



RECONSTRUCTION DES QUAIS 104, 105 ET 106 PORT DE QUÉBEC – SECTEUR DE L'ANSE AU FOULON

Avis de projet

MISE À JOUR

19-02-2026

VERSION

00

AVIS AU LECTEUR

Cet avis de projet est produit et publié dans le cadre du Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI) du Port de Québec. Ce processus se veut un outil permettant au Port de répondre aux obligations légales afférentes aux autorités portuaires en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* du Canada (LEI, 2019), mais également un moyen de communiquer de l'information au public. Pour les projets de niveau 2 (voir la Procédure-cadre¹), des mécanismes de consultation du public et des peuples autochtones concernés sont prévus. De plus, la réalisation d'une étude des effets environnementaux est exigée. Il sera ainsi possible de déterminer si les impacts du projet sont cohérents avec les dispositions de la LEI et si des mesures d'atténuation supplémentaires doivent être considérées.

Ce document est donc une première occasion de présenter le projet de reconstruction des quais 104, 105 et 106 dans le contexte du PEA. Il constitue ainsi la première étape d'une démarche encadrée d'évaluation des impacts, fournissant par la même occasion l'information actuellement disponible en fonction de l'avancement technique de la conception du projet. À cet égard, comme expliqué dans l'avis de projet, le Port de Québec a choisi de travailler dans un mode de conception-construction progressif. Le projet pourra donc évoluer au fur et à mesure que les parties prenantes prendront des décisions en lien avec le concept proposé.

¹ <https://www.portquebec.ca/environnement/processus-devaluation-et-dattenuation-des-impacts/>



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
2. ÉTAT DE SITUATION ET SCÉNARIOS ANALYSÉS	2
3. OPTIONS DE RECONSTRUCTION PROPOSÉES.....	3
4. LOCALISATION DU SITE DES TRAVAUX.....	5
5. AUTORITÉS FÉDÉRALES CONCERNÉES.....	5
6. MODE DE RÉALISATION.....	6
7. TRAVAUX PROPOSÉS	7
7.1 Préparation du site.....	9
7.2 Construction	10
7.3 Désaffectation du chantier.....	11
7.4 Mise en opération des quais	11
8. ÉCHÉANCIERS	11
9. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	11
9.1 Certification Envision™ niveau argent	13
10. INFORMATIONS SUR LA NAVIGATION	13
11. CONTACT	14
ANNEXE A – Répertoire photographique	15

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Localisation des quais 104, 105 et 106	5
Figure 2. Vue en plan des cellules de palplanches.....	7
Figure 3. Coupe type des cellules de palplanches.....	8



1. MISE EN CONTEXTE

Presque centenaires, les quais 104, 105 et 106, situés dans le secteur de l'Anse au Foulon, ont été construits entre 1925 et 1931. Ils ont historiquement été utilisés pour le chargement et le déchargement de navires transportant une multitude de produits, et principalement, à l'heure actuelle, des produits céréaliers et des granules de bois. Ces infrastructures revêtent une importance fondamentale au port de Québec pour le maintien de la mission économique de l'organisation et pour la pérennité de la chaîne d'approvisionnement cruciale pour la région, le Québec et le Canada. En effet, ces quais jouent un rôle clé dans ce parcours qui permet à une marchandise de passer du producteur au client final. Les ports sont des points clés pour cette chaîne, car ils assurent le passage, l'entreposage, le tri et la fluidité du transport mondial des produits de consommation.

D'une longueur totale d'environ 623 m, ces quais sont constitués de caissons de bois surmontés d'un mur de couronnement en béton. La profondeur d'eau minimale est de 10,3 m au quai 104 et de 11,3 m aux quais 105 et 106, ce qui permet notamment d'accueillir les navires transportant du vrac, comme les produits céréaliers et les granules de bois.

Bien que ces quais aient subi de multiples réparations au fil du temps, ils ont maintenant atteint la fin de leur vie utile, comme en témoignent les expertises et les nombreux suivis effectués au cours des dernières années. Le projet de reconstruction des quais 104, 105 et 106 (le Projet) vise à remplacer des infrastructures portuaires centenaires arrivées en fin de vie utile et, ainsi, à assurer la continuité des opérations du Port de Québec, à préserver la chaîne logistique et à soutenir l'économie régionale et nationale. Il s'inscrit dans une vision de durabilité, de résilience climatique et de performance à long terme des actifs, tout en réduisant les risques de rupture de service et en renforçant la compétitivité du commerce extérieur canadien. Sans ces travaux, des limitations d'opérations encore plus importantes que celles déjà observées sont à prévoir et, ultimement, des fermetures de quais pourraient avoir lieu en raison de leur fin de vie.

