



Commentaires et questions de Nature Québec sur l'étude d'impact du projet Énergie Saguenay du promoteur GNL Québec – 17 juin 2019

Compte tenu de délai de consultation d'à peine un mois pour analyser et commenter une documentation totalisant des milliers de pages, nous nous concentrerons sur certains points et questionnements que nous exprimerons dans autant de points de forme et diviserons en thématiques distinctes.

Nous développerons davantage lors des consultations du BAPE sur le même projet.

Processus d'évaluation

- Nature Québec juge sévèrement le processus actuel d'évaluation environnementale. Un même actionnaire majoritaire (GNL Québec S.E.C.) divise un projet intrinsèquement lié (impossible à réaliser l'un sans l'autre) en deux entités juridiques distinctes soit Gazoduq qui réalisera le pipeline gazier et Énergie Saguenay, son seul client direct. Malheureusement, les structures d'évaluation du Québec et du Canada semblent impuissantes face à cette façon de faire qui a pour effet de rendre impossible une évaluation globale du projet et de ses impacts réels et cumulatifs.
- Nonobstant ce qui précède, Nature Québec ne comprend pas la raison pour laquelle il y aura deux évaluations environnementales distinctes par l'ACEE et par le BAPE d'un même projet industriel (Énergie Saguenay), ce qui sème la confusion et n'est pas de nature à favoriser une large participation du public et une compréhension claire des enjeux et des impacts du projet.
- Nature Québec considère que l'actuelle évaluation fédérale actuelle (sur le volet industriel du projet (l'usine de transformation du gaz en GNL) est un abus de juridiction car ce volet est clairement de la compétence du Québec. Il fait d'ailleurs l'objet d'un processus provincial distinct qui est à l'étape de la recevabilité de l'étude d'impacts.
- Par ailleurs Nature Québec n'accepte pas que, via le volet « terminal maritime » du projet soumis, on n'inclut pas la construction du terminal lui-même (fait par

une tierce partie l'APS) et la navigation maritime comme partie intrinsèque du processus d'autorisation. En clair, les impacts liés au transport maritime notamment sur les bélugas du Saint-Laurent, s'ils seront abordés, ne seront pas inclus dans les paramètres et conditions d'autorisation ou comme motifs de refus.

C'est pourquoi Nature Québec, de concert avec le CQDE et d'autres organisations ont mis en demeure L'ACEE le 7 mai dernier pour exiger que le transport maritime associé au projet d'exportation de gaz albertain Énergie Saguenay « soit pleinement considéré dans l'évaluation environnementale du projet ».

- Nature Québec considère que le projet GNL Québec dans son ensemble aurait dû faire l'objet d'une « commission d'examen conjoint » selon les paramètres légaux et ceux inclus dans L'*Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale (2010)*. Le projet GNL Québec s'il se réalise sera le plus gros investissement privé de l'histoire du Québec. Difficile d'imaginer un projet plus pertinent pour le déclenchement d'une commission d'examen conjoint compte tenu du caractère profondément déstructurant du projet en matière de lutte contre les changements climatiques et de ses impacts sur la biodiversité.
- **AVIS : Même si Nature Québec a accepté de participer au présent processus d'évaluation elle n'en reconnaît pas la légitimité et la légalité compte tenu de ce qui précède et se garde tous ses droits de recours légaux le cas échéant.**

Justification du projet (opportunité)

- Le projet vise à trouver de nouveaux marchés au gaz naturel canadien et à participer à la réalisation d'un scénario qui prévoit le doublement de la demande mondiale en gaz au cours des 20 prochaines années.
- Ce scénario est incompatible avec la réalisation des accords de Paris et l'urgence climatique.
- La justification fait ressortir les avantages stratégiques globaux du projet notamment en ce qui a trait aux débouchés pour le gaz naturel canadien mais ne comptabilise pas le coût carbone selon différents scénarios. Tarification à 50 \$, 100 \$, 150 \$. L'agence doit demander au promoteur de faire cet estimation.
- Le fait que l'usine soit alimentée en électricité pour faire la compression du gaz ne change rien (ou à la marge) à cette situation compte tenu que le gaz d'origine est très majoritairement issu de la fracturation, donc davantage émetteur que le gaz conventionnel.
- Globalement ce projet n'est pas moins émetteur que tout autre projet de ce type. Plusieurs ministères du Québec ont analysé l'étude d'impact produite par le

