



Commentaires de Nature Québec sur

LA VERSION PROVISOIRE DU RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LES CONDITIONS POTENTIELLES DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET LAURENTIA

Remis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

16 décembre 2020





À propos de Nature Québec

Nature Québec oeuvre activement à la conservation des milieux naturels et à l'utilisation durable des ressources sur le territoire québécois. Depuis 1981, Nature Québec privilégie une approche globale connectée aux grands enjeux planétaires liés au climat et à la biodiversité. Localement, Nature Québec mène des campagnes et des projets sur la biodiversité, la forêt, l'énergie et le climat, et ce, d'Anticosti jusqu'au coeur de nos villes.

Nature Québec bénéficie d'une équipe de professionnels appuyée par un réseau d'organismes affiliés et de chercheurs-collaborateurs qui lui confèrent une crédibilité reconnue dans ses domaines d'intervention. Nature Québec souscrit aux objectifs de la Stratégie mondiale de conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), dont il est membre.

+ NOTRE VISION

Nature Québec agit en vue d'une société plus juste, à faible empreinte écologique et climatique, solidaire du reste de la planète. L'organisme oriente ses actions pour que le Québec aime ses milieux naturels, en ville comme en région, les protège et les reconnaisse comme essentiels à son épanouissement.

+ NOTRE MISSION

Nature Québec encourage la mobilisation citoyenne, intervient dans le débat public, informe, sensibilise et réalise des projets afin que notre société :

- Valorise la biodiversité
- Protège les milieux naturels et les espèces
- Favorise le contact avec la nature
- Utilise de façon durable les ressources.

Table des matières

Avis	4
Introduction	5
Commentaires sur la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale	6
Non-acceptabilité sociale du projet	7
Évaluation selon la LCEE 2012	7
Raison d'être du projet.....	8
Solutions de rechange à la réalisation du projet.....	10
Étude des retombées économiques.....	11
Poissons et leur habitat.....	11
Santé humaine.....	13
Commentaires sur les conditions potentielles de l'évaluation environnementale	14
Partage de l'information	14
Changement au projet désigné	15
Poisson et habitat du poisson.....	15
Oiseaux (incluant les oiseaux migrateurs).....	16
Qualité de l'air et gaz à effet de serre	16
Conclusion	18
Annexe	19



Avis

Bien que Nature Québec participe à la présente consultation de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (Agence) dans le cadre de l'analyse du projet Laurentia, il apparaît clairement que ce projet aurait des impacts environnementaux, sociaux et économiques qui toucheraient aux champs de compétence du Québec s'il voit le jour. En ce sens, Nature Québec estime que le projet Laurentia aurait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale en bonne et due forme par le gouvernement du Québec.

L'absence du processus environnemental d'autorisation du Québec dans ce dossier crée, selon nous, un dangereux précédent pour l'examen à venir d'autres projets à fort impact environnemental. Nature Québec a recommandé sans succès à l'Agence de faire appliquer l'*Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale* signée en 2010. Celle-ci favorise la réalisation d'évaluations environnementales collaboratives, tout en répondant aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) du Québec. Elle prévoit notamment la création d'une « commission d'examen conjoint » quand un projet touche une autre juridiction. Même si le rapport provisoire mentionne que l'évaluation a été réalisée en « collaboration » avec le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec et que cette démarche a été « élaborée dans l'esprit de l'*Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale* », cette évaluation en collaboration n'est pas complète à notre avis puisque le projet n'a pas été soumis à une évaluation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

De plus, le 7 mai 2019, Nature Québec de concert avec le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) et d'autres organisations ont mis en demeure l'Agence 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 ». La même logique s'applique selon nous au projet Laurentia. Cette mise en demeure repose sur une décision judiciaire en Colombie-Britannique qui a forcé la prise en compte dans la décision des impacts sur une population d'épaulards. L'Agence aurait dû prendre en compte cette nouvelle donne dans l'évaluation du projet d'agrandissement industriel du Port de Québec.

La participation de Nature Québec au présent processus ne doit donc pas être entendue comme son cautionnement du processus en cours, mais plutôt comme un devoir qui lui incombe de se porter à la défense des milieux naturels face à un projet de cette envergure, à travers les instances existantes, aussi lacunaires soient-elles.

Introduction

Le projet d'agrandissement industriel du Port de Québec, dont le nom le plus récent est Laurentia, vise à augmenter les capacités de transbordement du Port de Québec par la construction d'un nouveau quai de 610 mètres de long dans la Baie de Beauport qui accueillera 700 000 conteneurs équivalents de vingt pieds par année selon les estimations du promoteur.

Le projet Laurentia représente un chantier titanesque, en plein cœur des milieux naturels des battures de Beauport et du fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'à proximité des quartiers centraux de Québec. Déjà à ce titre, il devrait faire l'objet d'une évaluation beaucoup plus large que celle qui est actuellement en cours par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (Agence).

La construction de Laurentia aurait des impacts négatifs permanents sur le fonctionnement d'un écosystème d'une richesse exceptionnelle et sur de nombreuses espèces, notamment l'aloise savoureuse, les esturgeon jaune et noir, et même sur le bar rayé qui fut considéré un temps comme disparu. Le trafic maritime accru et le dragage de sédiments, dont certains fortement contaminés, pourraient même avoir des impacts sur plusieurs autres espèces qui fréquentent le fleuve et l'estuaire du Saint-Laurent en aval du projet, dont le béluga qui est une espèce en voie de disparition.