2. ÉTAT DE SITUATION ET SCÉNARIOS ANALYSÉS

Au fil des années, de multiples interventions ont été effectuées pour stabiliser les quais 104 à 106 et prolonger leur durée de vie utile. Ces interventions se sont achevées en 2015 par l'ajout de tirants visant à stabiliser les murs de couronnement. Temporaires, ces travaux avaient pour seul objectif de retarder le moment de la reconstruction.

Depuis, la détérioration des structures se poursuit, entraînant des restrictions de charge de plus en plus contraignantes qui affectent directement les opérations portuaires et fragilisent la chaîne d'approvisionnement.

Dans ce contexte, le Port de Québec a demandé à la firme CIMA+ d'effectuer une étude visant à analyser différentes solutions de stabilisation. Pour les quais 104 et 105, elle recommandait une reprise en sous-œuvre ou la construction d'un plancher de charge, combinée à l'ajout de tirants d'ancrage. Pour le quai 106, elle proposait l'installation d'un mur combiné pieux-palplanches qui viendrait confiner les caissons de bois. Bien que ces interventions permettraient de prolonger la durée de vie des quais de 10 à 20 ans, il n'en demeure pas moins que les structures de base demeurent vieillissantes et que ces solutions, toutes très coûteuses, ont une durée de vie assez limitée.

Face à ces constats, le Port de Québec a réalisé une analyse de risques pour évaluer trois scénarios : le statu quo, la mise en œuvre des travaux de stabilisation mentionnés précédemment (prolongation de vie utile de 10 à 20 ans) et la reconstruction complète des quais 104, 105 et 106. Les résultats de l'analyse montrent que cette dernière option constitue le scénario le plus avantageux, notamment en raison des coûts nettement plus élevés associés à la mise en œuvre des autres options au regard de leur durée de vie prévue.

En effet, les options de stabilisation sont excessivement coûteuses et ne permettent pas d'exploiter les infrastructures au maximum de leur capacité. Il s'agit de solutions dites temporaires par rapport aux options de reconstruction qui ne garantissent pas de conserver l'intégralité des infrastructures compte tenu, notamment, de la présence d'une couche de sol lâche. Cette caractéristique suggère que des travaux connexes importants pourraient aussi devoir être considérés pour consolider les sols sous les caissons de bois. Dans tous les cas, les options de stabilisation ne pourraient pas sécuriser suffisamment les structures vieillissantes comme les murs de couronnement.

Quant à l'option préconisant le statu quo, il est impossible pour le Port de Québec d'assumer un tel risque compte tenu des considérations évoquées dans la mise en contexte. En effet, la dégradation des quais est trop avancée pour que cette option, qui mettrait à risques importants la chaîne d'approvisionnement et forcerait l'adoption de mesures contraignantes pour préserver la sécurité des travailleurs, soit envisagée.



Pour ces raisons, le Port de Québec propose la reconstruction des trois quais. Les options de reconstruction ont donc été analysées dans une étude de faisabilité et sont sommairement présentées à la section suivante.

3. OPTIONS DE RECONSTRUCTION PROPOSÉES

À la suite de l'analyse de risques, qui mettait en évidence que le statu quo et la stabilisation étaient des solutions très peu viables, le Port de Québec a mandaté Cima+ pour l'élaboration d'une étude de faisabilité relative à la reconstruction des quais 104, 105 et 106. Trois options se sont avérées les plus prometteuses, soit la construction d'un mur combiné pieux-palplanches, les caissons de béton et les cellules de palplanches.

Le mur combiné pieux-palplanches est constitué de palplanches enfoncées dans le sol et entrecoupées d'éléments structuraux plus rigides, tels que des pieux tubulaires ou des pieux de type H. Pour cette option, le mur peut soit être implanté dans le prolongement continu de la ligne du quai 103, soit être construit directement devant la façade existante des quais 104, 105 et 106. L'option d'alignement sur le quai 103 comportait plusieurs enjeux, notamment liés au maintien des opérations et au soutènement latéral du remblai entre les sections de mur existantes. Elle engendrait également des défis importants en phase de construction, notamment des impacts sur l'environnement.

