvelles structures administratives entre 1930 et 1990, ainsi que certains développements de nouvelles infrastructures (secteur de Beauport, l'Anse au Foulon, etc.), permettent au port de conserver une bonne vigueur commerciale.

C'est au cours des années 1990 que la Société du port de Québec modernise ses équipements et choisit de diversifier davantage ses activités. Actuellement, les infrastructures portuaires sont situées dans six zones spécifiques le long du fleuve Saint-Laurent (de l'est vers l'ouest) :

- le secteur de Beauport;
- le secteur de l'Estuaire;
- le secteur de la Pointe-à-Carcy;
- le secteur de la Garde côtière canadienne;
- le secteur de l'Anse-au-Foulon;
- le quai Ultramar (du côté sud du fleuve).

En 1999, la nouvelle structure administrative du port, l'Administration portuaire de Québec (APQ), confère à ce dernier plus d'autonomie et de liberté d'action quant à sa gestion et ses stratégies de développement. C'est à cette période que l'APQ fait son entrée dans le secteur touristique et décide de s'attaquer à un nouveau marché : les croisières.

LE PORT DE QUÉBEC : LE MEILLEUR PORT DE CROISIÈRES SUR LE SAINT-LAURENT!

L'Administration portuaire de Québec se positionne comme étant le « *meilleur port de croisières sur le Saint-Laurent* ». La ville représente d'ailleurs la destination préférée des croisiéristes qui parcourent le fleuve. La localisation privilégiée du terminal, soit au cœur des principales artères et attractions touristiques, fait du port de Québec une escale idéale pour les croisiéristes et constitue un avantage indéniable quant au développement de ce marché.

Le marché des croisières a pris son véritable essor durant les années 1980. Au cours de cette période, Québec a accueilli entre 15 000 et 20 000 passagers par an. Depuis, ce marché a continué de prendre de l'expansion, tant à Québec qu'ailleurs dans le monde.

C'est à Pointe-à-Carcy qu'est situé le terminal de croisières, lequel fut inauguré en juin 2002. Trois quais sont spécialement mis à la disposition des bateaux de croisière et aménagés spécifiquement pour recevoir ce type de clientèle. L'aménagement d'un tel terminal a pour objectif de faire de Québec un véritable port de départ ou d'arrivée, et non pas une simple escale.

Le port de Québec devient donc partie prenante de l'industrie touristique de Québec et contribue grandement à son développement. A priori, on pourrait croire que la nature de certaines activités portuaires s'harmonise moins bien avec le développement touristique, mais le port a su efficacement marier ses activités aux activités touristiques.

Depuis l'inauguration du terminal en 2002, le port a accueilli près de 264 000 croisiéristes, soit 68 000 en 2002, 59 000 en 2003, 71 000 en 2004 et 66 000 en 2005⁵. Les prévisions pour la saison 2006 sont tout aussi positives alors que près de 100 000 passagers et membres d'équipage sont attendus à Québec⁶. L'impact économique résultant de la venue de ces visiteurs est considérable pour la ville de Québec. On estime à cet effet que chaque croisiériste dépense « à terre » 150 \$ par jour et que chaque membre de l'équipage dépense à son tour 69 \$ par jour⁷.

⁵ Source : Administration portuaire de Québec.

⁶ Source : Port de Québec, *Le Port de Québec démarre la saison des croisières internationales sur le Saint-Laurent*, 12 mai 2006.

⁷ Source : Administration portuaire de Québec.

UNE COHABITATION HARMONIEUSE AVEC LE TOURISME

L'annonce de l'aménagement du terminal de croisière à la Pointe-à-Carcy avait, à l'époque, soulevé une controverse. Certains opposants croyaient que l'aménagement d'un quai et d'une passerelle affecterait négativement le paysage visuel de cette section du Vieux-Port, laquelle était déjà très achalandée lors de la saison estivale. En fait, personne n'était contre l'idée d'aménager un terminal de croisières à Québec, mais on souhaitait qu'il soit installé à un autre endroit qu'à la Pointe-à-Carcy. Par ailleurs, le port avait l'appui de la population de la ville. Faisant preuve de collaboration, et souhaitant démontrer que les travaux du port n'affecteraient en rien l'environnement du Vieux-Port, l'administration portuaire de Québec a procédé à de multiples consultations. À présent, tous sont à même de constater les nombreux avantages dont bénéficie la ville grâce au terminal de croisières. Le port devient donc un parfait exemple de contribution au développement touristique de la région et au rayonnement international de celle-ci, et d'une cohabitation harmonieuse entre deux secteurs d'activités a priori très différents : le tourisme et le milieu industriel. Rappelons que le port accueille 95 000 croisiéristes annuellement (incluant également les membres de l'équipage) et qu'en 2005, plus de 23 millions de tonnes y ont été manutentionnées⁸. Qui plus est, outre le terminal de croisières, le port possède diverses installations parfois très visibles à partir de différents points de vue de Québec (baie de Beauport, Île d'Orléans, rive sud, pistes cyclables, installations d'Ultramar, etc.). Soulignons que la vue de ces infrastructures ne semble pas avoir eu d'impacts significatifs sur le développement touristique de la ville de Québec, démontrant que les deux secteurs sont compatibles.



⁸ Source : Administration portuaire de Québec.

6. Les sites comparables

Cinq sites comparables de terminal méthanier ont été sélectionnés pour les analyses : Dominion Cove Point LNG au Maryland, Elba Island en Georgie, Snam Rete Gas en Italie ainsi que les terminaux d'Enagas au port de Barcelone et de Huelva en Espagne. Ces comparables ont été choisis principalement parce qu'ils sont localisés en plein cœur de régions touristiques.

6.1. Dominion Cove Point LNG, LP

Le terminal méthanier de Cove Point au Maryland est exploité par la firme Dominion, laquelle constitue un des plus importants producteurs d'énergie aux États-Unis. Le siège social de la firme se situe à Richmond en Virginie. Très présente dans le pays, l'entreprise dessert en énergie plus de cinq millions d'Américains dans neuf états et possède des actifs de l'ordre de 45,4 milliards de dollars américains. Ses revenus d'opération s'élèvent à 14 milliards de dollars et plus de 16 000 personnes travaillent au sein de ses diverses installations. Dominion vise d'ailleurs à être le chef de file des fournisseurs d'électricité et de gaz naturel aux États-Unis, principalement dans les régions du MidWest, du nord-est et du MidAtlantic, là où la consommation d'énergie représente 40 % de la consommation totale du pays.



Parmi l'ensemble de ses activités, Dominion opère le terminal de Cove Point. Celui-ci s'avère être le plus important centre d'importation et de stockage de gaz naturel liquéfié aux États-Unis et possède une capacité de stockage équivalant à 7,8 milliards de pieds cubes.

Dominion opère le terminal méthanier de Cove Point depuis 2002, mais celui-ci fut construit dans les années 1970 spécialement pour recevoir et entreposer du gaz naturel liquéfié en provenance d'autres pays.



Le terminal est situé dans la baie de Chesapeake à Cove Point, au sud de Baltimore dans l'état du Maryland (dans la partie au sud du territoire). Le site s'étend sur une superficie de plus de 1 000 acres, dont 108 sont actuellement développées et 800 sont protégées. De plus, 80 acres composant le site de Cove Point constituent un parc municipal.