Tant au niveau des impacts que des motifs économiques et du processus d'évaluation de son projet, le Port de Québec improvise dangereusement :

- Il n'offre aucune étude économique sérieuse et n'a aucun client confirmé pour son projet ;
- Il détruirait l'équivalent de 72 terrains de football en milieux naturels tout en compromettant un panorama exceptionnel ;
- Il défigurerait et enclaverait la Baie de Beauport par la construction d'un quai et d'un mur artificiel de 3 étages de conteneurs érigé sur la seule plage de Québec qui permet un accès sécuritaire et aménagé au fleuve ;
- Il a modifié complètement son scénario d'utilisation du quai en plein processus d'évaluation environnementale, sans la moindre considération pour le travail et les fonds publics qui ont été alloués à l'Agence et aux nombreux organismes, experts et expertes, citoyens et citoyennes qui ont déposé un mémoire dans le cadre de l'évaluation ;
- Il ne réglerait en rien la problématique de pollution atmosphérique et de vétusté des installations actuelles qui posent une menace pour la santé publique et la sécurité des travailleurs, des travailleuses et de la communauté locale.

Ce projet menace de détruire des milieux naturels, de nuire significativement au rétablissement d'espèces menacées, d'augmenter le trafic maritime sur le Saint-Laurent et de défigurer la Baie de Beauport et la façade maritime de Québec, une ville du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ce projet signifie également une augmentation importante du trafic par trains et camions lourds sur des artères déjà hautement achalandées et dans le voisinage immédiat de quartiers résidentiels.

Pour toutes ces raisons et tous les autres effets environnementaux négatifs importants directs et cumulatifs présentés par l'Agence dans son rapport provisoire, nous demandons au

ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada de reconnaître que la réalisation du projet Laurentia entraînerait des effets négatifs importants pour plusieurs composantes de l'environnement, mais aussi pour des composantes sociales et économiques. Nous recommandons donc au ministre de rejeter le projet. Nous demandons aussi au gouverneur en conseil de reconnaître que les effets négatifs importants du projet ne sont **aucunement justifiables** et de **rejeter le projet Laurentia**. Les commentaires de Nature Québec sur la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale ainsi que sur les conditions potentielles sont présentés ci-après.

Commentaires sur la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale

Nature Québec accueille favorablement le rapport provisoire de l'Agence. Les nombreuses failles environnementales, sociales et économiques du projet Laurentia ont été bien exposées.

Nous sommes **entièrement d'accord** avec l'Agence lorsqu'elle affirme que le projet aurait des effets environnementaux négatifs importants directs et cumulatifs notamment sur :

- « le poisson et son habitat compte tenu de la destruction et de la modification permanente d'habitats et ce, même à la suite de l'application de mesures d'atténuation, de surveillance, de compensation et de suivi;»
- « la qualité de l'air et la santé humaine compte tenu de l'augmentation des émissions de particules dans l'air et de contaminants issues de la combustion de combustibles fossiles autant en phase de construction que d'exploitation du terminal dans un milieu préalablement saturé en contaminants atmosphériques;»
- « l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles et plus particulièrement sur les activités de pêches et »
- « les conditions socioéconomiques en raison des effets sur la pêche sportive et commerciale.»

Nous sommes d'accord avec l'Agence lorsqu'elle mentionne que les mesures d'atténuation

proposées par le promoteur « ne permettraient pas d'atténuer suffisamment les effets potentiels du projet pour rendre les effets résiduels non importants. »

Nos commentaires visent à bonifier l'analyse réalisée par l'Agence et à apporter des précisions concernant certaines composantes de l'environnement. Ces composantes méritent selon nous une attention particulière de l'Agence et plus d'informations de la part du promoteur.

Non-acceptabilité sociale du projet

En septembre 2019, une pétition signée par 15 477 personnes a été remise à Madame Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique à l'époque, ainsi qu'à Monsieur Marc Garneau, ministre des Transports. Les signataires demandaient aux deux ministres de refuser le projet d'agrandissement du Port de Québec et d'exiger un projet de nettoyage et de modernisation de ses infrastructures actuelles, sans agrandissement des quais, sans impact sur les milieux naturels et la Baie de Beauport et sans danger pour la population locale. Le texte de la pétition est présenté en annexe du présent document.

Le projet Laurentia ne comptait déjà pas beaucoup d'appuis et nombre de citoyens, de citoyennes et d'organismes le contestent depuis des années, mais la sortie publique du rapport provisoire de l'Agence a enflammé le débat et une vive opposition au projet s'est manifestée au sein de la population régionale et même provinciale. Plus de 90 professeurs et professeures, ainsi que des milliers d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval s'y opposent formellement. La Confédération d'associations étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) et l'Association des étudiantes et étudiants de l'Université Laval

inscrits aux études supérieures (AÉLIES) ont récemment adopté des positions en ce sens en assemblée générale. Ensemble, elles représentent plus de 43 000 étudiants et étudiantes. Plus de 200 représentants et représentantes du milieu culturel de Québec ont aussi fait part de leur opposition. Tous les conseillers et conseillères municipaux de La Cité-Limoilou, à savoir Suzanne Verreault (Limoilou), Geneviève Hamelin (Maizerets-Lairet), Pierre-Luc Lachance (Saint-Roch-Saint-Sauveur), Yvon Bussièrès (Montcalm-Saint-Sacrement) et Jean Rousseau (Cap-aux-Diamants), sont également contre Laurentia et ce, peu importe leur allégeance politique.

Nature Québec demande à l'Agence de tenir compte de ce nouveau vent d'opposition à Laurentia dans son rapport d'évaluation final. **La non-acceptabilité sociale du projet est indéniable** et elle mérite d'être soulignée aux ministres qui devront décider si le projet est approuvé ou non.

Évaluation selon la LCEE 2012

D'entrée de jeu, l'Agence mentionne qu'elle a procédé à l'évaluation du projet conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) (LCEE 2012), parce que l'évaluation a débuté avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'évaluation d'impact* le 28 août 2019.