L'autre option, qui consiste à implanter un mur combiné pieux-palplanches devant la ligne existante des quais 104, 105 et 106, constitue la seule solution permettant de limiter autant que possible l'empiétement sur le fond marin. Toutefois, la mise en place des tirants d'ancrage nécessaires à la retenue des palplanches aurait requis d'importantes excavations dans le terre-plein dans l'optique où celui-ci aurait été construit directement le long de la ligne de quai existante. Ces excavations auraient grandement nui aux opérations portuaires durant la période approximative de 33 mois nécessaire à la reconstruction des quais. Cette solution, avec des tirants d'ancrage répartis très régulièrement dans le sol, aurait également compromis la possibilité d'installer des structures de surface et limité la capacité de stockage. De plus, le maintien de la configuration enclavée des quais, aggravé par le déchaussement de ces derniers, augmente les risques d'approche, ce qui limite l'usage des remorqueurs et des propulseurs d'étrave.

La construction de caissons en béton devant la ligne de quai existante offrirait une durée de vie supérieure aux autres solutions étudiées. Il s'agit cependant de la solution de construction la plus longue (travaux d'une durée d'environ 49 mois), en plus de générer des coûts directs pouvant être jusqu'à deux fois supérieurs à ceux des autres options. Cette configuration comprendrait l'alignement de la façade des quais 104, 105 et 106 sur celle du quai 103, ce qui permettrait d'augmenter la superficie de la zone d'entreposage actuelle. Pour l'assise des



caissons, il serait nécessaire de draguer environ 73 000 m³ de sédiments (soit plus du double par rapport à la solution retenue), en plus de réaliser des travaux de stabilisation des sols existants. Les volumes de sol à excaver demeureraient toutefois négligeables comparativement à ceux requis pour la mise en œuvre du mur combiné pieux-palplanches.

La solution consistant à construire des cellules de palplanches devant la façade des quais existants nécessiterait moins de travaux d'excavation dans l'arrière-quai que le mur combiné pieux-palplanches, ainsi qu'un volume de sédiments dragués inférieur à celui requis pour la construction de caissons en béton (évalué à environ 30 000 m³). Il s'agit également de la solution pour laquelle l'estimation des coûts directs est la plus faible, bien que sa durée de vie soit la plus limitée. Tout comme l'option des caissons en béton, la reconstruction des quais à l'aide de cellules de palplanches forcerait l'alignement avec le quai 103, augmentant ainsi la superficie de la zone d'entreposage existante pour les quais 104, 105 et 106. Selon les estimations, cette solution pourrait être mise en œuvre en aussi peu que 30 mois.

Un facteur important dans l'analyse des options possibles de reconstruction est la forme actuelle de la ligne des quais 101 à 106. En effet, la configuration enclavée des quais crée une rupture d'alignement qui augmente les risques d'approche. Ces risques sont aggravés par le déchaussement des quais, ce qui limite l'usage des remorqueurs et des propulseurs d'étrave. L'excroissance du quai 103 génère en plus un ressac qui pousse les navires. L'alignement proposé, avec les caissons de béton ou les cellules de palplanches, éliminera ces contraintes et améliorera significativement la sécurité des manœuvres et par le fait même la flexibilité opérationnelle de cette ligne de quais.

Une analyse basée sur des critères environnementaux, opérationnels, techniques et économiques a été réalisée pour comparer les différentes solutions de reconstruction complète des quais pouvant être envisagées. Au terme de cette analyse, la solution qui consiste à prolonger de façon continue la ligne du quai 103 en cellules de palplanches a été retenue.

4. LOCALISATION DU SITE DES TRAVAUX

Le Projet se situe à Québec, au port de Québec, dans le secteur de l’Anse au Foulon, le long du boulevard Champlain (figure 1). Les quais 104, 105 et 106, visés par le projet de reconstruction, se trouvent sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Les terminaux desservis par ces quais sont utilisés par les entreprises Sollio Agriculture, Parrish and Heimbecker et QSL, qui y gèrent des activités de vrac (grain, granules de bois, sel et sucre) et de marchandises générales.