La municipalité de Cove Point se situe dans le comté de Calvert, lequel compte près de 86 500 résidants. Autrefois, Cove Point était un endroit de villégiature où les habitants du Maryland et des environs possédaient une maison d'été et venaient y passer leurs vacances. À présent, la plupart des maisons sont habitées à l'année, mais Cove Point demeure un village d'à peine environ 2 000 résidants.

Le tourisme constitue l'une des principales composantes de l'économie du comté de Calvert. Les dernières statistiques publiées indiquent que le comté a accueilli, en 2003, environ 150 000 visiteurs sur son territoire. L'affluence touristique du comté de Calvert se maintient depuis les dernières années et constitue habituellement entre 0,5 % et 1 % de l'achalandage total du Maryland. La plupart des visiteurs proviennent des États-Unis, soit du Maryland, de la Pennsylvanie, du nord de la Virginie ou de l'Ohio. En fait, le comté ne reçoit que très peu de visiteurs de l'extérieur du pays. Les touristes de la région viennent surtout pour la villégiature et les activités familiales et récréatives (baignade, vélo, randonnée, canot, kayak). Certains sites historiques occupent également le séjour des visiteurs et ceux-ci peuvent apprécier les nombreux restaurants et boutiques de la région. À Cove Point, le principal attrait demeure le phare, lequel a été transformé en musée et offre des visites et des activités d'interprétation sur l'histoire des phares et la vie des gardiens de l'époque. D'ailleurs, selon un des responsables au sein du département du développement économique du comté de Calvert, le phare de Cove Point est un attrait très connu dans cette région des États-Unis. L'endroit attire des milliers de visiteurs chaque année.

La région étant située en bord de mer, les plages y sont nombreuses et offrent aux visiteurs de multiples activités nautiques. On retrouve également dans le comté de Calvert plusieurs marinas et trois parcs naturels, dont le « *Flag Pond Nature Park* » localisé directement dans la baie de Chesapeake. Le territoire composant le parc possède deux marinas et une plage, et permet la pratique de la pêche, du kayak, de la randonnée pédestre et de l'ornithologie.

La cohabitation entre l'industrie touristique et l'industrie de l'énergie de Cove Point ne semble pas avoir d'impacts négatifs sur l'affluence touristique de la région ou la satisfaction des visiteurs. Les installations de Cove Point sont en place depuis une trentaine d'années et font à présent partie du paysage. De plus, le comté abrite aussi une centrale nucléaire sur son territoire, laquelle collabore aussi très bien avec le Département de développement économique du comté et ne nuit pas aux activités touristiques régionales. Auparavant, cette entreprise offrait même des visites industrielles au sein de ses installations.

Selon le responsable du tourisme travaillant au Département du développement économique pour le comté de Calvert, Dominion entretient de bonnes relations avec le comté et le Département de développement économique. La présence des installations de Dominion ne semble pas nuire au tourisme dans la région; au contraire, cela susciterait d'ailleurs la curiosité des gens lorsque ceux-ci aperçoivent les bâtiments du terminal.



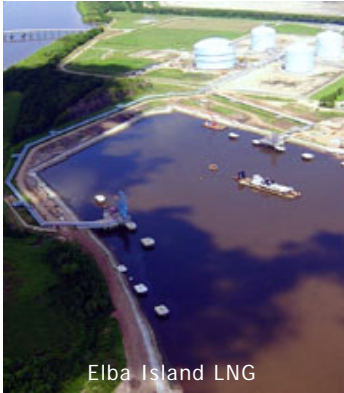
Dominion n'offre actuellement pas de visites industrielles. Cependant, comme ses installations sont visibles d'un des parcs naturels du comté et que nombreux étaient les curieux qui se demandaient à quoi servaient ces bâtiments, l'entreprise a fait installer des panneaux d'interprétation dans le parc afin d'expliquer les fonctions de Dominion et les opérations générales d'un terminal méthanier. Cette initiative permet au terminal, ainsi visible par les visiteurs de passage, de mieux s'intégrer et de participer en quelque sorte à l'offre touristique de Cove Point et de sa région.

6.2. Elba Island LNG

Le terminal méthanier de Elba Island appartient à la corporation El Paso. El Paso est une entreprise américaine de production et de distribution de gaz naturel et de produits énergétiques. Elle détient le plus important réseau de gazoducs en l'Amérique du Nord et y est considérée comme l'une des



principales compagnies indépendantes de production de gaz naturel. En 2005, El Paso a enregistré des revenus d'opération de 4 017 milliards \$ US. Le siège social de l'entreprise est situé à Houston au Texas.



La division Southern LNG de la corporation El Paso détient et opère le terminal méthanier d'Elba Island. Ce dernier est situé à Savannah dans le comté de Chatman en Georgie. Il occupe sur l'île d'Elba, à 24 km de l'océan Atlantique dans la rivière de la Savannah, une superficie de 140 acres. Le terminal méthanier d'Elba Island comprend quatre réservoirs et un quai de déchargement pouvant accueillir des navires de 950 pieds de long par 141 pieds de large. Il détient une capacité de stockage de 7,3 milliards de pieds cubes et une capacité de distribution de 1,2 milliard de pieds cubes par jour.

Le terminal méthanier d'Elba Island a été construit en 1978. Ses activités s'arrêtèrent en 1982 à la suite d'une décroissance de l'importation de gaz naturel dans le sud-est des États-Unis. Elles recommencèrent en 2001 conséquemment à une croissance de la demande régionale et Elba Island LNG a connu depuis une expansion.



Le terminal méthanier d'Elba Island s'inscrit dans un important environnement touristique. Le tourisme constitue une composante vitale de la prospérité économique de l'état dans lequel il se retrouve, soit la Georgie⁹. Considérée comme la 7^e destination la plus visitée aux États-Unis, la Georgie a accueilli 48 millions de visiteurs en 2003. Plus précisément, le territoire limitrophe du terminal méthanier d'Elba Island, soit la ville de Savannah, est une destination touristique populaire¹⁰. En 2003, cette ville a reçu près de six millions de visites-personne¹¹. Ce nombre atteignait les 6,34 millions en 2004.

⁹ Georgia Allies, www.georgiafacts.net, site Internet mis en place par le Département du développement économique de la Georgie et les entreprises du milieu.

¹⁰ À titre indicatif, l'aire métropolitaine statistique de Savannah détient, selon la Chambre de commerce, une population d'un peu plus de 300 000 habitants.