Cependant, le projet a beaucoup changé depuis que le promoteur en a fait la présentation pour la première fois en 2014. L'Administration portuaire a complètement modifié son scénario d'utilisation du quai en plein processus d'évaluation environnementale, passant d'un projet de transbordement de vrac solide à un projet de transport de conteneurs. Même le nom du projet a dû être modifié en cours de route,

Beauport 2020 devenant Laurentia alors que respecter l'échéancier de réalisation pour l'année 2020 devenait impossible. L'improvisation chronique de l'Administration portuaire dans ce dossier nous porte à croire que le promoteur souhaite uniquement agrandir pour agrandir, sans s'assurer d'abord que son quai flambant neuf ne sera pas vide faute de client.

L'Agence reconnaît que le promoteur a « optimisé » son projet en janvier 2020 et y a ajouté de nouvelles activités concrètes « afin d'optimiser le concept du terminal de conteneurs sur le plan opérationnel ». Le 12 février 2020, l'Agence a d'ailleurs avisé le promoteur que les effets négatifs potentiels de ses activités sur l'environnement devaient également être évalués. Nous sommes d'avis que le projet a subi une **transformation trop importante en cours d'évaluation** et qu'il aurait dû être évalué comme un tout nouveau projet à partir de janvier 2020. Ce faisant, il aurait dû être évalué selon la *Loi sur l'évaluation d'impact*, ce qui aurait permis une évaluation beaucoup plus complète grâce au régime modernisé d'évaluation.

Raison d'être du projet

Depuis longtemps, le Port de Québec cherche à agrandir sa zone d'activité, prétextant la nécessité de répondre à une demande croissante pour le transbordement dont la région de Québec devrait tirer profit. Pourtant, en 2011, lors d'une rencontre avec des députés fédéraux de Québec, le PDG de l'Administration portuaire aurait indiqué que la priorité du Port de Québec était la réfection de ses installations désuètes. La volte-face du promoteur en faveur du projet d'agrandissement en 2014, alors que ses installations actuelles continuent de dépérir, ne serait pas étrangère au projet de privatisation des ports fédéraux préconisé par l'ancien

gouvernement conservateur et maintenu par le gouvernement Trudeau.

La trame narrative qu'utilise le Port de Québec pour faire la promotion de son projet Laurentia se décline essentiellement en deux éléments: des retombées économiques importantes pour la région de Québec et la nécessité de répondre à une demande croissante pour le transbordement de conteneurs. Pourtant, en 2017, le Port de Québec faisait la promotion de son projet Beauport 2020 en insistant sur la nécessité de répondre à une demande croissante pour le transbordement de vrac. Trois ans plus tard, force est de constater que le promoteur a mal évalué cette supposée demande grandissante pour le vrac, tellement qu'il a dû changer son projet en cours d'évaluation. Doit-on s'attendre à ce que le promoteur se trompe aussi dans son estimation de la demande grandissante pour les conteneurs?

Le promoteur fait la promotion de son projet en invoquant le besoin urgent d'avoir accès à de nouvelles installations afin de concurrencer d'autres grands ports comme ceux de Montréal, Halifax, New York et Baltimore qui entreprennent eux aussi des travaux de modernisation basés sur la perspective du maintien de la croissance des échanges maritimes. Cependant, si le promoteur se trompe encore dans son évaluation de la demande mondiale, alors que tous les ports de la façade atlantique investissent dans l'attente d'une demande accrue qui pourrait ne jamais se matérialiser, les activités portuaires de Québec connaîtront un ralentissement d'autant plus brutal.

À cet égard, Nature Québec croit que plutôt que d'appeler à l'urgence, le contexte actuel des échanges mondiaux (COVID-19, ralentissement économique, promotion de l'achat local et

même une possible récession dans les années à venir en réponse à la pandémie) demande que l'on fasse preuve de prudence avant de permettre la destruction irréversible de milieux naturels d'une grande valeur écologique et la défiguration permanente de la façade maritime de Québec et de la Baie de Beauport.

La raison d'être du projet, c'est-à-dire la pertinence d'agrandir le Port de Québec, n'a pas été suffisamment évaluée par l'Agence. Au-delà de l'argument des retombées économiques, le promoteur présente son projet comme une nécessité pour la pérennité des activités actuelles du Port de Québec. Ainsi, le promoteur affirme dans son étude d'impact environnemental que le Port de Québec est le plus vieux port au Canada, que ses infrastructures sont vieillissantes et nécessitent des investissements de 300 millions \$ sur un horizon de 20 ans uniquement pour la restauration des actifs actuels. Pour le promoteur, l'agrandissement du Port de Québec doit lui permettre de générer une croissance similaire à celle du passé, afin d'être simplement capable d'entretenir ses infrastructures et de les mettre aux normes.

Cette affirmation de la part du promoteur soulève de nombreuses questions quant à la bonne gestion des activités du Port de Québec. En effet, le projet Laurentia n'est-il au final qu'une bouée de sauvetage destinée à pallier à un problème structurel de sous-financement? Il est en effet assez inquiétant de penser que la croissance observée du tonnage de 80,5% au Port de Québec entre 2002 et 2012, année de tous les records, n'aura pas suffi à elle seule à générer le profit suffisant à l'entretien et la réfection des actifs du Port. Comment peut-on alors être certain que les profits générés par Laurentia, s'ils sont au rendez-vous, serviront réellement à pallier aux infrastructures vieillis-

santes du Port de Québec?

De plus, le promoteur n'a pas démontré de manière claire le bienfondé économique de son projet, outre des généralités, ni bien évalué les impacts négatifs qu'il aurait sur un autre port de conteneurs d'envergure sur le Saint-Laurent (projet à Contrecœur du Port de Montréal). Il n'a pas répondu correctement non plus aux questions de l'Agence concernant l'utilisation des surfaces portuaires actuelles et leur reconversion pour éviter la construction d'un nouveau quai et d'un nouvel empiètement majeur sur le Saint-Laurent. Le promoteur affirme à tort qu'il a atteint les limites de ses capacités, attestant que ses terrains sont complètement occupés et ses terminaux utilisés à leur pleine capacité.