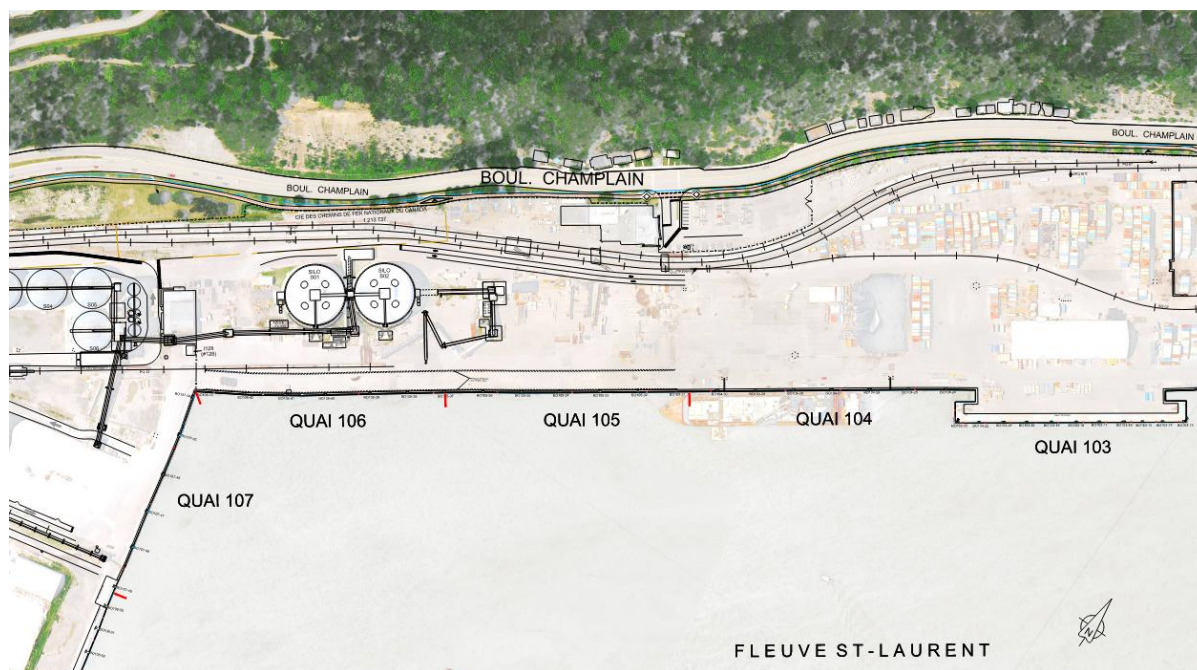


Figure 1. Localisation des quais 104, 105 et 106

5. AUTORITÉS FÉDÉRALES CONCERNÉES

Le Projet se situe dans les limites administratives du Port de Québec, donc en terre domaniale. Par conséquent, et en vertu du Processus d’évaluation et d’atténuation des impacts (PEAI) du Port, le Projet nécessitera la réalisation d’une évaluation des effets environnementaux selon l’article 82 de la Loi sur l’évaluation d’impact (LEI). Autrement, une demande d’examen qui permettra de statuer sur la nature des permis requis devra être acheminée à Pêches et Océans Canada (MPO). Il est convenu qu’au minimum, un permis en vertu de la Loi sur les pêches (L.R.C. [1985], ch. F-14) sera nécessaire.

6. MODE DE RÉALISATION

Le mode de réalisation retenu pour le Projet est la conception-construction progressive (CCP). En effet, la réalisation du Projet repose sur une approche collaborative entre le Port de Québec, les concepteurs, les constructeurs et les partenaires portuaires. Le Port souhaite que la réussite globale du Projet (compte tenu des contraintes et des enjeux techniques, opérationnels, environnementaux et de maintien des opérations) soit au cœur de l'ensemble des décisions et des discussions et que tous les acteurs soient pleinement orientés vers cet objectif.

Cette collaboration se traduira par des ateliers de co-conception, des mécanismes de gouvernance partagée et une transparence dans les décisions techniques et financières. L'objectif est de favoriser une synergie durable entre les parties prenantes, de soutenir des décisions alignées sur l'intérêt supérieur du Projet et d'optimiser les solutions retenues. La mise en œuvre efficace, cohérente et sécuritaire des activités tout au long du cycle de vie du Projet sera ainsi assurée.

7. TRAVAUX PROPOSÉS

L'enfoncement de palplanches jusqu'à l'atteinte d'une couche de sol compétente constitue l'essentiel des travaux planifiés. Ces palplanches formeront des cellules d'environ 22 m de diamètre. Ces cellules seront ensuite reliées par des arcs de cercle de palplanches, à la fois côté fleuve et côté terre. La jonction entre les nouvelles cellules et l'une des deux extrémités (quai 103 ou quai 107) sera réalisée au moyen d'un mur combiné de type pieux-palplanches.

Les cellules de palplanches seront positionnées devant la façade existante des quais 104, 105 et 106 et seront alignées de façon à prolonger la ligne du quai 103 jusqu'à intercepter le quai 107. L'avancement de la façade des quais 104, 105 et 106 d'environ 25 m par rapport à leur alignement actuel aura pour effet d'augmenter la surface des quais d'environ 16 000 m². Un terre-plein permettant la continuité des opérations portuaires sera aussi aménagé.