promoteur du complexe de liquéfaction et d'exportation de gaz albertain, afin de juger de sa « recevabilité ». C'est le cas de la Direction de l'expertise climatique (DEC) du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC).

- Dans les « commentaires » qui accompagnent l'« avis d'expert » produit par la DEC, les experts du MELCC soulignent que l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre (GES) « en amont » de l'usine totalisent 7,1 millions de tonnes par année. C'est quatre fois le total des émissions de la cimenterie McInnis de Port-Daniel.
- Aucune démonstration n'est faite ni aucun document contractuel n'est apporté en appui de l'affirmation que le GNL produit servira à remplacer des combustibles plus polluants ni dans quelle proportion.
- Question : L'agence doit demander au promoteur des preuves de ses assertions quant au remplacement d'énergies plus polluantes comme le charbon.
- Question : L'agence doit aussi demander au promoteur d'estimer et de chiffrer un scénario dans lequel l'offre accrue de GNL, via son projet, retarde l'émergence de sources renouvelables d'énergie ou de projets d'efficacité énergétique en rendant disponible à bas prix sur le long terme une énergie fossile émettrice de GES comme le GNL. Et d'en chiffrer l'impact dans le cadre de la lutte au changement climatique autant pour le marché local que mondial.

Climat

- Nature Québec veut porter directement à l'attention de l'Agence une lettre intitulée *Le projet GNL Québec doit être rejetée*, lettre signée et appuyée par 180 scientifiques et experts qui dénonce l'impact du projet sur le climat et sur la biodiversité <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/555880/le-projet-gnl-quebec-doit-etre-rejete>
http://www.ledevoir.com/documents/pdf/2019-06-03_signataires-lettre.pdf
- Extraits de la lettre des scientifiques : « En réalité, ce projet ne contribuerait pas à lutter contre le changement climatique. Il favoriserait l'extraction quotidienne de 44 millions de mètres cubes de gaz naturel dans les Prairies canadiennes, ce qui représente 2,6 fois la consommation quotidienne de l'ensemble du Québec. Le Canada, qui est déjà le 5e exportateur de gaz naturel en importance au monde, verrait ses exportations nettes de gaz naturel grimper de 27 % si ce projet allait de l'avant. »
- « Selon une analyse du cycle de vie de ce gaz commandée par les promoteurs, de son extraction jusqu'à sa sortie de l'usine de liquéfaction, il engendrerait plus de 7,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre (GES) par an. Cela signifie que les émissions totales associées à ce projet au Canada seraient

comparables au total des réductions d'émissions de GES au Québec depuis 1990. Une incertitude de taille dans ces calculs concerne la quantité d'émissions fugitives de gaz (fuites) survenant durant son extraction, tout au long de la chaîne de transport et après la fermeture des puits. Comme le gaz naturel est constitué essentiellement de méthane, un gaz à effet de serre 84 fois plus puissant que le CO₂ sur un horizon de 20 ans, la contribution de ces fuites au réchauffement planétaire est énorme, et il est donc possible que les émissions totales de GES associées à ce projet soient considérablement plus élevées que les meilleures estimations disponibles. »