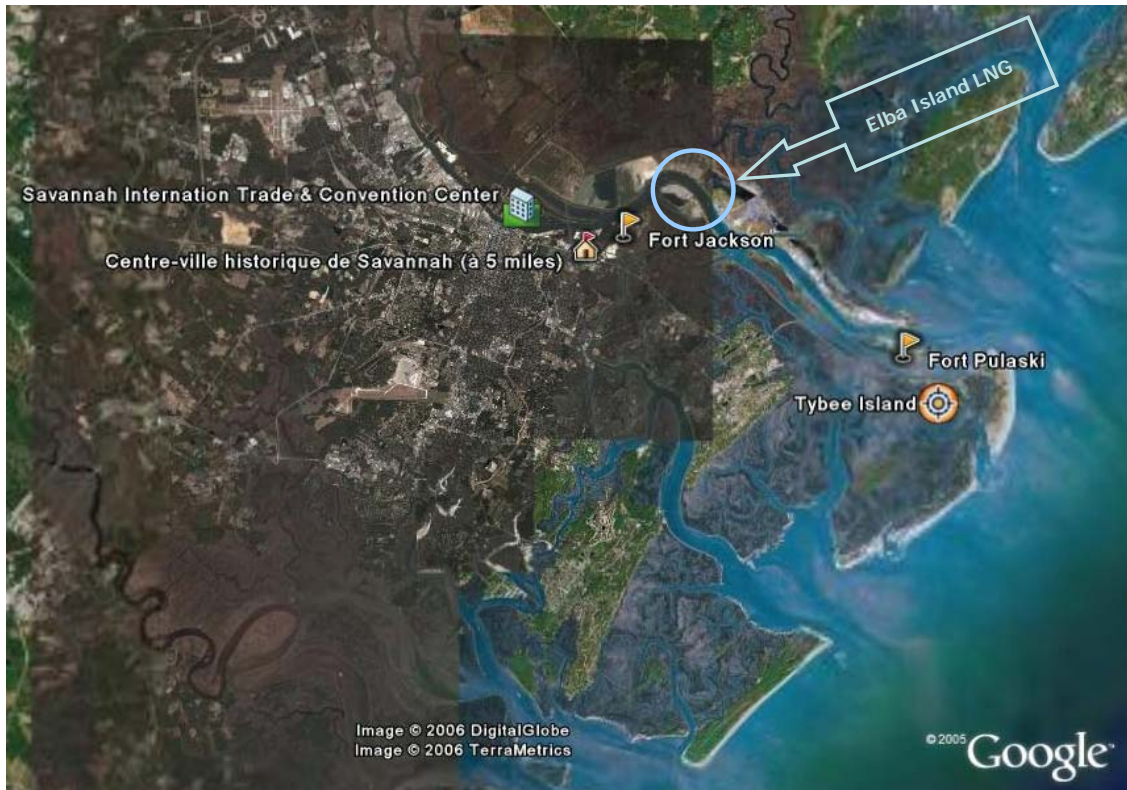
¹¹ Savannah Convention & Visitors Bureau.

Les touristes séjournant dans la ville de Savannah sont principalement âgés entre 35 et 54 ans (46 %). Ils voyagent à deux (36 %) et détiennent un revenu annuel moyen de ménage supérieur à 70 000 \$. Leur principal motif de visite est le voyage d'agrément. La durée moyenne de leur séjour est de 3,62 jours. Les mois de mars, avril et décembre sont les plus achalandés. En 2004, les touristes ont dépensé 1 695 milliards de dollars US à Savannah.

Savannah est une destination touristique ruisselant de charmes historiques et balnéaires. Située le long de la rivière Savannah à l'embouchure de l'océan Atlantique, cette ville a conservé son cachet historique. Différentes attractions touristiques mettent en valeur le passé de ce territoire et relatent la fondation de cette ville, l'importance de l'industrie du coton, les guerres, le rôle des Africains dans son développement, etc. La « River Street » est sans contredit un point



touristique d'envergure. Cette rue de 4 km d'anciens magasins et entrepôts de coton a préservé son architecture d'époque. Elle abrite aujourd'hui différents restaurants, boutiques et galeries d'arts. Le fort Jackson, le fort Pulaski, le King-Tisdell Cottage et le Ralph Mark Gilbert Civil Rights Museum sont quelques-uns des autres attraits touristiques historiques du territoire. Au total, la ville de Savannah compte plus de 45 établissements culturels. Tout au long de l'année, elle est l'hôte d'environ 120 événements et festivals. Un dynamisme trépidant existe au sein de cette destination. Parallèlement, Savannah offre le calme et la détente reliés à la nature. Il est possible d'y pratiquer diverses activités nautiques telles que des excursions en bateau, du kayak, de la pêche et même de l'observation de dauphins. Tybee Island, à 20 minutes du centre-ville, est sans contredit une destination balnéaire par excellence. Elle offre entre autres huit kilomètres de plage de sable et différents accès à l'océan Atlantique.

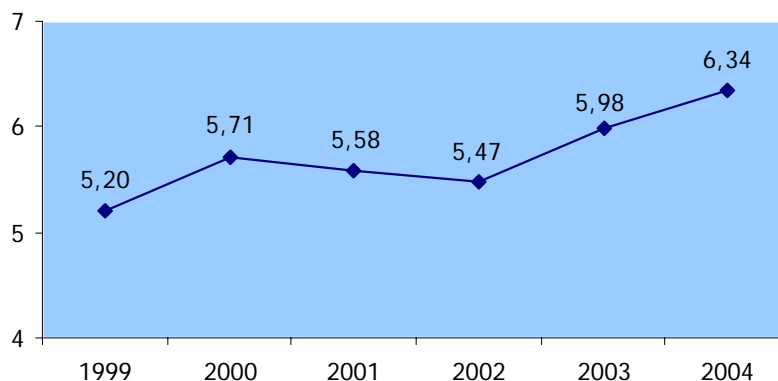


Le terminal est situé à environ 13 km à l'intérieur des terres.

La réouverture du terminal méthanier d'Elba Island, ne semble pas avoir eu d'incidences négatives sur le tourisme, et ce, en dépit de sa proximité de plusieurs pôles d'attraction touristique. Tel que le démontre la figure suivante, l'achalandage touristique de Savannah a augmenté de 22 % entre 1999 et 2004. Comme dans l'ensemble de l'industrie touristique, une légère diminution de la fréquentation touristique a été ressentie à Savannah en 2001 et 2002, notamment en raison des événements du 11 septembre. Mis à part ceci, on constate une tendance croissante du volume touristique. La Chambre de commerce de Savannah prévoit d'ailleurs une hausse de l'affluence touristique pour 2006¹².

¹² Chambre de commerce de Savannah, « 2006 Forecast and 2005 Economic Trends », 2005.

Figure 1 : Évolution de l'achalandage touristique de Savannah entre 1999 et 2004 (en millions)



Source : Savannah Convention & Visitors Bureau

Le terminal méthanier d'Elba Island, sa réouverture et ses projets d'expansion n'ont soulevé aucune controverse au sein de l'industrie touristique de la ville de Savannah. Selon la directrice des relations publiques du Savannah Convention & Visitors Bureau, Mme Erica Backus, la présence d'Elba Island LNG sur le territoire n'inquiète pas les chefs de file touristiques et n'a d'ailleurs engendré aucun impact significatif sur le tourisme, ce qui a également été confirmé par le vice-président de la Chambre de commerce de Savannah, M. Trepp Tolisson.

Du centre-ville de Savannah, le terminal méthanier d'Elba Island est peu visible. Quelques rares rues laissent entrevoir les installations de la compagnie, lesquelles ne sont perceptibles que du haut des grands édifices de Savannah. Elba Island LNG ne suscite donc, selon Mme Erica Backus et M. Trepp Tolisson, pas vraiment d'interrogation chez les touristes. De plus, l'aspect sauvage de l'environnement limitrophe du terminal ayant été conservé, ceci contribue à minimiser l'impact visuel du terminal.