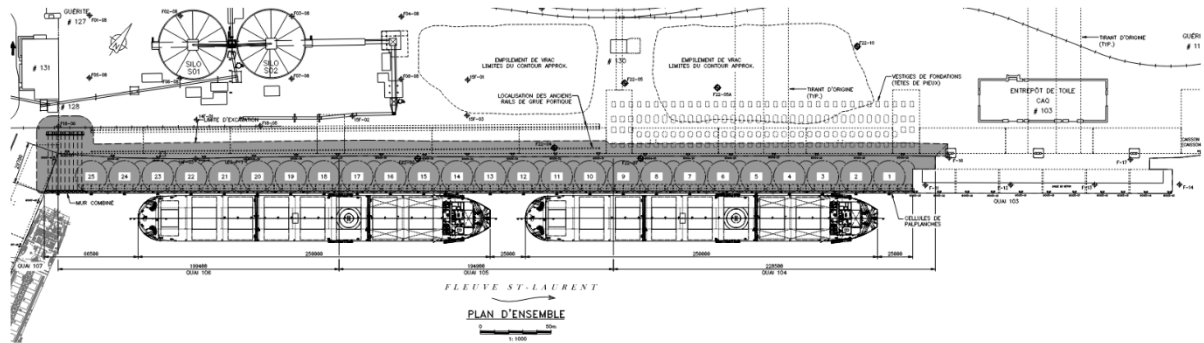


Figure 2. Vue en plan des cellules de palplanches

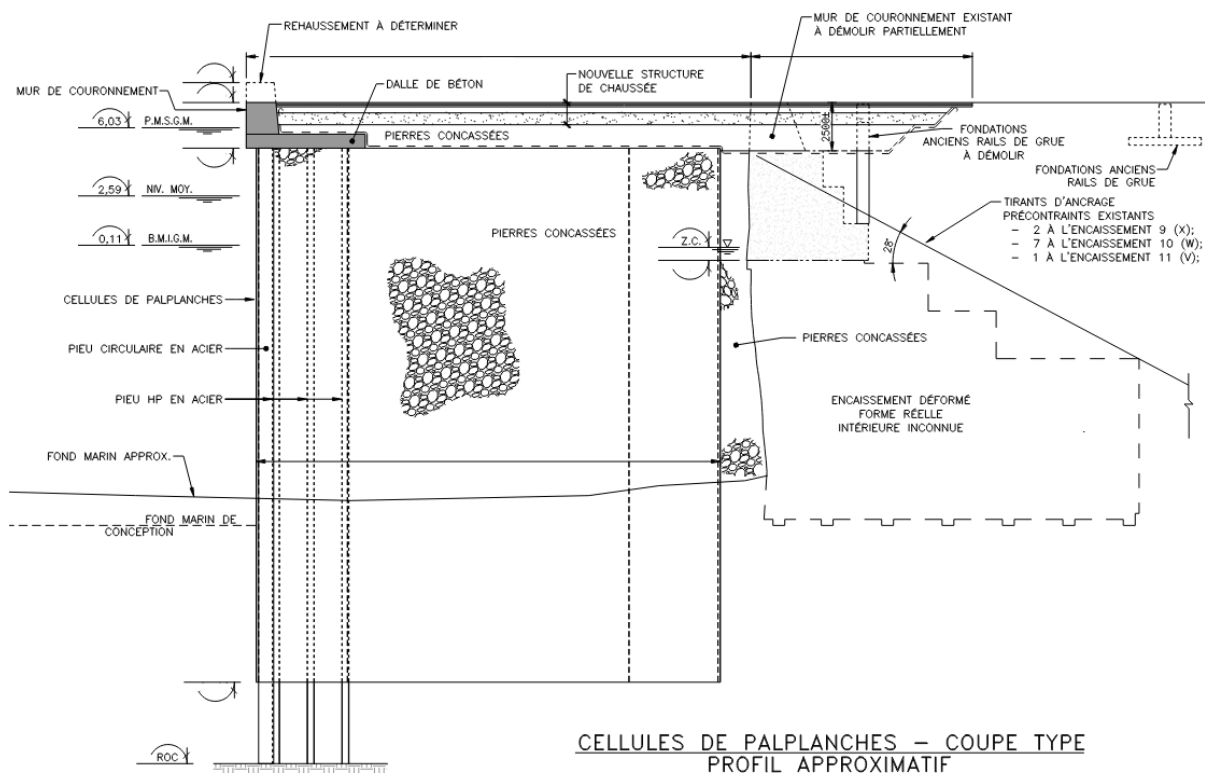


Figure 3. Coupe type des cellules de palplanches

Le mur de couronnement existant sera démolé sur une hauteur d'environ 2,5 m, ce qui aura pour effet d'atténuer le comportement différentiel entre la nouvelle structure et la surface du quai existant. Le béton démolé pourra ensuite être réintroduit dans le remblai des nouveaux ouvrages.

