



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE –
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

DÉCEMBRE 2020

10 PRÉOCCUPATIONS LIÉES AU PROJET LAURENTIA

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE QUAI EN EAU
PROFONDE DANS LE PORT DE QUÉBEC -
SECTEUR BEAUPORT

PAR LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
- RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

Rédaction

Pauline Robert - Directrice générale adjointe
Audrey Lanier - Agente de projet

Collaboration

Administrateurs du CRE Capitale-Nationale
Chloé St-Gelais - Adjointe à la direction

À PROPOS DU CRE CAPITALE-NATIONALE

Le Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale-Nationale (CRE Capitale-Nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989 à la suite d'une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région de la Capitale-Nationale.

MISSION

La mission première du CRE Capitale-Nationale consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources. La stratégie du CRE Capitale-Nationale privilégie une approche axée sur la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion.

OBJECTIFS

- Regrouper les organismes, institutions, entreprises et individus œuvrant à la préservation de l'environnement et au développement durable de la région de Québec ;
- Analyser et rendre prioritaires les éléments de la problématique environnementale régionale
- Promouvoir les stratégies et les moyens d'action pour résoudre à la source les problèmes environnementaux;
- Représenter les membres aux diverses instances de concertation régionale.

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE : LE PROJET LAURENTIA.....	1
1. DES EFFORTS DE CONCERTATION APPRÉCIABLES.....	1
2. L'EXPERTISE DU CRE CAPITALE-NATIONALE.....	1
3. LE RAPPORT PRÉLIMINAIRE DE L'AGENCE.....	2
4. DESCRIPTION DU PROJET.....	2
LISTE DES PRÉOCCUPATIONS.....	3
LES PRÉOCCUPATIONS DU CRE.....	5
1. SANTÉ ET BIEN-ÊTRE DES CITOYENS.....	5
2. MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ.....	10
3. JUSTIFICATION DU PROJET.....	13
CONCLUSION.....	18
RÉFÉRENCES.....	19



MISE EN CONTEXTE : LE PROJET LAURENTIA

1. DES EFFORTS DE CONCERTATION APPRÉCIABLES

Tout d'abord, le CRE Capitale-Nationale tient à mentionner qu'il reconnaît les efforts de collaboration et de concertation du Port de Québec. Ce dernier s'est montré très ouvert à la discussion à chaque étape du processus encadré par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC, ci-après l'Agence) et a pris le temps de présenter le projet à nos collaborateurs à de multiples occasions. Un représentant du Port est présent sur plusieurs comités qui permettent de partager les avancements du projet et fournissent un contact privilégié avec les acteurs de la région pour poser des questions et échanger sur les inquiétudes des citoyens.

2. L'EXPERTISE DU CRE CAPITALE-NATIONALE

Le CRE Capitale-Nationale, conformément à sa mission, s'intéresse aux activités du Port de Québec depuis de nombreuses années. L'organisme siège entre autres sur le Comité de vigilance des activités portuaires, la Table de concertation régionale de Québec, le Comité de Cohabitation Port-Communauté et participe au projet Mon environnement, ma santé. Une multitude d'aspects variés tels que l'impact environnemental et sanitaire des activités, la gestion des ressources et des usages, l'acceptabilité sociale et la qualité de l'air y sont abordés.

Ce mémoire s'inscrit à la suite de trois dépôts précédents le 9 septembre 2015, le 10 février 2017 et le 28 juin 2019, dans le cadre du projet d'aménagement d'un terminal de conteneurs en eau profonde dans le Port de Québec (ci-après, le promoteur).

Le CRE Capitale-Nationale a donc une compréhension avancée des enjeux relatifs aux activités du promoteur et tient à exercer son expertise afin que sa croissance ne s'effectue qu'en adéquation avec des principes durables et respectueux de l'environnement.

3. LE RAPPORT PRÉLIMINAIRE DE L'AGENCE

Le 16 novembre dernier, l'Agence a remis un rapport provisoire suite aux commentaires recueillis lors des consultations précédentes, à l'ajout de questions et d'études de la part du promoteur, et aux avis des experts fédéraux. Non seulement le CRE Capitale-Nationale soulève des préoccupations importantes, mais l'ensemble des mesures proposées par le promoteur et l'Agence ne permettrait pas d'atténuer suffisamment les effets potentiels du projet pour rendre les effets résiduels non importants ou acceptables. C'est pourquoi le CRE Capitale-Nationale souhaite à nouveau s'exprimer et partager ces avis à l'Agence.