La directrice des relations publiques du Savannah Convention & Visitors Bureau et le vice-président de la Chambre de commerce de Savannah nous ont semblé à l'aise avec la présence du terminal sur leur territoire. Il faut dire qu'il existe une bonne cohabitation entre les différentes unités d'affaires de la corporation El Paso et leur milieu respectif. La sécurité, le respect de l'environnement et la contribution sociale sont trois valeurs qui guident l'intégration des unités d'affaires de l'entreprise au sein de leur environnement. Plusieurs organismes ont reconnu l'excellence de corporation El Paso et de ses unités d'affaires pour s'intégrer efficacement à leur milieu. En 2001, l'entreprise a été honorée par la « Colorado Oil and Gas Conservation Commission » pour l'implantation de ses opérations minimisant l'impact visuel du réseau de gazoduc *Raton Basin* au Colorado. En 2002, 2003, 2004

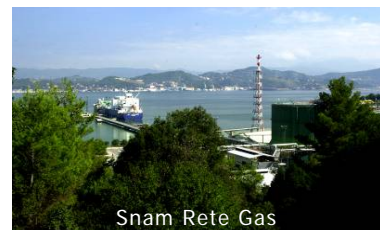
et 2005, l'entreprise s'est vu décerner des prix d'excellence du programme EPA STAR pour son milieu de travail et son respect de l'environnement. En 2003, El Paso fut récompensée par la Sante Fe Trail Association pour ses efforts de préservation de l'héritage environnemental lors de son projet de construction au *El Paso Cheyenne Plains*. En 2005, *Alabama Wildlife Federation's Governor's Office* désigna la corporation de conservationniste de l'air de l'année reconnaissant ainsi les efforts de l'entreprise pour améliorer la qualité de l'air en Alabama. Cette philosophie d'intégration dans le milieu a certes contribué à l'excellence de l'implantation du terminal méthanier d'Elba Island et à ce que la présence de ce terminal méthanier sur le territoire n'importune pas, de façon significative, le tourisme, la communauté et ses dirigeants.

6.3. Snam Rete Gas : Port de Panigaglia



La compagnie Snam Rete Gas, du Groupe Eni, possède et opère le terminal méthanier au port de Panigaglia, dans le nord-ouest de l'Italie. Le terminal de Panigaglia constitue la seule infrastructure du pays à recevoir et à entreposer du gaz naturel liquéfié. Le terminal s'étend sur une superficie de 45 000 mètres carrés et comprend deux réservoirs pour une capacité d'entreposage de 50 000 mètres cubes.

Snam Rete Gas est le chef de file du transport du gaz en Italie. Son réseau national de plus de 27 000 km de gazoduc fournit du gaz naturel à plus de 700 compagnies locales de distribution et à plus de 4 000 clients industriels. Les activités de l'entreprise sont essentiellement concentrées en Italie. Avec un capital de l'ordre de 9 433 millions d'euros, la firme bénéficie de revenus totaux de 1 809 millions d'euros et emploie 2 500 personnes. Entre les années 1990 et 1996, un important programme d'aménagement environnemental, dirigé par l'école d'architecture et de paysage de Gênes, a permis de grandement améliorer l'intégration des infrastructures à la région et à son environnement visuel.

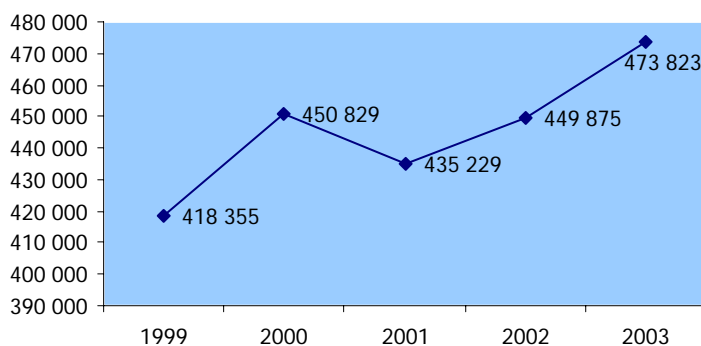


environnement visuel.

Le port de Panigaglia est situé au centre d'une zone fortement touristique dans la *Comune* de Porto Venere, province de La Spezia. La population totale de cette dernière s'élève à 215 137 personnes. La Spezia doit son

développement principalement à la construction de son arsenal militaire maritime au 19^e siècle. La visite de l'Arsenal est d'ailleurs aujourd'hui une activité touristique de plus en plus en demande. Depuis les dernières années, la ville de La Spezia, capitale de la province, et ses alentours (dont Les Cinque Terre) constituent une des principales attractions touristiques de l'Italie. L'achalandage des visiteurs y est d'ailleurs très important; en 2003, on comptait près de 474 000 visiteurs, soit 5 % de plus qu'en 2002 où près de 450 000 voyageurs avaient visité la région. La grande majorité des touristes proviennent de l'Europe (87 %) dont l'Allemagne, la Suisse, la France et le Royaume-Uni. Parmi les autres origines des visiteurs, les Américains représentent 8 % des touristes.

Figure 2 : Évolution de l'achalandage touristique de La Spezia entre 1999 et 2003



Source : Département de tourisme de la région de Ligurie.

Les villages pittoresques, les promenades et les paysages majestueux sont ce qui attirent les nombreux touristes à chaque année. La Spezia présente une offre et des infrastructures touristiques très développées. On y trouve de nombreux musées, des jardins, des fêtes, des sites archéologiques, des monastères, des villas et plusieurs châteaux. Cinq circuits différents sont offerts aux visiteurs qui souhaitent parcourir les multiples villages de la province de La Spezia, dont la plupart longent le bord de mer. Hôtels, auberges, restaurants, plages et boutiques accueillent les visiteurs en grand nombre. Également, on y trouve des parcs naturels et de nombreux sentiers pour les amateurs de randonnées pédestres et de plein air, dont le Parc national des Cinque Terre.



Aux dires de plusieurs, la province de La Spezia constitue la plus belle zone touristique de la région de la Liguri et est également une des plus fréquentées. Les installations du terminal méthanier de Snam Rete Gas ne semblent pas nuire au développement touristique de cette région, et ce, même si ces installations sont bel et bien visibles à partir de la mer. À cet effet, soulignons que la ville de la Spezia, qui est située au même niveau que le terminal, n'offre aucune vue sur les installations. De plus, les réservoirs, peints en vert, sont ceinturés d'une végétation dense et d'arbres matures. Les installations terrestres ne sont donc visibles presque uniquement à partir de la mer; seule une portion de la route provinciale permet de voir le terminal. Les efforts d'intégration visuelle et les études en ce sens effectuées par Snam ont sans doute permis à l'entreprise de bien s'intégrer au paysage sans affecter négativement l'environnement visuel des lieux. De plus, les statistiques d'achalandage indiquent que l'industrie touristique de la province se porte très bien. La croissance du nombre de visiteurs observée depuis les dernières années en est la preuve et démontre ainsi une bonne cohabitation entre cette industrie et les activités du terminal méthanier.