Un dragage devra être effectué de sorte que la profondeur d'eau disponible en façade des nouvelles structures de quais soit équivalente à la profondeur de la zone de manœuvre actuelle de -12,2 m ZC (zéro des cartes). Ce dragage visera à approfondir une portion de la nouvelle zone de manœuvre en permettant le retrait maximal d'environ un mètre de sédiments.

Plusieurs équipements maritimes devront être installés, dont des bollards de minimalement de 100 tonnes, des défenses d'accostage ainsi que des échelles en bordure des quais. Ces nouveaux équipements, nécessaires pour la sécurité des opérations maritimes et des manœuvres des navires, garantiront l'utilisation sécuritaire des infrastructures.

Les travaux comprennent la mise en place d'un réseau de conduites pluviales destiné au captage et à la gestion des eaux de surface. Ce réseau sera complété par l'installation d'un

séparateur hydrodynamique permettant un traitement partiel des matières en suspension avant le rejet des eaux dans le fleuve Saint-Laurent, conformément aux objectifs de performance environnementale du Projet.

Le Projet prévoit également le maintien et l'adaptation du réseau d'aqueduc, assurant notamment l'alimentation en eau pour la protection incendie. En complément, l'option qui consiste à réaliser un réseau d'eau brute alimenté par un puits de pompage dans le fleuve sera évaluée. Cette solution pourrait permettre de répondre à certains besoins opérationnels, tels que la gestion des poussières, en réduisant le recours à l'eau potable du réseau municipal.

Sur le plan électrique, le réseau existant sera prolongé jusqu'à la façade du quai. Les nouvelles infrastructures pourront ainsi être desservies. D'autres seront également aménagées de manière à permettre l'implantation d'éventuels réseaux d'alimentation électrique à quai pour les navires. Enfin, l'installation de nouvelles tours d'éclairage assurera un éclairage conforme, sécuritaire et adapté aux opérations portuaires.

Pour soutenir la transition vers un port intelligent, le Projet intégrera des systèmes de collecte de données ainsi que des outils numériques de suivi structural et opérationnel avec instrumentation, capteurs et caméras, notamment. Ces technologies permettront d'améliorer la gestion des actifs, l'efficacité opérationnelle et le développement d'infrastructures intelligentes.

Tous les ouvrages seront conçus de manière à permettre l'adaptation de la hauteur du quai tout au long de sa durée de vie et à renforcer sa résilience face aux changements climatiques, notamment l'élévation du niveau de l'eau et les ondes de tempête.

7.1 PRÉPARATION DU SITE

Pendant toute la durée des travaux, l'accès au chantier sera limité aux travailleurs et contrôlé par la guérite d'accès à ce secteur sécurisé du Port de Québec. La zone de chantier sera clôturée et une signalisation temporaire sera mise en place.

La mobilisation de l'entrepreneur sur le chantier débutera au printemps 2027. Comme l'approvisionnement en palplanches pourrait prendre environ 16 semaines, les mois suivant la mobilisation de l'entrepreneur seront consacrés à la production des ouvrages temporaires requis, notamment les gabarits de plantage pour les cellules de palplanches, et à la réalisation des travaux de démolition. Le calendrier actuel est basé sur un montage financier final en décembre 2026 ainsi que sur l'obtention de toutes les autorisations nécessaires.

Le site se situe en zone industrialo-portuaire et est entièrement artificialisé et dépourvu de végétation. Aucun déboisement n'est donc prévu pour la réalisation des travaux.



7.2 CONSTRUCTION

La construction des cellules débutera dès la réception des palplanches et à l'intérieur des périodes de travaux en eau autorisées par le MPO. La séquence de mise en œuvre requiert de ne construire que deux cellules à la fois et d'installer les arcs de cercle entre elles avant leur remplissage. Les premières cellules seront construites à partir d'une barge et les suivantes à partir d'une plateforme de travail granulaire construite en surface des cellules réalisées. Les palplanches constituant les cellules seront vibrofoncées jusqu'à l'atteinte de l'élévation souhaitée.

Le mur combiné pieux-palplanches faisant la jonction entre les structures existantes et les nouvelles cellules nécessitera la construction d'un mur d'ancrage et de tirants.