4. DESCRIPTION DU PROJET

Le promoteur souhaite prolonger la ligne du quai actuel vers l'est de 610 mètres, dont 450 mètres serviront à une nouvelle ligne de quai et le reste en enrochement. L'objectif du projet Laurentia est d'exploiter un terminal en eau profonde dédié à la marchandise générale conteneurisée. Le projet d'une superficie de 31,7 hectares comprendrait la construction d'un nouveau poste à quai et d'une digue de retenue, en laissant place à l'aménagement d'un espace additionnel de 17 hectares en arrière-quai. Le projet inclut aussi la construction de voies ferrées et d'accès routiers, en plus de la reconfiguration du boulevard Henri-Bourassa. De plus, sont prévus l'ajout d'un viaduc ainsi que le réaménagement d'une partie des terrains actuels du port de Québec. Ces derniers serviront au chargement des camions et à la relocalisation d'une partie de la zone récréotouristique pour l'aménagement de la zone de soutien aux opérations et de l'entreposage des conteneurs vides.

LISTE DES PRÉOCCUPATIONS

01

Le projet occasionne des **dépassements en polluants atmosphériques** par rapport aux normes et aux références actuelles, ce qui met trop à risque la santé de la population à court et long termes pour justifier ce projet.

02

En créant un immense **îlot de chaleur** et diminuant la superficie, l'attractivité et l'accessibilité de l'un des seuls milieux naturels de ce secteur, le projet affecterait négativement la santé et le bien-être d'une population défavorisée.

03

Le projet pourrait entraîner des impacts sur la **qualité de l'air** encore plus négatifs et importants que ce qui a été évalué par l'Agence, car le promoteur présente des hypothèses et projections grandement incertaines.

04

La population de **bar rayé** réintroduite dans le Fleuve est tout aussi importante que la population historique. L'état de son statut ne doit pas détourner l'Agence de son avis global quant à l'importance du bar dans ce secteur.

05

Le projet est situé sur un **milieu naturel** clé et unique qui ne doit pas être compromis et ne peut pas être compensé.

06

La zone d'étude n'a pas permis d'avoir un **portrait complet** des impacts de la construction et de l'exploitation du projet sur les milieux naturels en amont et en aval du Port, ce qui amène un manque de transparence sur une partie des impacts du projet.

07

Le projet cause un **déplacement des GES** vers le Québec, dans un contexte où le Québec peine à atteindre ses objectifs de diminution de GES depuis de nombreuses années.

08

Les **citoyens** ne profiteront que très peu des retombées positives du projet, alors que les impacts négatifs importants les affecteront directement.

09

Le **manque de données** sur la valeur économique des fonctions sociales et environnementales des milieux naturels qui seraient perdus ne permet pas d'évaluer la justification du projet sur des valeurs communes.

10

La **discordie régionale** quant à l'acceptation du projet démontre que le projet ne trouve pas de justification valable auprès des citoyens, des élus, et des divers groupes de la société civile.

LES PRÉOCCUPATIONS DU CRE

Le promoteur demande au gouvernement du Canada de soutenir un projet à valeur strictement commerciale, alors que ses impacts sur les citoyens et l'environnement sont importants. L'équipe du CRE Capitale-Nationale mandatée pour réaliser ce mémoire a assisté avec attention aux rencontres d'informations organisées par l'Agence et tient à soulever plusieurs préoccupations par rapport au projet Laurentia, en se concentrant sur les sujets suivants: santé et du bien-être de la population, milieux naturels et biodiversité, justification du projet.

1. SANTÉ ET BIEN-ÊTRE DES CITOYENS

PRÉOCCUPATION 1

“ Le projet occasionne des dépassements en polluants atmosphériques par rapport aux normes et aux références canadiennes actuelles, ce qui met trop à risque la santé de la population à court et long termes pour justifier ce projet.”

Les quartiers environnants le port (La Cité-Limoilou, Beauport et autres) subissent déjà des pressions considérables au niveau de la qualité de l'air, notamment au niveau des particules fines (PM2.5) et du dioxyde d'azote (NO2). Les actions de compensations ou d'atténuation proposées par le promoteur ne suffiraient pas à faire baisser les taux déjà trop élevés de polluants atmosphériques. De plus, certaines mesures d'atténuation sont envisagées uniquement lors de la construction du projet, ce qui n'est pas suffisant étant donné qu'il faut aussi prendre en compte la phase d'exploitation. Pendant cette deuxième phase, les nouvelles activités du promoteur auraient pour conséquence d'augmenter le trafic maritime, ferroviaire et routier, ce qui ajouterait un apport supplémentaire aux dépassements actuels.

De plus, comme le démontrent les rapports élaborés par le promoteur, la période d'échantillonnage de la qualité de l'air s'est tenue entre 2010 et 2017 à neuf stations distinctes. En revanche, l'Agence soulève le point que les années 2018 et 2019 n'ont pas été prises en compte. Ceci n'est pas justifié, alors que la qualité de l'air des deux dernières années aurait potentiellement été affectée par de nouvelles sources, entre autres avec l'augmentation des flux des bateaux de croisières. Aussi, le nickel, les particules totales (PMT) et les particules fines (PM2,5), sont en dépassement de façon répétitive. Étant donné que la plupart de ces dépassements de contaminants

atmosphériques sont causés par les activités actuelles dans le port, ajouter une activité supplémentaire dans ce secteur apparaît inacceptable étant donné l'état de la qualité de l'air.