Le promoteur a aussi essayé de contourner l'actuel processus d'évaluation par l'Agence, en tentant de forcer la main des gouvernements provincial et fédéral pour qu'ils annoncent des investissements publics de l'ordre de 180 millions \$ dans le projet alors qu'il n'a pas encore été approuvé. Une telle demande de chèque en blanc pour un projet qui pose de grands risques pour les milieux naturels, et les résidents et résidentes des quartiers centraux, coûterait cher aux contribuables. L'Administration portuaire essaie encore de mettre la charrue devant les bœufs en demandant du financement public pour un projet qui n'a pas reçu d'approbation et qui est toujours en cours d'évaluation environnementale. Si le projet Laurentia était réellement rentable économiquement, le PDG de l'Administration portuaire n'aurait pas besoin de mettre de la pression sur les gouvernements provincial et fédéral pour obtenir à toute vitesse des centaines de millions de dollars en fonds publics.

Nature Québec est d'avis que le promoteur n'a

pas suffisamment justifier la raison d'être du projet et que l'Agence devrait donc **exiger une meilleure justification** qui prend en compte l'analyse du marché mondial, le fait que d'autres ports dans l'est de l'Amérique du Nord vise à accroître le transbordement de conteneurs (dont le Port de Montréal) et le fait que le Port de Québec n'a fourni aucune preuve que des ententes ont été signées avec des clients confirmés.

Solutions de rechange à la réalisation du projet

Le promoteur a présenté comme uniques solutions de rechange des emplacements différents pour procéder à un agrandissement, soit dans le secteur de l'Estuaire, dans le secteur Lévis – Pointe de La Martinière et dans le secteur de l'Anse à Foulon. Nous sommes d'avis qu'une autre solution de rechange aurait dû être présentée par le promoteur et étudié par l'Agence : un projet de modernisation et de mise sous couvert des installations actuelles, sans agrandissement, afin d'optimiser l'espace et les opérations, et de cesser la pollution des quartiers centraux de Québec par des contaminants atmosphériques. Il s'agit d'un projet qui permettrait de rénover des installations déficientes (les plus vieilles au Canada) et d'optimiser la logistique de débarquement pour accueillir davantage de navires.

Partout dans le monde, les ports industriels sont déplacés à la périphérie des villes puisqu'il est de plus en plus reconnu par les autorités qu'un port en plein centre-ville et au cœur des milieux de vie n'est pas compatible avec la qualité de vie des résidents et résidents. Soulignons ce passage du rapport provisoire qui mérite qu'on y porte attention : « Les émissions atmosphériques dans le secteur du port de Québec sont actuellement très près des valeurs limites pour

la santé et cette situation est préoccupante pour Santé Canada. Compte tenu de l'importance des activités industrielles existantes dans le secteur, ainsi que de l'émission de poussières et de l'augmentation du transport routier et ferroviaire à l'extérieur des limites du port, les impacts sociaux et psychologiques sur une population déjà vulnérable habitant les quartiers à proximité s'avèrent un enjeu majeur. »

Alors que des ports urbains autour du globe sont déménagés à l'extérieur des villes, pourquoi irions-nous à contrecourant de la tendance actuelle en permettant l'agrandissement du Port de Québec près des habitants et habitantes des quartiers centraux qui respirent déjà de l'air trop pollué? N'y aurait-il pas lieu d'analyser un scénario d'utilisation des quais et de l'arrière quai actuels en lieu et place du prolongement proposé et d'utiliser les aires de vrac actuels fortement polluantes pour l'activité de conteneurs?

Dans son mémoire de 2017 portant sur l'étude d'impact environnemental, Nature Québec a demandé à l'Agence que son rapport provisoire prenne en compte « un scénario de non-réalisation et la recommandation de développer un projet d'optimisation des infrastructures actuelles du Port de Québec en lieu et place du projet Beauport 2020 ». Le nom du projet a changé depuis, mais la recommandation demeure la même.

Nature Québec considère donc que le promoteur n'a pas suffisamment évalué les solutions de rechange réalisables et que l'Agence devrait exiger l'étude de nouvelles solutions de rechange, incluant particulièrement la solution d'**optimisation, de modernisation et de mise sous couvert des installations**.

Finalement, Nature Québec demande au gouvernement fédéral de reconnaître le statut particulier du Port de Québec qui abrite les plus vieilles installations portuaires au pays, une situation qui représente un défi certain au plan économique, environnemental, sécuritaire et de santé publique. En ce sens, le gouvernement fédéral devrait également évaluer la possibilité d'octroyer une aide spéciale qui priorise l'optimisation et la modernisation des infrastructures du Port de Québec, à la hauteur des sommes estimées nécessaires par l'Administration portuaire.

Étude des retombées économiques

Le promoteur affirme que son projet aurait d'importantes retombées économiques et que le Port de Québec a besoin de nouveaux revenus pour moderniser ses activités. Or, le Port n'a pas déposé d'étude de marché pour appuyer ses dires ni aucune étude coûts/bénéfices. Le promoteur n'a aucun client confirmé pour le nouveau quai.

Le promoteur devrait déposer à l'Agence les ententes « d'investissements » avec le CN et la compagnie chinoise Hutchison Ports présentées en mai 2019, afin d'en vérifier les conditions et la solidité. De plus, une étude plus détaillée des emplois créés dans un contexte de robotisation des opérations devrait être déposée à l'Agence. Comment concilier les prétentions du promoteur de créer 457 emplois permanents directs avec la volonté affirmée d'avoir des installations complètement automatisées ?