Le remblai du dessus des cellules jusqu'en surface et la construction des infrastructures civiles et électriques suivront l'avancement du mur de couronnement.

Les travaux de dragage en façade des quais seront réalisés par phases parallèlement aux travaux, mais en dehors des périodes de limitation de la perturbation du fond marin indiquées par le MPO. Les équipements utilisés seront munis d'un système de positionnement (GPS) offrant une bonne précision pour limiter le dragage uniquement à la zone de manœuvre nécessaire. En cours de travaux, la conformité des profondeurs à atteindre sera validée par la réalisation d'une bathymétrie. Les sédiments dragués seront gérés selon les bonnes pratiques usuelles et la réglementation en vigueur, notamment en fonction des niveaux de contamination qui seront validés préalablement et de la Politique de gestion des sols du Port de Québec.

La durée totale des travaux est évaluée à environ 30 mois. Ils seront répartis stratégiquement en fonction des saisons, des contraintes opérationnelles à quais et des périodes de restriction pour les travaux en eau. De plus, les heures d'opération du chantier devront être conformes aux mesures d'atténuation systématiquement exigées par le Port de Québec de manière à réduire les nuisances (p. ex., le bruit) le soir et la nuit.

Les équipements attendus à chaque étape des travaux se résument comme suit :

- Excavation et remblai sur les quais : pelles hydrauliques, chargeuses, boteurs, niveleuses, rouleaux compresseurs et camions;
- Manutention des matériaux : chariots élévateurs et grues;
- Travaux de démolition : pelles hydrauliques munies d'un brise-roches, chargeuses et camions;
- Cellules de palplanches : barges, pelles hydrauliques munies d'un vibrofonceur;
- Dragage : barges, bateaux-remorqueurs et pelles hydrauliques munies d'un godet à clapet;



- Remblayage et compaction : camions, pelles hydrauliques, boteurs et compacteurs;
- Mur de couronnement : bétonnières et pompes à béton.

7.3 DÉSAFFECTATION DU CHANTIER

La phase de démobilisation prévoit le retrait de la machinerie, des réservoirs, des équipements, des conteneurs et de toutes les matières résiduelles générées durant l'exécution des travaux, principalement les résidus de construction (p. ex., béton, bois, ferraille). Ces matériaux seront récupérés et éliminés par l'entrepreneur selon la réglementation en vigueur et conformément au devis.

Une fois les travaux achevés, les zones sécurisées du secteur seront libérées par enlèvement des clôtures et de la signalisation temporaire.

7.4 MISE EN OPÉRATION DES QUAIS

La reconstruction des quais 104 à 106 vise à sécuriser les infrastructures dans le contexte expliqué précédemment. À l'heure actuelle, aucune nouvelle opération ou modification des opérations ayant cours sur ces quais n'est envisagée. Bien que les travaux perturberont évidemment les opérations des partenaires portuaires à l'Anse au Foulon, il est prévu que certaines opérations soient maintenues pendant les travaux et qu'à la fin de la démobilisation, la reprise des activités usuelles se fasse progressivement chez les différents opérateurs portuaires.

8. ÉCHÉANCIERS

Le Port de Québec prévoit débiter les travaux de reconstruction des quais 104, 105 et 106 au printemps 2027, selon les délais d'obtention des autorisations nécessaires. Ces travaux devraient durer environ 30 mois et donc se conclure en 2029.

La séquence de travail détaillée sera élaborée par l'équipe retenue dans le contexte du mode de conception-construction progressif.

9. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS

Le projet de reconstruction des quais 104, 105 et 106 est susceptible d'engendrer des effets négatifs sur l'environnement, en plus de causer certaines nuisances pour les résidents à proximité. Une étude des effets environnementaux devra donc être réalisée par des experts indépendants. Toutes les composantes environnementales valorisées susceptibles d'être affectées par le Projet seront considérées.



Une analyse du milieu récepteur permettra de bien définir l'état de référence et les composantes dans lesquelles le Projet s'inscrira. Toutefois, en raison de la nature du Projet et de la connaissance du milieu d'insertion de celui-ci, certains effets peuvent être anticipés et présentés à titre préliminaire :