Ajoutons à cela que la zone étudiée par le promoteur pour la qualité de l'air n'est pas représentative des impacts que cette dernière aura sur la population environnante. En effet, la zone d'étude se restreint à une petite zone comprenant une partie du quartier Maizerets, du Vieux Québec et une partie de Lévis. Les impacts des polluants atmosphériques sur la population ne se limitent pas à cette zone, étant donné que l'agrandissement du port engendre davantage de trafic routier, ferroviaire et maritime sur une zone beaucoup plus large que celle à l'étude.

Un autre effet cumulatif s'ajoute: d'autres projets industriels sont prévus dans la zone, ce qui ajoutera de nouvelles sources de polluants atmosphériques pour des phases de construction et d'exploitation supplémentaires. Les citoyens habitant autour de cette zone sont très exposés aux impacts qu'engendrent tous ces projets. Les effets cumulatifs semblent sous-estimés par le promoteur, alors que le secteur du port est en pleine zone industrielle déjà saturée.

À l'heure actuelle, le promoteur ne propose que des activités de mitigation pour le projet Laurentia. **Le promoteur aurait dû présenter des projets pour diminuer les impacts de ses activités actuelles et contribuer à des programmes de diminution des valeurs de référence dans le secteur.** Le promoteur peut entre autres faire davantage d'efforts quant à l'impact actuel du vrac solide dont ses locataires sont responsables. À court terme, même si des efforts en ce sens étaient mis en place, la diminution des polluants atmosphériques ne serait pas significative assez rapidement pour que l'ajout d'un autre projet soit acceptable. Un impact important comme celui démontré par le promoteur pour le projet Laurentia n'est pas envisageable et aura beaucoup trop de répercussions irréversibles sur la santé de milliers de citoyens pour justifier d'aller de l'avant avec ce projet.

PRÉOCCUPATION 2

“ *En créant un immense ilot de chaleur et diminuant la superficie, l’attractivité et l’accessibilité de l’un des seuls milieux naturels de ce secteur, le projet affecterait négativement la santé et le bien-être d’une population défavorisée.* ”

Comme le souligne Santé Canada dans son avis expert du 5 octobre 2020 dans le cadre de l’évaluation environnementale du projet Laurentia, la santé n’est pas uniquement une absence de maladie ou d’infirmité causée par l’environnement physique, mais un état de bien-être physique, mental et social.

Les secteurs de Limoilou et de Beauport sont déficients en infrastructures naturelles selon le Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine de la Ville de Québec. Ils sont de plus déficients en termes de canopée urbaine par rapport à d’autres secteurs de la ville, en accès physique ou visuel au fleuve par rapport à l’arrondissement Sainte-Foy/Sillery/Cap-Rouge et en accès à l’eau de baignade selon un recensement des permis de piscines octroyés par la Ville de Québec. Ces secteurs hébergent d’immenses ilots de chaleur néfastes pour la santé. L’agrandissement projeté ajouterait vraisemblablement une superficie minéralisée de 31,7 hectares à proximité de la plage de Beauport, l’un des peu nombreux milieux naturels de ce secteur.

Il est reconnu que les infrastructures naturelles en milieu urbain sont très importantes pour lutter contre plusieurs maladies physiques et mentales telles la maladie cardiovasculaire, le diabète, l’obésité, l’hypertension, le cancer, le stress, l’anxiété, la dépression. Pour avoir un impact sanitaire optimal, il est important que ces infrastructures naturelles soient proches de la population, accessibles et attrayantes. Le rétrécissement envisagé de la plage, la construction d’un viaduc sur le boulevard Henri-Bourassa, l’érection d’un mur dégradant la vue sur le fleuve et l’ajout d’un ilot de chaleur diminueraient, à notre avis, les bénéfices apportés par la plage de Beauport auprès d’une population défavorisée des points de vue sanitaire, social, environnemental et économique. Cette diminution serait irréversible et ne pourrait être compensée.

PRÉOCCUPATION 3

“*Le projet pourrait entraîner des impacts sur la qualité de l’air encore plus négatifs et importants que ce qui a été évalué par l’Agence, car le promoteur présente des hypothèses et projections grandement incertaines.*”

Le promoteur n’offre actuellement aucune garantie des moyens de transports qui seront utilisés dans l’exploitation du projet. Les impacts pourraient être beaucoup plus importants en termes de trafic, de sécurité routière, de qualité de l’air, et autres. Les experts consultés par l’Agence ont déjà conclu que le promoteur basait ses calculs sur des scénarios optimistes. Et pourtant, les impacts sur la qualité de l’air sont considérés comme importants. **Le risque d’augmentation du trafic de camions lourds dans les quartiers voisins du port, et donc l’impact sur la qualité de l’air, a une forte probabilité d’être plus élevé que ce qui a déjà été évalué par l’Agence.**

Incertitudes sur les voies empruntées

Suite aux mécontentements des citoyens et en vue des impacts que le transport routier aurait sur le boulevard Henri Bourassa et dans les quartiers voisins du port, le promoteur a proposé certains détours pour les camions sortant du port. L’objectif du promoteur est de réduire efficacement la circulation routière dans les quartiers voisins du port. 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. Toutes les émissions indirectes des activités des locataires du promoteur, telles que le transport routier et ferroviaire, ont des impacts significatifs sur la qualité de l’air.