- En outre, le promoteur se garde bien de souligner les grandes quantités de CO₂ générées en aval par la combustion du gaz qu'il exporterait. Selon nos calculs, cette combustion ajouterait environ 30 millions de tonnes de CO₂ par an, en supposant qu'il n'y ait pas d'émissions fugitives. Ce total augmente considérablement quand on tient compte de l'impact des émissions fugitives survenant dans des conditions normales d'exploitation.
- « Qui plus est, GNL Québec n'aurait aucun contrôle sur l'utilisation finale de ce gaz, et il n'y a aucune preuve que son utilisation remplacerait le charbon ou le mazout. Il est tout aussi probable que ce gaz puisse remplacer les sources d'énergie renouvelables, ce qui ne ferait que renforcer la dépendance mondiale à l'égard des combustibles fossiles, et ralentir le développement des technologies énergétiques de rechange dont nous avons désespérément besoin. »
- Cette lettre a été appuyée par Cécile Bulle, *Professeure et co-titulaire de la Chaire ICV, ESG UQAM*, donc du CIRAIG (voir ici direction et équipe de gestion) direction <http://www.ciraig.org/fr/equipe.php>
- L'agence doit interpeller le promoteur sur l'interprétation abusive qu'il fait de l'analyse de cycle de vie produite à sa demande par le CIRAIG. Question : L'Agence doit demander au promoteur si le résumé fait des conclusions du CIRAIG dans le résumé de l'étude d'impact a été approuvé par le CIRAIG conformément à ce qui est spécifiquement exprimé dans l'étude en ce qui a trait aux communications des résultats. A première vue ces conclusions apparaissent tronquées notamment au niveau des constats retenus (résumé page 5).
- Elles font également ressortir une carence fondamentale de l'évaluation en ce sens que l'on ne retient en bout de ligne que les émissions et les réductions de l'usine de GNL en dernière analyse. Et que les hypothèses globales d'émission sont faites sur la base d'une sous-estimation des fuites de méthane tout au long du cycle de production (établi à 0.3%) ainsi qu'à une évaluation grossière et non vérifiée des scénarios quant à l'utilisation finale. Scénarios fournis par le promoteur et pris tel quel par le CIRAIG.

Biodiversité marine (les bélugas)

- Pour ce qui est des bélugas du Saint-Laurent, espèce en voie de disparition, l'enjeu du transport maritime est critique. Malgré une baisse relative de la circulation maritime sur le Saguenay entre les années 1970 à 2007. On assiste présentement à une recrudescence.
- De plus, si les projets en développement actuellement (Métaux Black Rock, Ariane Phosphate, Énergie Saguenay) la somme de ces projets pourrait toutefois être désastreuse pour les bélugas et pas seulement dans le Saguenay! Si les 635 passages qui pourraient s'ajouter au trafic dans le Saguenay d'ici 2030 représentent une augmentation de 180%, ils représentent aussi une augmentation de près de 10% dans le reste de l'habitat essentiel du béluga. À ces passages, combien les projets de développement portuaire à Contrecoeur, Québec, Trois Rivières ajouteront ils?
- Quant au projet Énergie Saguenay, le transport maritime du GNL sera effectué par des compagnies spécialisées dans le domaine. Les navires-citernes emprunteraient les voies maritimes du Saguenay et du Saint-Laurent pour la livraison du GNL vers les marchés internationaux. Un projet d'exportation de GNL d'une capacité nominale de 10,5 Mtpa permettrait d'accueillir environ 150 à 200 navires-citernes de plus par an. (résumé étude d'impacts p.26).
- Les projets ne peuvent plus être évalués à la pièce. Nous avons besoin d'une évaluation globale des projets de développement maritime.
- A titre d'exemple l'enjeu des bélugas a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre du terminal maritime de Sainte-Rose-du-Nord devant desservir le projet Ariane Phosphate. Malgré une forte préoccupation du Ministère des Pêches et des Océans (MPO), ce projet a quand même été autorisé.
- Les constats des scientifiques du MPO (réponse des sciences 2018/025) http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018_025-fra.html qui ont analysé les impacts potentiels des deux projets de terminaux (Énergie Saguenay au Sud et Sainte-Rose au Nord du Saguenay) ont de quoi inquiéter.