Nature Québec recommande aussi que l'étude économique du promoteur pour justifier son projet internalise les coûts environnementaux (pertes d'habitats, atteinte au paysage, pollution, impacts cumulatifs, nuisance à l'activité

touristique, perte de jouissance des populations riveraines, coûts en santé publique, etc.). Les études économiques négligent généralement cette évaluation et ont tendance à surévaluer les impacts positifs de leur projet sur le plan économique. Dans l'idéal du promoteur, l'Administration portuaire ferait des profits grâce à de généreuses subventions de centaines de millions de dollars provenant des contribuables, pendant que la société québécoise doit aussi payer pour l'augmentation des problèmes de santé dus à la pollution atmosphérique et pour les dommages causés à l'environnement.

Nous demandons donc à l'Agence d'exiger du promoteur une **étude des retombées économiques plus complète**, incluant les coûts sociaux et environnementaux internalisés du projet, une étude de marché réalisée par un ou une experte indépendante, les contrats signés à ce jour avec des clients, les ententes signées avec le CN et la compagnie chinoise Hutchison Ports, et une étude plus détaillée des emplois créés dans un contexte de robotisation des installations.

Poissons et leur habitat

Concernant les poissons et leur habitat, nous sommes entièrement d'accord avec la conclusion suivante de l'Agence : « L'Agence est d'avis que le projet entraînerait des effets environnementaux résiduels négatifs importants sur les poissons et leur habitat, y compris les invertébrés aquatiques et les espèces à statut particulier compte tenu de la destruction et de la modification permanente d'habitat et ce, même à la suite de l'application de mesures d'atténuation, de surveillance, de compensation et de suivi. Le milieu aquatique qui serait touché par le projet est particulièrement sensible, complexe et rare dans la région de l'estuaire du

Saint-Laurent et offre un ensemble complet de fonctions d'habitat convenant à plusieurs espèces de poisson et d'invertébré dont le bar rayé, l'esturgeon noir, l'esturgeon jaune, l'alose savoureuse, l'éperlan arc-en-ciel et l'obovarie olivâtre. Dans le secteur, les poissons utilisent intensivement les habitats intacts de reproduction, d'alevinage, d'alimentation et d'abri. Le projet détruirait l'un des deux seuls habitats de reproduction identifiés à ce jour du bar rayé, population du fleuve Saint-Laurent.»

Nous sommes d'accord avec Pêches et Océans Canada (MPO) qui considère que le projet affecterait des habitats importants pour plusieurs espèces de poissons dont des populations déjà fragilisées. Nous croyons aussi que le projet Laurentia pourrait détruire une frayère de bar rayé, une espèce en voie de disparition selon la *Loi sur les espèces en péril*, des aires d'alimentation et de déplacement pour l'esturgeon jaune et l'esturgeon noir et une aire de rassemblement pour la reproduction de l'alose savoureuse. Selon le MPO, il serait aussi extrêmement difficile d'identifier des projets de compensation qui permettraient de contrebalancer ces pertes.

Le MPO considère, selon les connaissances scientifiques actuelles, que « la destruction ou l'altération de 27 hectares d'habitat de reproduction du bar rayé identifié à Beauport risquerait de nuire au rétablissement de la population de l'estuaire du Saint-Laurent, en raison de son importance et de la rareté des sites de reproduction actuellement identifiés ». Le MPO considère aussi que « les pertes d'habitats du poisson qu'occasionnerait le projet n'ont pas été suffisamment évitées, atténuées et compensées et que le projet entraînerait des effets négatifs sur le poisson et son habitat » et que « aucune mesure d'évitement ou d'atténuation n'est en

mesure d'amoindrir significativement les effets négatifs sur le bar rayé ». Nous sommes d'accord avec ces conclusions et nous sommes ravis de constater que l'Agence partage aussi les conclusions du MPO.

Le projet Laurentia s'insérerait dans une longue série d'opérations de grignotage des habitats aquatiques de ce secteur du Saint-Laurent et les effets cumulatifs documentés de ces travaux ont vraisemblablement contribué au déclin passé de plusieurs espèces dont le bar rayé et l'esturgeon noir. Historiquement, pour compenser ces effets cumulés ainsi que protéger et rétablir ces espèces et plusieurs autres (esturgeon jaune, alose savoureuse, anguille d'Amérique), des efforts majeurs d'acquisition de connaissances, de gestion des populations et de leur exploitation, de protection et de restauration des habitats aquatiques (ex: aménagements de frayères d'esturgeon jaune, réduction des mortalités d'aloses dans les turbines, gestion des projets de dragage, passes migratoires, etc.) et de soutien de certaines populations par ensemencement ont été investis.

Le Saint-Laurent a également connu plusieurs étapes coûteuses d'assainissement de ses eaux (de nature municipale, industrielle ou agricole) ainsi que de protection et de restauration des habitats aquatiques. Le travail n'est pas terminé, mais ces efforts ont porté fruit dans plusieurs sections du fleuve. La réintroduction du bar rayé ainsi que le retour de pêcheries durables d'esturgeon jaune et d'esturgeon noir sont des exemples, parmi d'autres, des bénéfiques obtenus. En nous faisant faire plusieurs pas en arrière sur la protection des habitats aquatiques de l'estuaire, le projet du Port de Québec porterait atteinte aux résultats de ces investissements. Cela se manifesterait sans offrir des mesures de compensation concrètes, durables et efficaces.

Tel que mentionné dans le rapport provisoire, «Pêches et Océans Canada est d'avis que, selon les connaissances scientifiques actuelles, la destruction ou l'altération d'habitat de reproduction du bar rayé identifié à Beauport risquerait de nuire au rétablissement de la population du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'aux orientations du programme de rétablissement, en raison de l'importance et de la rareté des sites de reproduction actuellement identifiés. Le programme de rétablissement de l'espèce identifie le développement d'infrastructures portuaires, incluant les dragages, comme étant la principale menace pour le bar rayé, population du Saint-Laurent.»