6.4. Enagas : Port de Huelva

Enagas fut créée en 1972 par le ministère de l'industrie publique de l'Espagne. En juin 1994, 91 % du capital de l'entreprise fut vendu à Gas natural, une entreprise privée d'origine espagnole. En 1998, Gas natural devint l'unique propriétaire d'Enagas. Toutefois, comme en 2003 le gouvernement de l'Espagne décida « qu'aucune personne physique ou morale ne pourra prendre part directement ou indirectement à l'actionnariat d'Enagas dans une proportion supérieure à 5 % du capital social ou des droits de vote de l'organisme », Gas natural a dû vendre des actions à d'autres firmes. À ce jour, Gas natural est cependant toujours l'actionnaire le plus important d'Enagas avec 17,8 % des actions.

Gas natural commença ses activités en 1843¹³. À l'époque, son mandat consistait à approvisionner la ville de Barcelone en gaz afin d'éclairer les rues. À l'heure actuelle, les activités de cette pionnière en gaz naturel sont plus vastes. Elle approvisionne, distribue et commercialise le gaz naturel en Espagne mais aussi en Amérique latine et en Italie. En tout, dix millions de consommateurs sont desservis par Gas natural. L'Espagne est sans contredit le marché principal de la firme. Elle y dessert 82 % des consommateurs de gaz naturel.

Enagas importe approximativement 50 % de la demande espagnole en gaz naturel. Enagas est l'acteur principal en transport de gaz naturel en Espagne, y détenant une part de marché de 97 %. Cette firme dispose de plus de 7 300 km de gazoduc de haute pression puis de trois sites d'entreposage et de transformation du gaz liquide, soit dans les villes de Huelva, de Barcelone et de Carthagène.

Le terminal de Enagas à Huelva a été implanté en 1985. À l'heure actuelle, le site peut entreposer 310 000 mètres cubes de gaz naturel liquéfié. Un nouveau réservoir verra le jour sous peu et augmentera cette capacité d'entreposage à 460 000 mètres cubes.



¹³ Source : site Internet de Gas Natural.



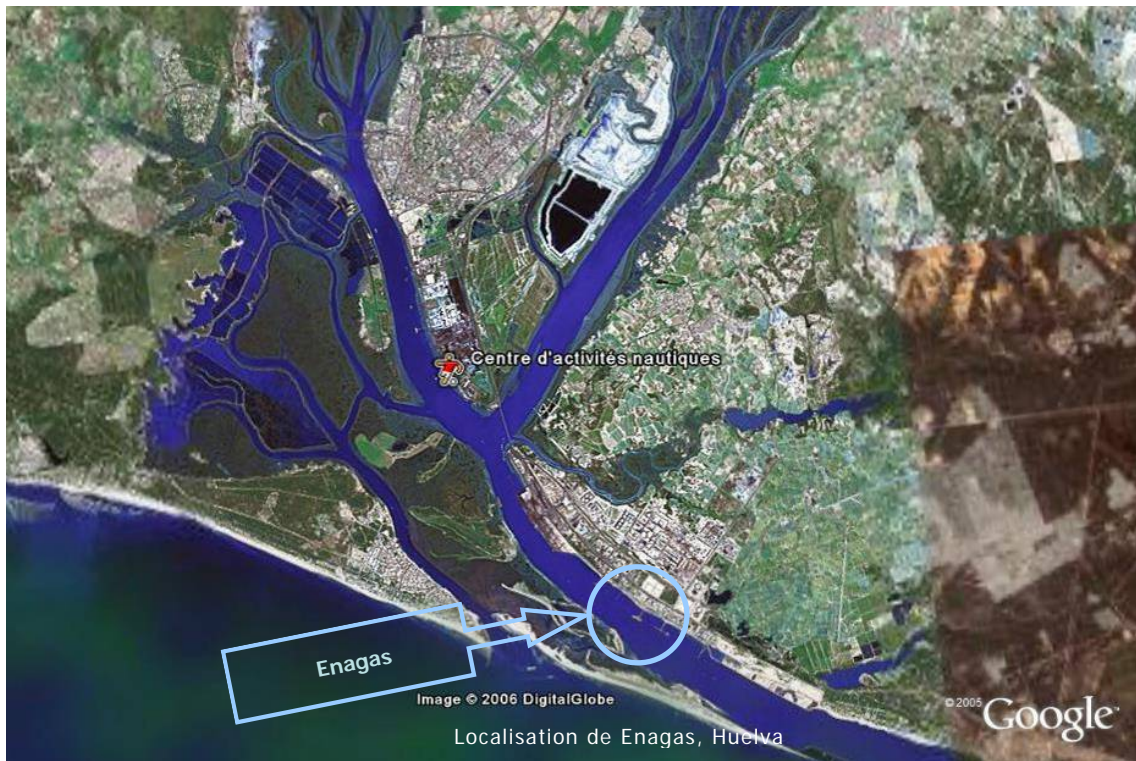
Occupant une superficie totale de 184 000 mètres carrés, le terminal d'Enagas à Huelva se trouve dans le port de Huelva, à environ 10 km de la mer. Ce dernier se situe sur la côte sud-atlantique de la péninsule ibérique à l'embouchure des fleuves Tinto et Odiel dans la ville de Huelva, province de Huelva de la région de l'Andalousie au sud de l'Espagne. Le port de Huelva est renommé comme port de pêche. Au fil du temps, il est également devenu un chef de file en

mouvement de matières solides et liquides en Espagne. Le port de Huelva est vu comme un port où règne une des plus grandes activités, compétitivité et croissance de tous les ports de l'Espagne. Ayant comme objectif de devenir la porte de l'Europe au transport international, le port de Huelva s'est doté d'installations modernes et d'envergure, dont un terminal de croisières pouvant accueillir les plus gros navires touristiques. L'industrie touristique des croisières constitue dorénavant un marché ciblé par le port de Huelva¹⁴.



Source : www.puertohuelva.com/index.asp?browser=MSIE&control=NO

¹⁴ Source : Site Internet, Port de Huelva, www.puertohuelva.com.



Port de Huelva

Les principales activités du port que sont l'industrie chimique et de la pêche constituent les principales activités économiques de la ville de Huelva. Cette ville, de 140 862 habitants, est de loin la plus importante de la province, province qui compte 464 934 habitants. En 2003, la province de Huelva a accueilli 1,4 million de touristes, ce qui représente 6,5 % de l'achalandage touristique de la région de l'Andalousie. En 2004, le nombre de touristes est passé à 1,6 million. En fait, depuis 1999, la province de Huelva connaît une véritable croissance sur le plan touristique, sa part de marché sur l'ensemble de l'Andalousie ayant presque continuellement augmenté.

La majeure partie des touristes de la ville de Huelva sont de l'Espagne (83 %), ont entre 30 et 40 ans (38 %) et y séjournent en moyenne neuf jours. À Huelva, les touristes peuvent visiter des monuments, des églises et des musées d'une grande richesse architecturale et patrimoniale, mais aussi ils peuvent profiter de la nature environnante, soit par exemple en profitant des nombreuses plages qui bordent le littoral ou en visitant le parc national de Doñana (zone très touristique également). Il est d'ailleurs intéressant de mentionner que ce parc national, à 30 minutes du port de Huelva, est le plus important parc national d'Europe et a été déclaré par l'UNESCO comme réserve de la biosphère et du patrimoine de l'humanité.