Cependant, les contournements proposés ne sont pas encore officialisés et sont insuffisants. En effet, aucun moyen concret, ni engagement des entreprises responsables des chauffeurs routiers, n’ont été mis en place. Pour le moment, le promoteur a seulement avisé ses locataires qu’il serait préférable de contourner le Boulevard Henri-Bourassa pour limiter la circulation. Les mesures mises en place par le promoteur à ce jour sont insuffisantes. Aucun moyen ne garantit que ces mesures seront respectées et qu’elles minimiseraient les impacts dus au transport sur le Boulevard Henri-Bourassa.

Incertitudes sur l'intensité du camionnage

Tout d'abord, le promoteur a évalué uniquement le passage des camions pour le projet Laurentia, alors que ses activités actuelles se poursuivraient et pourraient même être amplifiées par les projets de rénovations du promoteur. En revanche, des incohérences dans les informations ont été identifiées. En effet, Santé Canada parle de 90 passages de camions 6 jours sur 7. Or, d'après une réponse directe par courriel du promoteur au CVAP, le promoteur exprime que 90 camions entrent au Port et 90 camions sortent du port chaque jour, ce qui représente un passage de 180 camions par jour, 6 jours par semaine. Ce qui doublerait les impacts qu'avait évalué Santé Canada. Ces passages s'ajoutent aux activités actuelles du promoteur.

Aussi, le promoteur estime que le transport des conteneurs se fera à 90% par train. Or, pour l'agrandissement du port de Montréal avec le projet Contrecoeur, le transport de conteneurs est estimé à 55% par camion et à 45% par train. Nous sommes inquiets que cette moyenne de 90% par train ne soit qu'une hypothèse soutenue par peu de preuves ou confirmations. Le camionnage a de grandes chances d'augmenter et donc multiplier les passages de camions déjà évalués à 180 par jour.

Ces deux hypothèses et projections hautement incertaines ajoutent un impact cumulatif sur la qualité de l'air déjà très dégradée. Notons que les émissions de gaz à effet de serre proviennent à plus de 43% du secteur du transport (MELCC, 2019) et que l'ajout d'un tel projet augmenterait encore la circulation à Québec. **Si les engagements du promoteur au sujet du camionnage n'étaient pas respectés, les répercussions pourraient être très importantes pour la qualité de l'air, et donc pour la santé de la population.** Notons d'ailleurs qu'une augmentation du transport par train amène tout autant d'incertitudes. L'impact des immenses trains, prévus plusieurs fois par jour, sur la mobilité active des quartiers visés et sur le passage des véhicules prioritaires (pompiers, policiers, ambulanciers) de la Ville est incertain. **La longueur et la fréquence des trains est encore une fois basée sur des hypothèses.**

2. MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ

PRÉOCCUPATION 4

“ La populations de bar rayé réintroduite dans le Fleuve est tout aussi importante que la population historique. L'état de son statut ne doit pas détourner l'Agence de son avis global quant à l'importance du bar dans ce secteur. ”

Une discorde existe actuellement entre les acteurs impliqués dans ce projet quant à l'importance de protéger le bar rayé présent actuellement dans le Fleuve. En effet, le statut du bar est à clarifier afin de départager la populations historique de la population introduite. Lors de plusieurs présentations récentes, le promoteur a mentionné subir des avis non justifiés de la part des professionnels du MPO, puisque ces derniers utilisent le statut de la population historique, alors que le promoteur s'intéresse à la population qui occupe actuellement les habitats du secteur à l'étude.

En effet, le bar rayé est une espèce en voie de disparition selon la Loi sur les espèces en péril. Le rapport préliminaire de l'Agence fait clairement état du besoin de réviser ce statut, puisque le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a lui-même affirmé, en décembre 2019, que les poissons nouvellement établis ne proviennent pas de la population historique du bar rayé du Fleuve. La population historique est définie par le COSEPAC comme “disparue” alors que la population introduite est à évaluer. Cette période de latence dans la clarification du statut amène la discorde entre les avis du promoteur et des experts du MPO.