De plus, le MPO évalue que la compensation de cet habitat n'est pas une option envisageable étant donné son importance et la complexité des caractéristiques qui exercent un attrait pour le bar rayé. Le projet ne respecte donc pas les objectifs du programme de rétablissement de la population de bar rayé du Saint-Laurent. Nous sommes d'accord avec l'Agence qui conclut que «la réalisation du projet comme proposé représente un risque élevé pour la population de bar rayé du Saint-Laurent et ne serait pas compatible avec sa survie ou son rétablissement». Nous sommes aussi d'accord avec le MPO qui considère que «la réalisation du projet, sous sa forme actuelle, ne pourrait être autorisée en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*».

Nature Québec est donc entièrement d'accord avec les conclusions de l'Agence et du MPO concernant les effets dévastateurs du projet Laurentia sur plusieurs espèces de poissons, dont le bar rayé. Nous tenions uniquement à mettre en évidence ces conclusions qui, selon nous, sont **si importantes qu'elles justifient à elles seules le rejet du projet** par le gouvernement fédéral.

Santé humaine

Nous sommes d'accord avec les conclusions de l'Agence concernant les effets négatifs du projet sur la santé humaine, physique et psychologique. Le projet Laurentia entraînerait une dégradation de la qualité de l'air dans le milieu de vie de milliers de personnes où la pollution atmosphérique cause déjà des problèmes de santé. Rappelons que selon la Direction régionale de la santé publique de la Capitale-Nationale du Québec, «l'arrondissement de La Cité-Limoilou présente un cumul de facteurs de risques pour l'environnement et la santé de la population qui mérite une approche globale et concertée du dossier de la qualité de l'air».

Fait important à noter, le risque de cancer sur une vie entière généré par le projet qui a été calculé par le promoteur conclut que dans le secteur Limoilou, ce risque s'élève à 1,35 cas par 100 000 habitants, ce qui excède significativement le risque jugé «acceptable» par l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ) qui est de 1 cas par million d'habitants. En plus des résidents et résidentes de Limoilou, les travailleuses et travailleurs saisonniers de la baie de Beauport ainsi que les travailleuses et travailleurs du secteur industriel à proximité du Port de Québec auraient aussi un risque de développer un cancer plus élevé que le risque jugé «acceptable» par l'INSPQ.

Nature Québec est d'avis que l'Agence a tout à fait raison lorsqu'elle affirme que «le projet s'insère dans un secteur résidentiel habité par une population vulnérable et marqué par des inégalités sociales en santé liées, notamment, à la qualité de l'air» et que «le projet augmenterait les émissions de particules dans l'air ainsi que la présence de contaminants issus de l'utilisation de combustibles fossiles durant les deux phases du projet, et ce, dans un

secteur déjà saturé pour certains contaminants atmosphériques». Nous partageons aussi l'avis de l'Agence et de Santé Canada quant aux effets sur projet sur la santé humaine et leur conclusion que «en raison de la proximité des populations avoisinantes, de leur vulnérabilité ainsi que des risques potentiels à la santé, notamment l'augmentation du risque de cancer pour les matières particulaires issues de moteurs diesel, que le projet aurait des effets résiduels importants sur la santé humaine en lien avec la qualité de l'air».

Encore une fois, Nature Québec est entièrement d'accord avec les conclusions de l'Agence et de Santé Canada concernant les effets dévastateurs du projet Laurentia sur la santé humaine. Nous tenions uniquement à mettre en évidence ces conclusions qui, selon nous, sont **si importantes qu'elles justifient à elles seules le rejet du projet** par le gouvernement fédéral.

Commentaires sur les conditions potentielles de l'évaluation environnementale

Il est clair pour Nature Québec que le ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada n'autorisera pas le projet à aller de l'avant puisqu'il entraînerait des effets environnementaux négatifs importants et que le gouverneur en conseil ne décidera pas que ces effets sont justifiables dans les circonstances, puisque ces effets, comme le projet, sont injustifiables. Cependant, advenant le cas où le projet serait autorisé, les conditions potentielles proposées par l'Agence sont somme toute assez satisfaisantes. Nous demandons cependant l'ajout de quelques conditions présentées ci-après.

Partage de l'information

Nous sommes d'accord pour qu'un plan de réduction des émissions atmosphériques ainsi que des inventaires trimestriels visés à la condition soient publiés par le promoteur sur Internet ou sur tout autre support largement accessible au grand public. Cependant, nous sommes d'avis qu'un protocole de réception des plaintes relatives aux émissions atmosphériques doit aussi être rendu public par le promoteur, comme c'est le cas pour le protocole de réception des plaintes relatives au bruit. Nous faisons cette recommandation considérant

l'historique entourant la pollution des quartiers centraux de Québec par des émissions atmosphériques émanant du Port de Québec et le refus systématique de ce dernier de prendre en considération les plaintes reçues par les citoyens et les citoyennes. Nous recommandons donc l'ajout suivant :

Le promoteur élabore, avant la construction, un protocole de réception des plaintes relativement aux émissions atmosphériques du projet désigné. Le promoteur met en œuvre le protocole durant la construction et l'exploitation. Le promoteur présente le protocole à l'Agence avant la construction. Dans le cadre de la mise en œuvre du protocole, le promoteur :

- rend publics, avant la construction, les détails du protocole, y compris la manière dont le public peut faire part de sa rétroaction au promoteur;
- répond à toute rétroaction reçue dans les 48 heures suivant la réception de la rétroaction et met en œuvre aussitôt que techniquement réalisable toute mesure corrective sous le contrôle du promoteur nécessaire pour atténuer les émissions atmosphériques du projet désigné;
- rend public annuellement, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.11, un registre de l'ensemble de la rétroaction reçue durant l'année de déclaration et de toute mesure corrective mise en œuvre par le promoteur ou qu'il planifie mettre en œuvre.