La présence d'Enagas à Huelva ne semble pas avoir d'incidence sur le tourisme. La directrice du bureau du tourisme à Huelva, madame Angelica Romero, nous a indiqué qu'il n'y a jamais eu de plaintes ou de critiques quelconques face à la présence des industries du gaz et de pétrochimie à proximité de la ville. En fait, elle nous assure que les deux industries, qui cohabitent dans le même secteur depuis fort longtemps, ont parfaitement su se développer et prendre de l'expansion au cours des dernières années. D'ailleurs, en 2004, Huelva a connu l'un des taux de fréquentation les plus élevés de la région de l'Andalousie.

Finalement, Enagas a à cœur son intégration dans le milieu. Ainsi, elle s'est dotée de règles environnementales dont celle de développer ses activités dans le respect de l'environnement.

6.5. Enagas : Port de Barcelone

Enagas détient aussi un terminal de gaz naturel liquéfié à Barcelone ayant vu le jour en 1969. Avec ses quatre réservoirs, ce dernier possède une capacité totale d'entreposage de 240 000 mètres cubes. À la suite d'un développement en cours, la capacité d'entreposage d'Enagas passera à 540 000 mètres cubes.



Occupant une superficie de 271 000 mètres carrés, le terminal d'Enagas à Barcelone se situe dans le port de Barcelone. Ce dernier, qui est bordé par la mer Méditerranée, est composé de trois zones : commerciale, logistique et touristique. En effet, une section du port de Barcelone offre une variété d'attrait culturels, sportifs et de loisirs en plus d'une place d'affaires. Sur cette section, constituée de l'ancien port Vell, sont entre autres situés un aquarium, un cinéma Imax, un musée d'histoire, un musée maritime, un centre d'affaires, une plage et un club nautique. Au total, plus de 16 millions de visiteurs par an se rendent sur cette section du port.





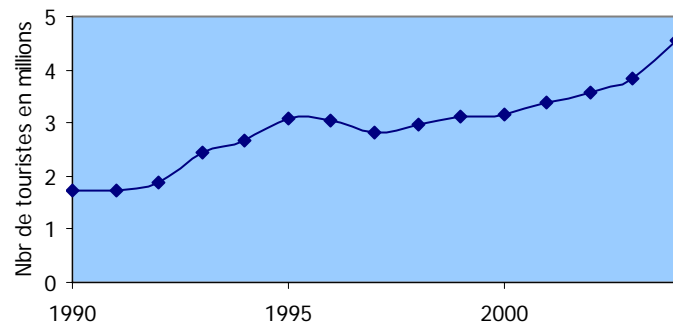
Source : www.apb.es/en/PORT/goods/files/en.Plano.jpg

Le port de Barcelone représente donc une attraction touristique en soi. Aux alentours du port, se trouve aussi le mont Juic, lequel abrite le parc Olympique. Ce dernier a eu toute son importance en 1992 lors des Jeux olympiques. Il a permis à Barcelone de faire connaître au monde entier son potentiel touristique. D'une part, le port de Barcelone a profité de cette occasion pour développer les escales de croisiéristes, ce qui lui a valu, au fil des ans, une augmentation de son achalandage en plus de devenir le plus important port de croisières nationales et internationales de la Méditerranée (le port de Barcelone accueille annuellement plus d'un million de croisiéristes). D'autre part, la ville de Barcelone est devenue, à la suite des Jeux olympiques, la ville méditerranéenne avec la plus forte augmentation touristique.



Barcelone est en fait situé au nord-est de l'Espagne, dans la région de la Catalogne. Celle-ci constitue la communauté autonome de l'Espagne qui reçoit le plus grand nombre de touristes étrangers (12 800 000 en 2004). Barcelone, qui compte 1 527 190 habitants, est à l'heure actuelle une des plus importantes destinations touristiques mondiales. En 2004, cette ville a accueilli 4 549 587 touristes et ce nombre était de 3 089 974 en 1995 et de 1 732 902 en 1990. Cela équivaut à une augmentation annuelle moyenne de 11 % depuis 15 ans.

Figure 3 : Évolution de l'achalandage touristique à Barcelone, 1990 à 2004



Source : Tourisme de Barcelone, Statistiques de 1990 à 2004 fournies par monsieur Josep Anton Rojas i Diago, directeur du tourisme d'agrément.

Les touristes visitant Barcelone sont principalement âgés entre 25 et 49 ans, sont en visite par affaires ou encore pour des vacances et proviennent principalement de l'Espagne, mais aussi de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de l'Allemagne. Ils retrouvent en Barcelone une ville moderne, cosmopolite et tournée vers la mer. En plus de visiter des musées, de pouvoir assister à des festivals et d'avoir la possibilité de profiter d'attrait familiaux, les touristes à Barcelone peuvent aussi pratiquer divers sports et profiter de plus de cinq kilomètres de plage se trouvant en plein cœur de la ville. Barcelone est d'ailleurs la seule grande métropole européenne à présenter une telle caractéristique. Barcelone est également une ville bien desservie et dotée de nombreux hôtels modernes. Elle dispose d'une richesse architecturale et gastronomique hors pair ainsi que d'une activité culturelle variée. La ville constitue actuellement un point de référence en Europe pour le segment des courts séjours.

Par ailleurs, Barcelone est une ville parfaitement équipée pour accueillir la clientèle d'affaires et de congrès. C'est une des premières villes d'Europe et du monde en ce qui concerne le nombre de congrès internationaux. Barcelone se place en première position du classement de *International Congress Convention Association* et en septième position de celui de *Union of International Associations* pour l'année 2004. Les plus grandes multinationales choisissent d'ailleurs Barcelone pour l'organisation de leurs congrès et de leurs présentations de produits. En outre, ces dernières années, la ville a démontré qu'elle figurait parmi les villes les plus attirantes et dynamiques d'Europe, devenant ainsi une des destinations préférées pour les voyages de motivation.

Le développement de la ville de Barcelone est impressionnant, autant sur le plan touristique qu'à d'autres niveaux. Selon l'organisme Tourisme de Barcelona, la présence du terminal méthanier d'Enagas n'a pas d'incidence sur le tourisme. D'ailleurs, le directeur du tourisme d'agrément de Tourisme de Barcelona, monsieur Josep Anton Rojas i Diago, affirme que toutes les activités portuaires de la ville (incluant le terminal d'Enagas) n'ont aucun impact négatif sur l'achalandage ou le développement touristique de Barcelone. Les statistiques d'achalandage des dernières années démontrent en effet que Barcelone est en pleine croissance et que le nombre de visiteurs ne cesse d'augmenter. De plus, les installations portuaires de Barcelone localisées face à la ville sont parfaitement intégrées à l'industrie touristique et abritent le terminal de croisières ainsi que plusieurs attraits culturels, sportifs et de loisirs.

Enagas est une entreprise qui a pour valeur de se développer dans le respect de l'environnement naturel et humain. Cette vision lui a d'ailleurs permis de conserver une image positive vis-à-vis l'industrie touristique. Par ailleurs, Gas natural est également très impliqué sur le plan social et communautaire. À cet effet, l'entreprise investit annuellement près de 13 millions d'euros, essentiellement en Espagne, dont 30 % sont consacrés à la culture et 15 % aux actions environnementales. Informer et éduquer sur le gaz naturel est aussi très important pour Gas natural. L'entreprise commande d'ailleurs une exposition permanente sur le sujet au musée du gaz, lequel se situe au centre-ville de Barcelone, dans le district de Ciutat Vella, à environ 20 minutes de marche du port.