Citons-en quelques-uns :

Page 12: « ce risque s'ajoute à ceux déjà existants et qui ont vraisemblablement un rôle à jouer dans l'actuel déclin (et non rétablissement) de cette population qui subit des pressions environnementales multiples, incluant une exposition à des niveaux de bruits plus ou moins élevés selon les secteurs fréquentés. ... Augmenter la pression

anthropique dans cette portion de l'habitat présente un risque accru de nuire au rétablissement de la population. »

Page 14: « Cette population est déjà en déclin et subit des pressions anthropiques et naturelles multiples. Les projets proposés augmenteront le trafic dans une partie de l'habitat essentiel peu insonifié actuellement et les conséquences de ceci, peu importe les mesures d'atténuation appliquées (exceptés la totale absence de chevauchement), entrainera une augmentation du bruit et de l'exposition des bélugas. On ne peut exclure des risques élevés compte tenu de l'état actuel de la population en déclin pour laquelle le bruit a été identifié comme un des facteurs de risques (Williams *et al.* 2017; MPO 2014). »

Page 15: « Par ailleurs, la préservation d'habitats hautement fréquentés, mais peu insonifiés permet d'offrir aux animaux des fenêtres spatiales et temporelles pour effectuer efficacement leur activités (Williams *et al.* 2015). Les habitats de la rive sud et du Saguenay sont actuellement peu insonifiés compte tenu du faible niveau de navires circulant actuellement dans ces secteurs. »

Page 16: « Toutefois, une évaluation complète des impacts de ce trafic additionnel sur le béluga, que ce soit au niveau de l'individu ou de la population, passe obligatoirement par une analyse cumulative de l'exposition au bruit qui tient compte des mouvements individuels et de la fréquentation des divers secteurs. Le nombre d'individus dont la condition physique pourrait être négativement affectée suite à des pertes d'opportunités permettrait d'estimer l'effet probable sur la production de jeunes et la survie de l'individu, ainsi que sur la trajectoire de la population (en tenant compte du sexe et du nombre d'individus affectés). Cette information n'était pas disponible au moment de produire cet avis. »

- Une étude de viabilité a tout de même été faite pour les bélugas du Saint-Laurent¹ même si elle repose sur un nombre limité de données. Elle conclut tout de même que : «The population may have been depleted by a single cause (i.e., hunting), but its failure to recover appears to be caused by all three threats (prey availability, noise and contaminant), and some mitigation of all three threats may be needed to promote sustained population growth».
- Comme la situation du béluga et la protection effective de son habitat risque, via la Loi sur les espèces en péril (Canada), de compromettre la réalisation de projets industriels, la réponse du gouvernement du Québec a été de financer le développement d'une plateforme de simulation du trafic maritime, de l'habitat et des habitudes des bélugas du Saint-Laurent pour évaluer l'impact des différents scénarios de développement du trafic maritime et des meilleures pratiques

¹ Williams, R., Lacy, R.C., Ashe, E., Hall, A., Lehoux, C., Lesage, V., McQuinn, I., Plourde, S. 2017. Predicting responses of St. Lawrence beluga to environmental change and anthropogenic threats to orient effective management actions. DFO Can. Sci. Advis. Sec. Res. Doc. 2017/027. v + 44 p.

d'atténuation.

- Toutefois cette simulation sera disponible, dans sa version finale, dans cinq ans. Il risque d'être trop tard quand sera disponible cet outil essentiel d'aide à la décision.

C'est pourquoi Nature Québec demande à l'Agence et à l'autorité responsable de ne pas approuver toute augmentation nette de trafic maritime dans l'habitat essentiel des bélugas du Saint-Laurent et de refuser d'autoriser le projet soumis tant que ne sera pas produit un outil solide d'aide à la décision.

Le cas échéant, Nature Québec seul ou de concert avec d'autres organisations n'hésitera pas à recourir aux tribunaux pour faire faire appliquer la loi dans toute sa force. L'augmentation du bruit peut être considéré comme une destruction de l'habitat essentiel des bélugas. La protection de l'habitat essentiel de cette espèce est la pierre angulaire de toute action.