- **Environnement sonore** : Des enjeux de cohabitation existent déjà dans ce secteur en raison des nuisances sonores causées par les opérations portuaires. Bien que plusieurs améliorations aient été apportées aux opérations dans la dernière année, en plus de l'ajout d'un nouveau réseau de surveillance sophistiqué, certains défis demeurent. Dans ce contexte, une évaluation de l'environnement sonore associée à la reconstruction des quais sera réalisée.
- **Transport et circulation** : Il apparaît important de mentionner que le transport est une activité qui sera au cœur de l'évaluation des impacts potentiels du Projet. En effet, étant donné sa configuration et son emplacement, le site des travaux ne peut être desservi que par le boulevard Champlain. Bien que peu de préoccupations aient été soulevées quant au trafic entre les ponts et le site à l'étude, il en va autrement pour la circulation qui emprunte plutôt le secteur du Vieux-Québec. À ce sujet, de nombreuses préoccupations ont été émises par les citoyens dans les dernières années, et cet enjeu figure encore au nombre de ceux auxquels le Port, la Ville de Québec, le ministère des Transports et les citoyens eux-mêmes tentent de remédier. Il sera donc essentiel de bien évaluer les répercussions potentielles du Projet en ce sens.
- **Qualité de l'air** : La reconstruction des quais peut avoir un effet sur la qualité de l'air locale en raison de la mise en suspension de particules plus grossières (poussières), mais également du transport. En effet, l'approvisionnement vers le chantier et la sortie des sols ou d'autres matériaux pourront engendrer une quantité relativement importante de transport, en plus de la machinerie sur le site du chantier. En outre, la combustion de carburant par ces équipements pourra avoir des effets négatifs sur les émissions de particules fines dans l'air.
- **Poisson et habitat** : Des travaux en eau relativement importants seront nécessaires pour la reconstruction des quais. Parmi les contrecoups anticipés, notons la perte d'habitat sur une superficie d'environ 1,6 ha pour la mise en place des cellules de palplanches, mais également du dragage pour uniformiser la zone de manœuvre en façade de quais. Bien que ces effets négatifs soient évalués dans le cadre du PEAI, ils seront aussi soumis au processus de demande de permis en vertu de la *Loi sur les pêches*. Une analyse en bonne et due forme sera donc effectuée par Pêches et Océans Canada (MPO).
- **Qualité des eaux de surface** : Tout au long des travaux, une attention particulière devra être portée à la qualité des eaux de surface. En effet, la réalisation de travaux d'importance dans des infrastructures situées dans le fleuve et soumises aux marées peut avoir pour conséquence l'emportement de matières en suspension vers le plan d'eau. De plus, les travaux de dragage pourraient favoriser la dégradation temporaire



de la qualité de l'eau en raison de la mise en suspension de particules. Des mesures d'atténuation et de surveillance efficaces devront être proposées pour cette composante.

- **Pollution lumineuse** : Comme il sera essentiel de maintenir une bonne cadence au chantier et d'optimiser l'efficacité des travaux tout en garantissant la sécurité des travailleurs, il est probable que de l'éclairage soit ajouté temporairement sur le site. Cette augmentation de l'intensité lumineuse en soirée ou en période nocturne sera considérée dans l'évaluation des effets environnementaux du Projet.

Rappelons que toutes les composantes environnementales susceptibles d'être affectées par le Projet devront être considérées dans l'évaluation des effets environnementaux.

9.1 CERTIFICATION ENVISION™ NIVEAU ARGENT

Le Port de Québec vise l'obtention d'une certification Envision™ de niveau argent, reconnaissant les efforts en matière de durabilité, de résilience et de performance environnementale ainsi que l'intégration harmonieuse du Projet dans son milieu d'accueil.

Pour favoriser l'atteinte de cet objectif, des critères précis seront intégrés dès la conception, notamment en matière de gestion des eaux pluviales, de réduction des nuisances sonores, d'approvisionnement responsable et de limitation de l'empreinte carbone. Cette certification permettra de valoriser le Projet auprès des parties prenantes et de démontrer l'engagement du Port envers les principes ESG.

10. INFORMATIONS SUR LA NAVIGATION

Le fleuve Saint-Laurent est un cours d'eau navigable à l'annexe de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (LENC). Les répercussions anticipées sur la navigation sont considérées comme peu importantes, car les travaux de stabilisation seront réalisés exclusivement en rive, et le site des travaux est géré par le Port de Québec. De plus, des validations ont été faites auprès des experts en pilotage et aucun impact sur la navigation des navires n'est appréhendé.

Aucune approbation n'est requise en vertu de la LENC, puisque le site se trouve dans les eaux sous le Port de Québec.



11. CONTACT

Pour toutes questions concernant le projet, veuillez communiquer avec :

OLIVIER COTARD, ing.

Chargé de projet, grands projets et expert technique

Port de Québec

150 Dalhousie, C.P. 80, Haute-Ville

Québec (Québec) G1R 4M8 Canada

relation.communaute@portquebec.ca



ANNEXE A – Répertoire photographique