Cependant, nous souhaitons soulever à l'Agence l'importance de cette espèce pélagique qui occupe un haut niveau trophique. Tel que précisé par le Programme de rétablissement du bar rayé de 2001 (MPO, 2011), le bar rayé de l'estuaire du Saint-Laurent est l'un des piscivores les plus importants de ces habitats. Il représente un élément important de la biodiversité. Sa réintroduction visait ni plus ni moins à contribuer à la restauration de la biodiversité de cet écosystème. La jeune population du fleuve est donc toute aussi importante que la population historique en raison de ses fonctions écosystémiques. **En argumentant sur le statut officiel du bar rayé présent dans le Fleuve aujourd'hui, le promoteur omet son importance unique pour tout ce secteur et discrédite ainsi les raisons d'être du programme de rétablissement.**

PRÉOCCUPATION 5

“*Le projet est situé dans un milieu naturel clé et unique qui ne doit pas être compromis et ne peut pas être compensé.*”

Alors que le promoteur tente de démontrer que les espèces clés du secteur à l'étude peuvent utiliser d'autres habitats, ou que des mesures de compensation permettront un déplacement des fonctions écologiques de ce secteur, "Pêches et Océans considère que l'identification et la description de l'utilisation des habitats réalisées par le promoteur sont déficientes et que son interprétation de certaines fonctions d'habitat, notamment pour le bar rayé, l'esturgeon jaune, l'esturgeon noir et l'alose savoureuse, biaise son analyse des effets environnementaux du projet". Ce constat des experts de Pêches et Océans démontre non seulement le manque de rigueur des études réalisées par le promoteur, mais aussi que toutes les mesures d'impacts et de compensation sont de ce fait biaisées.

Le secteur visé par le projet et les études est un milieu unique pour des espèces protégées par la Loi sur les espèces en péril, mais aussi pour tout un écosystème. Par exemple, l'estuaire de la rivière Saint-Charles, qui comprend des zones qui seront remblayées et draguées, a une importance significative pour l'alimentation et les déplacements de plusieurs espèces piscicoles, à différents stades de leur développement. Ce type d'habitat ne se compense pas. Il est unique en raison d'une combinaison de variables qui ne peuvent être reproduites artificiellement et ne peuvent être déplacées ailleurs dans le Fleuve: présence du front salin, présence d'estuaires de rivières importantes, courants uniques, grande variété dans la bathymétrie à l'intérieur d'une zone restreinte, substrats variés, etc.

D'ailleurs, le promoteur n'a fourni que peu d'informations sur les impacts des projets de compensation et de suivis qu'il propose; les coûts environnementaux de ces projets pourraient être importants et donc les invalider. Bien que certains éléments proposés par le promoteur ont du potentiel pour une partie des impacts causés aux habitats d'une partie des espèces clés, "Pêches et Océans Canada précise que l'impossibilité de remplacer intégralement certaines pertes d'habitat pourrait avoir des conséquences importantes sur plusieurs espèces". **Il est donc important que l'Agence considère l'importance globale des habitats de ce secteur dans l'analyse des propositions de compensation et d'activités de surveillance. Des actions ciblées et ponctuelles ne peuvent remplacer un secteur aussi unique.**

PRÉOCCUPATION 6

“*La zone d'étude n'a pas permis d'avoir un portrait complet des impacts de la construction et de l'exploitation du projet sur les milieux naturels en amont et en aval du Port, ce qui amène un manque de transparence sur une partie des impacts du projet.*”

Le mandat de l'Agence s'est concentré sur la zone d'étude clairement représentée dans de nombreux documents tout au long de la démarche actuelle. Cette zone est restreinte aux lieux des activités du Port dans le cadre du projet Laurentia, mais exclut les secteurs traversés par les navires en dehors de la zone de quai. C'est donc dire que les impacts du transport maritime associés au projet ne sont pas évalués. L'Agence a fait ce choix entre autres parce que le nombre de navires prévus à quai est considéré comme faible. Nous notons cependant qu'il s'agit d'un projet de plus sur le Fleuve qui exclut la mesure d'impact de l'augmentation du transport maritime sur le Fleuve Saint-Laurent. Bien que GNL Québec au Saguenay, Contrecoeur à Montréal et Laurentia à Québec représentent individuellement une hausse considérée comme faible, les effets cumulatifs de tous ces projets doivent être mesurés.

Depuis de nombreuses années, les experts demandent d'encadrer davantage la navigation commerciale puisque les navires passent directement dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent et près de plusieurs autres secteurs clés pour la biodiversité (Le Devoir, 2019). **Tant que les études d'impacts excluront les données sur la navigation commerciale, les évaluations des projets auront un angle mort et manqueront de transparence.**