Changement au projet désigné

Le projet d'agrandissement industriel du Port de Québec a beaucoup changé depuis le début de son évaluation environnementale. Il devait pendant un moment servir à transborder des produits pétroliers et du vrac liquide, puis à

transborder du vrac solide, pour finalement viser uniquement le transbordement de conteneurs. Même le nom du projet a changé en cours de route, passant de Beauport 2020 à Laurentia lorsque le promoteur a réalisé que son projet ne pourrait jamais voir le jour en 2020.

Nous le répétons, le projet Laurentia n'a encore aucun client confirmé et le promoteur n'a pas été en mesure de faire la preuve qu'une demande existe réellement sur le marché pour son projet. Les risques de voir le projet désigné changer à nouveau sont donc très élevés, considérant que le Port de Québec est en féroce compétition avec plusieurs autres ports dans l'est de l'Amérique du Nord pour faire du transbordement de conteneurs. Nous sommes d'avis que le promoteur doit faire beaucoup plus qu'informer l'Agence de toute modification au projet susceptible d'entraîner une modification à la description du projet désigné ou susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs. Il doit aussi, selon nous, aviser le grand public d'une telle modification et l'Agence doit enclencher un tout nouveau processus d'évaluation des impacts. Considérant que le projet Laurentia dans sa forme actuelle a été évalué selon le régime de la loi antérieure, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012), toute modification future de la description du projet devrait être considérée comme un **tout nouveau projet évalué grâce à la nouvelle loi, la Loi sur l'évaluation d'impact (2019)**.

Poisson et habitat du poisson

Il est recommandé dans les conditions potentielles que «le promoteur réalise les activités dans le milieu aquatique associées au projet désigné, notamment les activités de construction et les activités de dragage d'entretien, en dehors des périodes sensibles

pour le bar rayé (*Morone saxatilis*), qui est une espèce en péril inscrite, l'esturgeon noir (*Acipenser oxyrinchus*), l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*), l'alose savoureuse (*Alosa sapidissima*) et l'éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*). Ce faisant, le promoteur détermine, à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, les dates du début et de fin des périodes sensibles pour toute année durant laquelle des activités dans le milieu aquatique associées au projet désigné ont lieu et avise l'Agence de ces dates avant d'entreprendre ces activités.»

Il nous apparaît problématique que ce soit le promoteur qui détermine quelles sont les dates du début et de fin des périodes sensibles pour ces espèces. En tant qu'administration portuaire, le promoteur n'a pas les compétences ni les connaissances pour connaître l'écologie de ces espèces et déterminer adéquatement les moments dans l'année qui constitue des périodes sensibles. Nous demandons que ce soit Pêches et Océans Canada conjointement avec le Ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs du Québec qui déterminent quelles sont ces périodes sensibles et qui transmettent cette information au promoteur. De plus, le terme « périodes sensibles » est trop vague. Nous demandons à l'Agence de spécifier ce que constituent ces périodes sensibles, par exemple période de reproduction, période d'alimentation, période sensible pour la survie des larves, etc.

Oiseaux (incluant les oiseaux migrateurs)

L'Agence recommande dans ses conditions potentielles que « le promoteur détermine les dates de la période de reproduction des oiseaux pour toute année durant laquelle des activités associées au projet désigné qui pourraient nuire

à la nidification sont réalisées et avise l'Agence de ces dates avant d'entreprendre ces activités.»

Nous sommes d'avis que le promoteur, en tant qu'administration portuaire, n'a ni les compétences ni les connaissances pour connaître l'écologie des différentes espèces d'oiseaux présentes sur le site et déterminer adéquatement les moments dans l'année qui constitue leur période de reproduction. Nous demandons que ce soit Environnement et Changement climatique Canada conjointement avec le Ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs du Québec qui déterminent quelles sont ces périodes de reproduction des différentes espèces d'oiseaux, dont les oiseaux migrateurs, et que cette information soit transmise au promoteur.

Qualité de l'air et gaz à effet de serre

Il est recommandé par l'Agence que le promoteur mette en œuvre « des mesures incitatives pour encourager les exploitants des camions qui desservent le projet désigné pour le transport des conteneurs à utiliser l'autoroute Félix-Leclerc et l'autoroute Dufferin-Montmorency pour rejoindre le projet désigné, sauf pour les livraisons locales ou lorsque la circulation sur l'autoroute Félix-Leclerc ou l'autoroute Dufferin-Montmorency est déviée, dans lesquels cas les exploitants de camions peuvent emprunter le boulevard Henri-Bourassa.»

Pour Nature Québec, ces mesures « incitatives » sont insuffisantes pour s'assurer que les exploitants de camions ne choisissent pas tout simplement le chemin le plus court, qui est de passer sur le boulevard Henri-Bourassa et dans les quartiers résidentiels. Jusqu'à des centaines de passages de camions par jour sont attendus pour le transport des conteneurs, ce qui entraî-

nerait une augmentation très importante du trafic par poids lourd dans les quartiers centraux de Québec et une pollution atmosphérique accrue pour les résidents et résidentes. De simples mesures incitatives ne peuvent rien garantir. Le promoteur devrait **exiger** que les exploitants des camions qui desservent le projet pour le transport des conteneurs utilisent les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency plutôt que le boulevard Henri-Bourassa. Cette exigence doit être inscrite dans les contrats qui seraient signés avec les exploitants des camions. Nous sommes d'avis qu'en tant que cliente de ces exploitants de camions, l'Administration portuaire a le pouvoir d'exiger de telles mesures, et ne peut pas se contenter uniquement d'avoir de simples « mesures incitatives » qui ne garantissent en rien que les résidents et résidentes de Québec ne feront pas les frais de l'augmentation du trafic de camions lourds.