- Les gouvernements du Québec et du Canada ne peuvent développer une Stratégie maritime ou de développement économique sur le Saint-Laurent sans intégrer en amont une Stratégie béluga. Les gouvernements et les acteurs économiques doivent tenir compte d'une nouvelle réalité incontournable : le statut du béluga du Saint-Laurent est passé d'espèce menacée à en voie de disparition et l'adoption de nouvelles mesures de protection plus sévères visant son habitat essentiel a été confirmée. Pour en savoir plus sur la stratégie Béluga développée par Nature Québec et Snap Québec voir ici : https://baleinesendirect.org/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-01_Fiche_strategie_beluga.pdf

Biodiversité (milieux humides)

- Le principal effet du Projet sur la végétation et les milieux humides correspond à la perte du couvert végétal nécessaire à l'aménagement du site. Cet effet se manifesterà dès la phase de construction. L'effet résiduel découlant de cette transformation est jugé moyen pour la végétation terrestre (non important), mais fort pour les milieux humides. L'effet résiduel associé à la perte de milieux humides sera donc important. Les autres effets résiduels susceptibles de survenir sur cette composante pendant les différentes phases du projet (p. ex. risque de contamination, risque d'introduction d'espèces envahissantes) se traduiront par un effet résiduel allant de très faible à moyen (non important) après l'application des nombreuses mesures d'atténuation. (résumé p.51)
- Nature Québec déplore la perte de ces milieux humides. Il faudra s'assurer que la Loi sur les milieux humides et hydriques soit appliquée intégralement.

Sécurité

- Entre 2004 et 2016, environ 60 % des navires empruntant le Saguenay étaient des vraquiers de différentes tailles, près de 20 % étaient des navires-cargos de marchandises diverses, 10 %, des navires-citernes et près de 7 % des navires de croisière. Les marchandises transportées par les navires commerciaux sont variées et incluent des sels industriels, du brai liquide, du charbon, du fluorspath et de l'aluminium. (résumé étude impact p.67)
- « La navigation dans les eaux du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent est rigoureusement encadrée et n'offre peu ou pas de parcours alternatifs aux pilotes. Aussi, la route maritime qui sera empruntée dans ces eaux pour exporter le GNL produit à Grande-Anse par GNLQ est la même que celle empruntée actuellement par les navires partant ou arrivant de l'Atlantique qui remontent jusqu'à Québec ou Montréal. GNLQ travaille en étroite collaboration avec le Centre de ressources et de simulations maritimes ainsi que les pilotes pour modéliser et simuler tous les aspects du transit, de l'accostage et du départ des navires-citernes de GNL, y compris l'assistance de remorqueur, dans le but d'assurer la sécurité et de former les pilotes et les opérateurs. »
- GNLQ anticipe que de trois à quatre navires-citernes viendront s'approvisionner chaque semaine aux installations maritimes du complexe de liquéfaction de gaz naturel pour un total de 150 à 200 navires-citernes par année sur la rivière Saguenay et dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent.
- Question : Le promoteur doit estimer de manière précise comment il entend gérer une zone d'exclusion de trafic maritime quand les méthaniers seront sur le Saguenay et comment cela affectera (opérations, retards, impacts financiers etc.) le reste du trafic maritime notamment les bateaux de croisière. L'agence doit soumettre la question au promoteur et exiger des réponses avant toute autorisation. Ce sont des opérations à haut risque qui se feront dans un chenal maritime relativement restreint.

Voici pour les commentaires sommaires de Nature Québec à ce stade de l'évaluation.

Nous déplorons encore une fois la courte période de réaction qui ne respecte pas les règles de l'art en consultation. Nous sommes également surpris et déçus qu'il n'y ait pas eu de séance d'information en bonne et due forme et la possibilité de poser des questions au promoteur et aux gens de l'Agence comme cela se fait habituellement. La tenue de d'une « session portes ouvertes » le 11 juin dernier ne peut remplacer ce type d'activités.