D'ailleurs, puisque la zone d'étude est restreinte au secteur visé par Laurentia, les données ont manqué pour bien évaluer le potentiel des autres sites potentiels, tel que demandé par l'Agence au promoteur. Le promoteur a rapidement conclu que les autres sites potentiels représentaient une trop grande complexité pour ses opérations pendant la phase de construction et/ou la phase d'exploitation, sans présenter les données suffisantes sur les milieux naturels et la qualité de l'air pour prendre une décision éclairée. **Considérant les impacts importants du projet, et les impacts non-évalués en dehors de la zone d'étude, l'Agence devrait demander au promoteur d'approfondir son évaluation des autres sites potentiels, bien que ceux-ci se trouvent en dehors de la zone d'étude ou d'évaluer la délocalisation des activités de vrac vers d'autres ports pour les remplacer par des activités de conteneurs sans agrandissement du site.**

3. JUSTIFICATION DU PROJET

PRÉOCCUPATION 7

“

Le projet cause un déplacement des GES vers le Québec, dans un contexte où le Québec peine à atteindre ses objectifs de diminution de GES depuis de nombreuses années.

”

Le promoteur présente un projet qui réduira les émissions de GES de manière globale. Par exemple, un conteneur en partance de l'Europe entraînerait moins de GES en passant par le Port de Québec que par le port de New-York pour se rendre à Chicago. Il est vrai que si un pays change ses ententes pour déplacer son marché vers Québec, la production globale de GES sera diminuée grâce à la haute performance promise par le projet Laurentia. Cependant, la quantité de GES résiduelle se retrouve ultimement à être déplacée vers le Québec qui n'a pas encore atteint ses objectifs de réduction des émissions. Rappelons que le gouvernement du Québec s'est doté dernièrement d'une cible de 37,5% de réduction sous les seuils de 1990 d'ici 2030. Quant au GIEC, il cible une réduction de 50 % des émissions d'ici 2030 et une économie carboneutre pour 2050. À l'aube de 2021, la cible du gouvernement de réduire les GES de 20% d'ici 2020 est loin d'être atteinte, avec un taux de réduction de seulement 8,7%. C'est donc dire que tout projet qui amène une production de GES supplémentaire au Québec est en opposition avec les objectifs fixés par le gouvernement en matière de lutte contre les changements climatiques.

Notons par ailleurs qu'aucun contrat n'a encore été signé avec les pays importateurs, ce qui signifie que le scénario de calcul de GES pourrait être complètement caduc une fois le projet en opération. En effet, non seulement la taille, le type et le nombre de navires pourraient être tout autre selon les ententes qui seront signées, mais le type de marchandises et la destination finale pourraient changer, ce qui affecterait le moyen de transport utilisé à partir du Port de Québec, entraînant une hausse potentielle des émissions de GES. D'ailleurs, Environnement et Changement climatique Canada est d'avis que le scénario retenu par le promoteur pour estimer les émissions de gaz à effet de serre est optimiste.

Les mesures d'atténuation sont donc basées sur des hypothèses optimistes. Le promoteur ne montre pas non plus de volonté particulièrement structurée afin de mettre en place ces mesures. Le promoteur indique par exemple qu'il prendra certaines actions "dans la mesure du possible". Le promoteur devrait plutôt mettre des efforts à transformer ses installations actuelles, plus émettrices. Tel que proposé dans le projet Laurentia, de nouvelles technologies de transbordement peuvent être implantées afin de réduire grandement les émissions de polluants atmosphériques et de GES.

PRÉOCCUPATION 8

“ *Les citoyens ne profiteront que très peu des retombées positives du projet, alors que les impacts négatifs importants les affecteront directement.* ”

La valeur économique d'un projet est à prendre en considération, en revanche, ici le projet n'est pas cohérent avec une relance verte, solidaire et prospère. En effet, depuis le début de la pandémie, de nombreux mouvements naissent pour une relance économique plus responsable. Selon un sondage Léger, 67% des répondants disaient préférer une relance qui favorise la santé, la qualité de vie et l'environnement. De plus, selon le rapport OCDE, une meilleure qualité de l'air et de l'eau, une gestion efficace des déchets et une protection renforcée de la biodiversité permettront non seulement de réduire la vulnérabilité des communautés aux pandémies, mais aussi d'améliorer le bien-être et la résilience de la société dans son ensemble. **Pour qu'une relance verte, solidaire et prospère se mette en place dans les prochaines années, les projets comme celui de Laurentia ne sont plus cohérents avec cette volonté.**

Aussi, nous savons que le promoteur estime que le projet Laurentia pourrait avoir une valeur économique intéressante grâce à la création de nombreux emplois. Entre 3 010 emplois directs et 2 327 emplois indirects pourraient être créés durant la phase de construction, en plus de 457 emplois directs et 316 indirects durant la phase d'opération. Cependant, nous considérons que ce nombre d'emplois en phase d'opération est faible comparé aux impacts environnementaux négatifs directs (qualité de l'air, nuisances sonores, visuelles, déficit nature...) que le projet aura sur les citoyens. Sachant que arrondissements de la Cité-Limoilou (107 885 habitants) et Beauport (80 925 habitants) comptaient en 2019 environ 188 000 habitants, et que tous les impacts que ce projet aura sur eux sont considérés comme importants par l'Agence, **nous jugeons que 457 emplois directs ne justifient pas ces impacts négatifs sur 188 000 personnes.**