Conclusion

Le projet Laurentia, s'il voit le jour, entraînerait des impacts importants sur les résidents et résidentes de Québec. Il entraînerait une augmentation du transport de marchandises par train et camions sur des artères déjà hautement achalandées et dans le voisinage immédiat de quartiers résidentiels, dont plusieurs centaines de passages de poids lourds chaque semaine dans Maizerets et Limoilou. Laurentia ne réglerait en rien les problèmes de pollution atmosphérique et de vétusté des installations actuelles qui posent une menace pour les citoyens et citoyennes qui vivent près du Port de Québec. De plus, la Baie de Beauport et la façade maritime de Québec seraient défigurées à tout jamais.

Ce projet menace aussi l'environnement, puisqu'il détruirait l'équivalent de 72 terrains de football de milieux naturels et augmenterait le trafic maritime sur le Saint-Laurent. La construction de Laurentia aurait des impacts négatifs permanents sur de nombreuses espèces, notamment l'alose savoureuse, l'esturgeon jaune et le bar rayé, qui fut considéré un temps comme disparu et qui est toujours menacé. Le trafic maritime accru et le dragage de sédiments, dont certains fortement contaminés, auraient même des impacts sur le Saint-Laurent dans son ensemble en aval de Québec, menaçant le fonctionnement d'un écosystème d'une richesse exceptionnelle.

La stratégie actuelle de relations publiques de l'Administration portuaire vise à vampiriser près de 200 millions de fonds publics et à s'assurer que les élus et élues se commettent avant que l'évaluation environnementale ne soit terminée. En pleine relance économique, nous devons faire des choix pour nous assurer que l'argent public va au bon endroit. Pourquoi risquer un projet improvisé aux retombées hypothétiques, mais aux conséquences avérées, quand on peut financer un projet concret de modernisation, de nettoyage et de mise sous couvert des installations du Port de Québec ?

Nature Québec demande au ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada de reconnaître que la réalisation du projet Laurentia entraînerait des effets négatifs importants pour plusieurs composantes de l'environnement, mais aussi pour des composantes sociales et économiques. Nous recommandons donc au ministre de rejeter le projet. Nous demandons aussi au gouverneur en conseil de reconnaître que les effets négatifs importants du projet ne sont **aucunement justifiables et de rejeter le projet Laurentia.**



PORT DE QUÉBEC

Non au projet Beauport 2020



Je demande l'abandon du projet « Beauport 2020 » et son remplacement par un nécessaire projet de nettoyage et de modernisation de l'actuel port de Québec

15477 signatures

JE SIGNE

NON AU PROJET D'AGRANDISSEMENT INDUSTRIEL DU PORT DE QUÉBEC OUI À SA MODERNISATION !

Je demande l'abandon du projet «Beauport 2020» et son remplacement par un nécessaire projet de nettoyage et de modernisation de l'actuel Port de Québec.

Madame Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du Changement climatique,
Monsieur Marc Garneau, ministre des Transports,

Le projet Beauport 2020 vise à augmenter les capacités de transbordement du Port de Québec par la construction d'**un nouveau quai de 610 mètres de long** dans la Baie de Beauport qui accueillera **500 000 conteneurs par année**.

Ce projet menace de **détruire des milieux naturels**, d'augmenter le **trafic naval sur le Saint-Laurent** et de **défigurer la Baie de Beauport** et la façade maritime de Québec, une ville du patrimoine mondial. Ce projet signifie également une **augmentation du transport de marchandises** (de nature inconnue) par train et camion lourd sur des artères déjà hautement achalandées et dans le voisinage immédiat de quartiers résidentiels.

La construction de Beauport 2020 aura des **impacts négatifs permanents sur le fonctionnement d'un écosystème d'une richesse exceptionnelle et sur de nombreuses espèces**, notamment l'alose savoureuse, l'esturgeon jaune et même sur le bar rayé qui fut considéré un temps comme disparu. Le trafic maritime accru et le dragage de sédiments, dont certains fortement contaminés, **auront même des impacts sur les bélugas du Saint-Laurent**, espèce en voie de disparition.

POURQUOI IL FAUT DIRE NON À CE PROJET

Tant au niveau des impacts que des motifs économiques et du processus d'évaluation de son projet, **le port de Québec improvise dangereusement** :

JE SIGNE

- Il n'offre **aucune étude économique sérieuse et n'a aucun client confirmé** pour son projet;
- Il va détruire l'équivalent de **72 terrains de football en milieux naturels** tout en compromettant un panorama exceptionnel;
- Il va **défigurer et enclaver la Baie de Beauport** par la construction du quai et d'un **mur artificiel de 3 étages de conteneurs** érigé sur la seule plage de Québec qui permet un accès sécuritaire et aménagé au fleuve;
- **Il a modifié complètement son scénario d'utilisation du quai** en plein processus d'évaluation environnementale, **sans la moindre considération pour le travail et les fonds publics** qui ont été alloués à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) et aux nombreux experts qui ont déposé un mémoire sur le projet;
- **Il ne règlera pas la problématique de pollution atmosphérique et de vétusté des installations actuelles** qui posent une menace pour la santé publique et la sécurité des travailleurs.

Compte tenu de ces éléments et du fait qu'il nous est désormais impossible d'avoir confiance en l'exactitude des informations que le Port de Québec a fournies à l'Agence pour son évaluation,

Nous vous demandons de refuser le projet d'agrandissement Beauport 2020 du Port de Québec et d'exiger un projet de nettoyage et de modernisation de ses infrastructures actuelles, sans agrandissement des quais, sans impact sur les milieux naturels et la Baie de Beauport et sans danger pour la population et les travailleurs.

c.c. M. Jean-Yves Duclos, ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social et député de Québec

SOS Port de Québec est une coalition formée de :



JE SIGNE