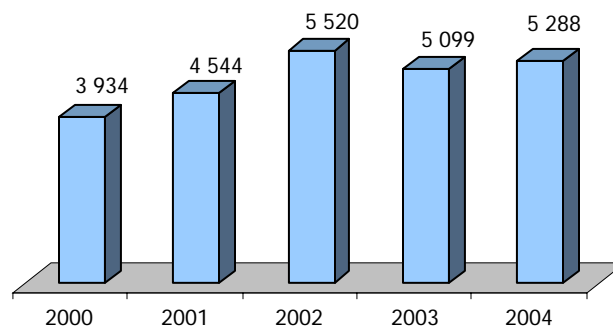
7. Les profils touristiques des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches

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

7.1. Région touristique de Québec¹⁵

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

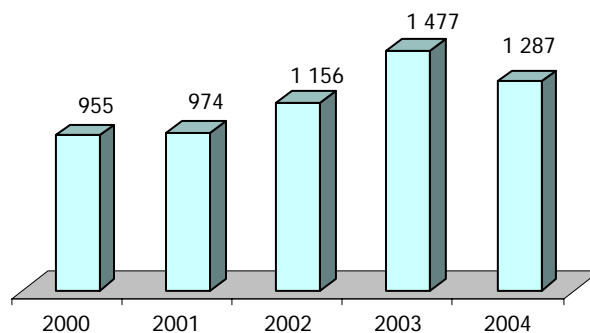
Les zones géographiques les plus fréquentées de la région de Québec sont les suivantes¹⁷ :

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

7.2. Région touristique de Chaudière-Appalaches

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

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



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

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

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

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

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

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

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

■ Les zones de Bellechasse et de Lévis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. L'analyse de caractérisation du paysage

8.1. Méthodologie

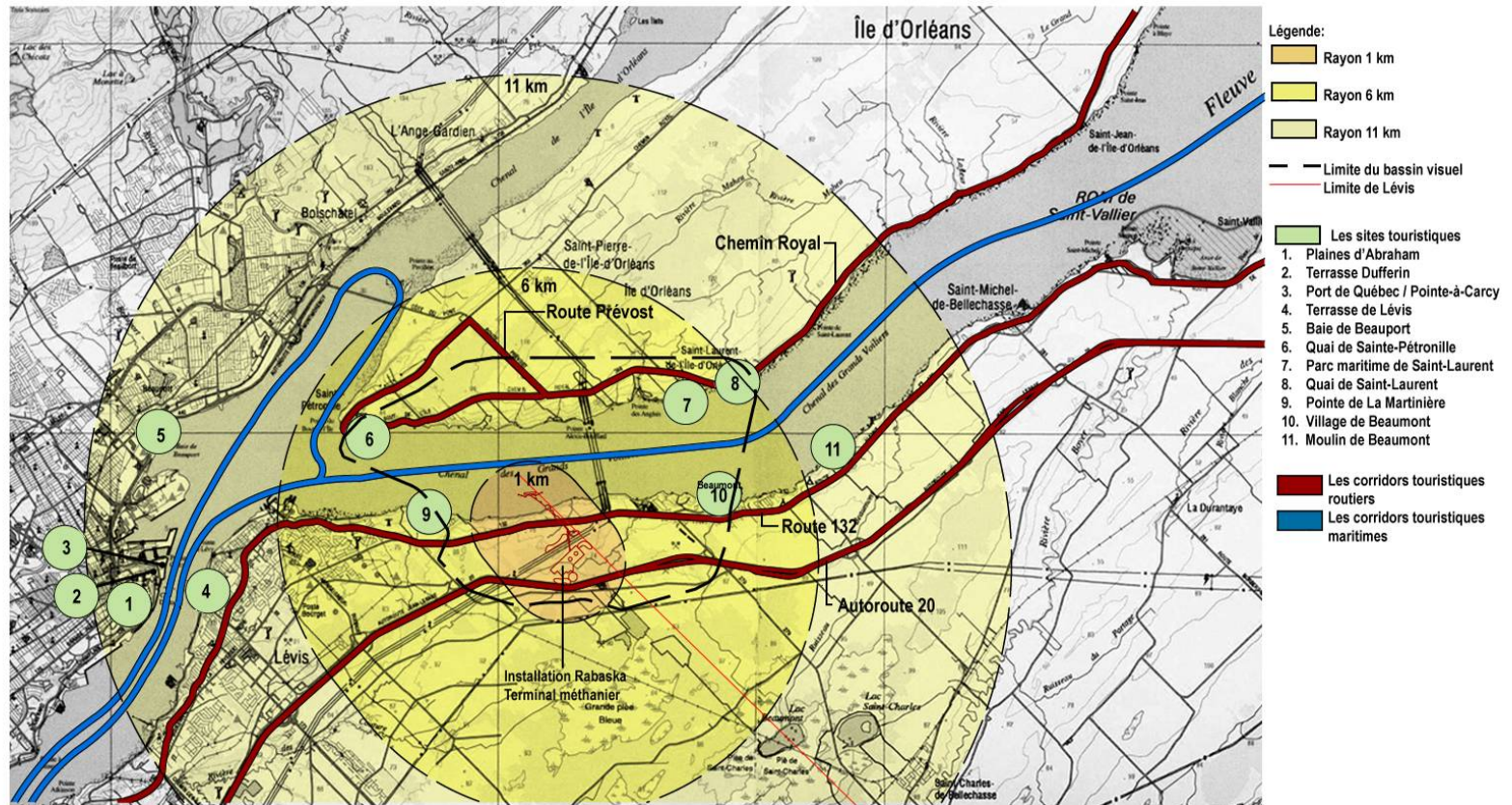
L'objectif de cette analyse visuelle est d'identifier et de calibrer l'impact de l'arrivée du terminal méthanier sur la perception du paysage environnant à partir des sites et des corridors touristiques de la grande région de Québec.