PRÉOCCUPATION 9

“ Le manque de données sur la valeur économique des fonctions sociales et environnementales des milieux naturels qui seraient perdus ne permet pas d’évaluer la justification du projet sur des valeurs communes. ”

Le promoteur justifie le projet par sa viabilité économique. En revanche, celle-ci n’a pas été démontrée et est encore plus à risque considérant la concurrence avec les ports de la côte est américaine et du projet Contrecoeur à Montréal. Aucun contrat pouvant confirmer la rentabilité du projet n’a été signé, ce qui rend le calcul économique des retombées du projet hautement hypothétique.

Aussi, malgré la valeur économique vantée par le promoteur, les impacts négatifs importants sur la qualité de vie des citoyens et sur les écosystèmes ne sont pas chiffrés économiquement. Le projet présente un risque de retombées économiques négatives qui n’est pas mesuré. Le conseil des ministres devra donc rendre une décision en opposant des retombées économiques à des impacts environnementaux et humains. **Nous avons une grande préoccupation quant au poids qui sera donné à ces derniers éléments et croyons qu’il aurait été possible et avisé de demander au promoteur de fournir des évaluations économiques des impacts négatifs importants du projet.** Par exemple, les impacts d’une mauvaise qualité de l’air sur la santé d’une population en contact direct avec une source de polluants sont déjà chiffrés dans la littérature. **La valeur économique de ces impacts sanitaires est considérable et devrait être prise en considération.**

PRÉOCCUPATION 10

“*La discorde quant à l’acceptation du projet démontre que le projet ne trouve pas de justification valable auprès des citoyens, des élus, et des divers groupes de la société civile.*”

Le projet Laurentia fait beaucoup débat au Québec et dans la région de la Capitale-Nationale. En effet, le processus de consultation dure depuis plusieurs années. De nombreux citoyens s’y sont opposés dès le début. D’autres attendaient les rapports de l’Agence sur les impacts du projet et se sont alors prononcés contre. Le maire de la Ville de Québec a toujours soutenu ce projet et le Premier ministre du Québec aussi, pour des questions principalement économiques. En revanche, certains élus municipaux se sont prononcés contre, après la sortie du récent rapport de l’Agence. En effet, Madame Suzanne Verreault (Limoilou), Madame Geneviève Hamelin (Maizerets-Lairet), Monsieur Yvon Bussièrès (Montcalm-Saint-Sacrement), Monsieur Jean Rousseau (Cap-aux-Diamants) et Monsieur Pierre-Luc Lachance (Saint-Roch-Saint-Sauveur), s’opposent tous les cinq au projet Laurentia, bien que la plupart d’entre eux font partie de l’équipe du maire. Cette prise de position montre qu’il n’y a pas de consensus à la Ville de Québec quant à la justification de ce projet. Aussi, de nombreux organismes, conseils de quartiers et comités de vigilance ont affiché clairement leur désaccord par rapport à ce projet.