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

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

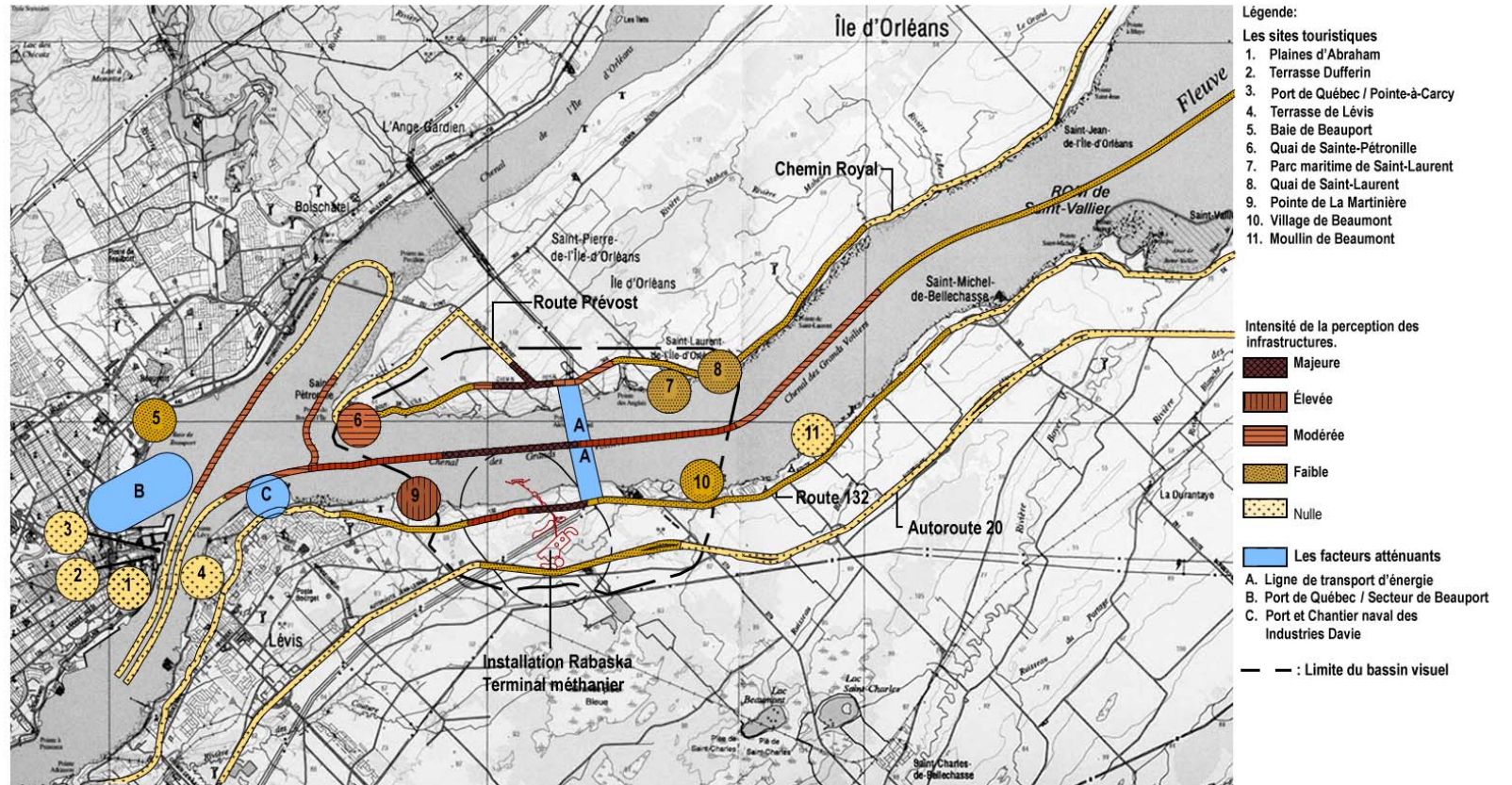
Finalement, une investigation plus approfondie, effectuée selon des critères d'analyse visuelle, nous a permis d'évaluer l'intensité de la perception de la clientèle touristique en fonction d'une pondération à cinq niveaux : nulle, faible, modérée, élevée, majeure (figure 6). La méthode d'analyse s'appuie,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

Figure 6 : Plan de localisation du terminal méthanier et des sites et corridors touristiques étudiés



Échelle: 1:100 000
 No. projet: 200519
 Date: 2006-03-03
 Source: Photocartotheque québécoise série TRP 1/100 000 feuillets 21L-ne, 21L-no

Figure 7 : Intensité de la perception des infrastructures



Échelle: 1:100 000
 No. projet: 200519
 Date: 2006-06-28
 Source: Photocartothèque québécoise série TRP 1/100 000 feuillets 21L-ne, 21L-no

Desjardins
 MARKETING STRATÉGIQUE INC.
 Une force légendaire

Option Aménagement
 218 rue Saint-Vallier Est
 Québec (Québec) G1K 3P2
 Tél.: (418) 466-0279
 Téléc.: (418) 522-4432
 Courriel: option@optionamangement.com

OPTION
 aménagement

8.2. Les critères d'analyse

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

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

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

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

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

8.3. Les caractéristiques du paysage à l'échelle régionale

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

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

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

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

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

²⁶ *Ibid.*, p.61.

²⁷ *Ibid.*, p.198.

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

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

Figure 8 : Les infrastructures du terminal méthanier Rabaska



■ Le pôle fluvial

Description :

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

Mesures d'atténuation visuelle :

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

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

■ Le pôle des réservoirs

Description :

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

Mesures d'atténuation visuelle :

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

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

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

Description :

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

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

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

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

8.5. Les facteurs atténuants

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

Voici ces structures :



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



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



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



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

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

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

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

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



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



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

8.6. Les sites et les corridors touristiques évalués

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

■ Les sites touristiques

□ Les plaines d'Abraham

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

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



❑ La Terrasse Dufferin

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

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



❑ Le port de Québec / Pointe-à-Carcy

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

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



❑ La terrasse de Lévis

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

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



❑ La baie de Beauport

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

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



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

❑ Le quai de Sainte-Pétronille

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

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



❑ Le parc maritime de Saint-Laurent

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

Figure 15 : Parc maritime – Vue face au fleuve



❑ Le quai de Saint-Laurent

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

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



□ La pointe de La Martinière

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

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

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

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

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

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



□ Le village de Beaumont

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

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



❑ Le moulin de Beaumont

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

Figure 19 : Moulin de Beaumont



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



■ Les corridors touristiques

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

□ La Route 132

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

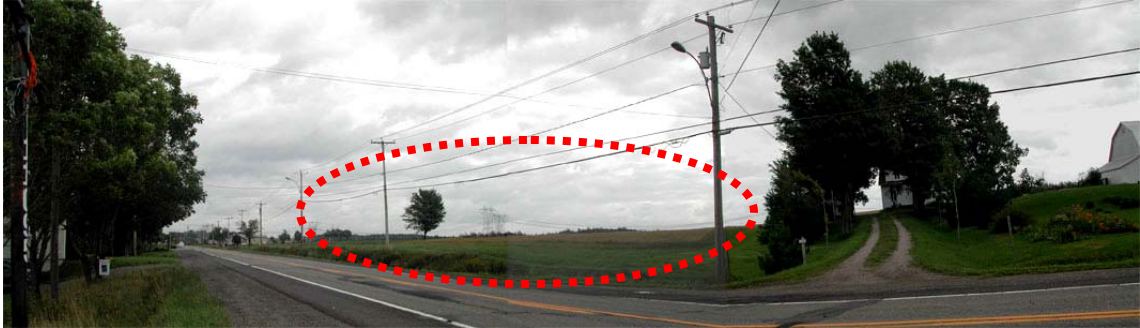
Il est à noter que la conduite de la ligne cryogénique du futur terminal méthanier sera enfouie sous terre jusqu'aux réservoirs, et sera, par conséquent, non visible. Toutefois, les réservoirs, la jetée et le quai d'amarrage seront susceptibles d'être visibles par endroit.

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

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



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



❑ Le chemin Royal et la route Prévost

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

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



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



❑ L'autoroute 20

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

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



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



□ Le chenal des Grands Voiliers

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

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



9. Conclusions de l'étude

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³¹ Touristes et excursionnistes inclus.

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

10. Bibliographie

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

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

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

Étude d'impact environnemental – Projet Rabaska.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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