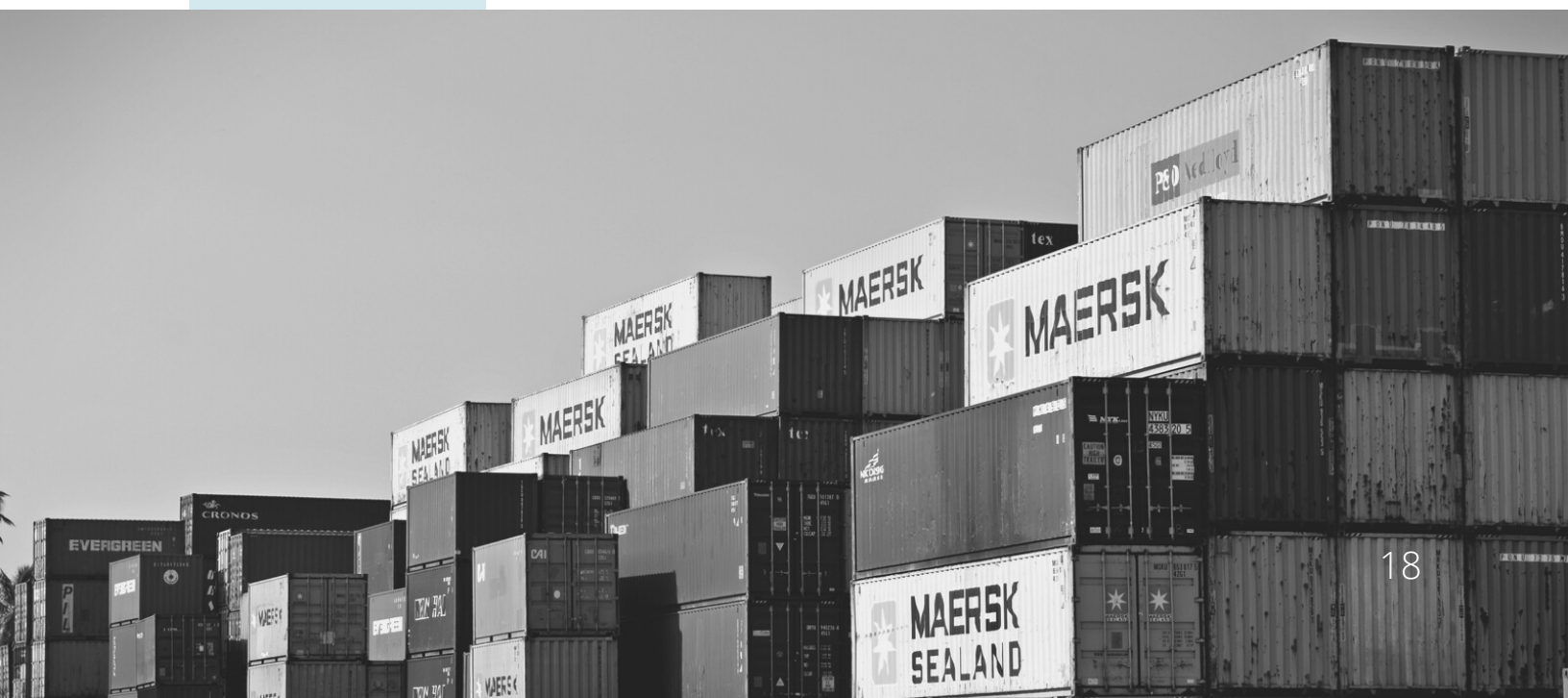
Gaston Déry, expert-conseil en responsabilité sociale pour Le Soleil, rappelait d’ailleurs en novembre 2020 que “[la responsabilité sociale] est désormais une condition sine qua non pour tout projet, bien au-delà des considérations environnementales et économiques. Sans acceptabilité sociale, un projet ne peut voir le jour, car la population revendique son espace citoyen et désire vivre en harmonie avec tout projet qui exerce un impact sur sa vie.” La discorde actuelle démontre que le promoteur n’a pas mis en place les pratiques suffisantes de responsabilité sociale et que son projet n’est pas accepté par la population. Nous doutons fortement qu’à ce stade-ci du projet, le promoteur puisse récupérer la situation. **Si le projet devait se faire, il le serait donc à l’encontre de la volonté des citoyens, des élus et des groupes sociaux et environnementaux.**

CONCLUSION

UN PROJET GRANDEMENT PRÉOCCUPANT

Le processus auquel le CRE Capitale-Nationale participe avec le Port de Québec depuis 2015 a permis de faire évoluer le projet et les études dans le secteur visé. Suite au dépôt du rapport provisoire de l'Agence, nos préoccupations sont encore nombreuses. Les impacts importants soulevés par l'Agence et ses experts ne peuvent, pour la plupart, être mitigés.

La santé de la population et la qualité des milieux naturels sont directement à risques. De plus, nous n'avons pas trouvé de justification économique ou autre assez significative pour croire en la valeur de ce projet. **L'objectif de ce projet n'est que commercial alors que ses impacts sont humains et environnementaux.** En cette époque de crise climatique, sanitaire et financière, nous sommes d'avis que la Capitale-Nationale mérite des projets plus verts, plus solidaires, et plus responsables.



RÉFÉRENCES

GIEC, 2018, Global Warming of 1.5 C, 14p. https://report.ipcc.ch/sr15/pdf/sr15_spm_final.pdf

MELCC, 2019, Le ministre Charette publie l'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/infuseur/communiqué.asp?no=4302>

Le Soleil, Gaston Déry, 24 novembre 2020, Le projet Laurentia et la responsabilité sociale, <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/le-projet-laurentia-et-la-responsabilite-sociale-29acdd44e42e501ea76cb5d1534eb948>

Le Devoir, Alexandre Shields, 23 juin 2019, Zones protégées: Vers un encadrement plus strict du trafic maritime ? <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/557283/appel-a-la-reflexion-sur-les-impacts-du-traffic-maritime-sur-le-saint-laurent>

[MPO, 2011] Robitaille, J., M. Bérubé, A. Gosselin, M. Baril, J. Beauchamp, J. Boucher, S. Dionne, M. Legault, Y. Mailhot, B. Ouellet, P. Sirois, S. Tremblay, G. Trencia, G. Verreault et D. Villeneuve. 2011. Programme de rétablissement du bar rayé (Morone saxatilis), population de l'estuaire du Saint-Laurent, Canada. Série des programmes de rétablissement publiés en vertu de la Loi sur les espèces en péril. Ottawa : Pêches et Océans Canada. xi + 52 p. https://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/rs_bar_raye_striped_bass_st.la_1011_fra.pdf

