



Commentaires concernant le Rapport provisoire d'évaluation environnementale du Projet
Laurentia : Quai en eau profonde dans le port de Québec – Secteur Beauport



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

16 décembre 2020

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	2
Descriptif d'Équiterre	2
Pertinence de l'intervention	2
COMMENTAIRES	4
Raisons d'être du projet Laurentia	4
Un projet face à la crise climatique	5
Sous-estimation majeure des parts modales et de leurs effets	5
Qualité de l'air	7
Conséquences psychosociales et acceptabilité	8
CONCLUSION	9
RÉFÉRENCES	10

MISE EN CONTEXTE

Descriptif d'Équiterre

Équiterre s'est donné pour mission de proposer des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables. Très préoccupé par le phénomène des changements climatiques, Équiterre a développé au cours des années une expertise importante en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et a fait de la réduction de la consommation de pétrole une des solutions privilégiées permettant leur réduction.

Équiterre compte 25 000 membres qui lui procurent plus de 50 % de son financement et plus de 130 000 sympathisants qui participent à ses actions. L'organisme a fêté ses 25 années d'existence en 2018 et possède des bureaux à Montréal, Québec et Ottawa où travaillent une soixantaine d'employés. Il influence les politiques publiques fédérales et québécoises en environnement et en lutte aux changements climatiques. Son siège social est situé dans la Maison du développement durable à Montréal, un bâtiment écologique exemplaire qu'il a contribué à mettre sur pied, tandis que son bureau de Québec est situé au Centre culture et environnement Frédéric Bach depuis bientôt une quinzaine d'années.

Pertinence de l'intervention

Équiterre s'est d'abord intéressé au projet d'agrandissement du Port de Québec dans le contexte où le scénario prévu des installations comprenait la manutention de vrac liquides, soit d'hydrocarbures. Équiterre s'inquiétait du transport de produits pétroliers au Québec et à l'accroissement de la production de ces types d'énergie.

Dans cette perspective, l'organisme a publié le rapport « Un désastre en double – Le transport du bitume tiré des sables bitumineux menace le lac Saint-Pierre et le fleuve Saint-Laurent » [Conseil des Canadiens et Équiterre, 2015] et s'est opposé notamment au développement du Port pétrolier de Cacouna, dans le cadre du Projet

Énergie Est de TransCanada, ainsi qu'au projet de port méthanier à Rabaska. Plus récemment, l'organisme est opposé au projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay, appelé Énergie Saguenay par le promoteur GNL Québec, ainsi que du projet Gazoduc qui y est associé [Équiterre, 2020].

Malgré les modifications de scénario d'exploitation apportées par le Port de Québec dans le cadre des présentes évaluations environnementales, Équiterre reste préoccupé par le projet d'agrandissement du port, appelé maintenant « Laurentia ».

Au cours des nombreuses années qu'a duré l'évaluation des impacts environnementaux, le promoteur n'a pas été en mesure d'offrir des réponses à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (appelé « Agence ») suffisamment complètes et adéquates pour que celles-ci rassurent notre organisation. Ainsi, **Équiterre accueille favorablement les analyses et conclusions soumises dans le rapport provisoire d'évaluation environnementale de l'Agence** [Agence d'évaluation d'impact du Canada, 2020b]. L'organisme souhaite tout de même apporter quelques considérations supplémentaires en ce qui a trait aux effets du transport routier et ferroviaire.

Nous soulignons que nous partageons les préoccupations des autres parties prenantes au processus d'évaluation environnementale, mais nous avons choisi de limiter notre étude sur quelques questions, notamment en raison du temps imparti. Sans s'y restreindre, Équiterre s'inquiète des émissions de particules dans l'atmosphère, l'aspect cumulatif de celles-ci sur l'environnement et la santé humaine, les impacts sur la qualité de l'eau et la navigation sur le Saint-Laurent, la préservation des paysages et l'aménagement du territoire, la perte d'habitat et la protection de la faune et la de flore dans ce lieu particulier.

COMMENTAIRES

Raisons d'être du projet Laurentia

Équiterre soulève que **l'Agence ne questionne pas la raison d'être du projet Laurentia et ne fait pas l'analyse des marchés qui lui est destiné**. Le rapport provisoire ne fait qu'étayer les propositions du promoteur. Alors que le projet nécessitera l'investissement d'argent public, sa justification devrait être étudiée en premier lieu. Sa justification ne doit pas être qu'une analyse des emplacements de rechange.

En exploitant un terminal dédié à la marchandise générale conteneurisée, le Port de Québec entrera directement en concurrence avec le Port de Montréal et le port d'Halifax, voire celui de Vancouver puisque l'administration portuaire estime que « le Port de Québec peut assumer un rôle dans les échanges commerciaux entre la Chine et notre marché » [Port de Québec, 2018]. Ces ports qui ont, par ailleurs, investi ou qui comptent investir dans les années à venir pour accroître leur capacité.

Plusieurs milliers de conteneurs, qui pourraient autrement être transbordés à proximité de la frontière américaine dans le port de Montréal, sillonneront sur le réseau routier et ferroviaire, diminuant la qualité de l'air et le niveau de la sécurité routière ou nuisant au transport ferroviaire de passager. Si le projet génère des emplois locaux dans la région de Québec, cela se fera au détriment de ceux de la région de Montréal, d'Halifax et de Vancouver. Il n'est pas certain que ce projet serait avantageux ni sur le plan économique ni sur le plan environnemental.

Ainsi, plusieurs questions subsistent : Combien de tonnes de marchandises seront détournées du Port de Montréal, d'Halifax et de Vancouver ? Que sont devenus les besoins des clients actuels et de la congestion des quais existants (qui justifiaient, au départ, le projet *Beauport 2020*) ? Est-ce que Laurentia vise à développer de nouveaux besoins et marchés ?

Annoncée en grande pompe, l'entente avec le Canadien National et le réseau international Hutchison Ports, nous apporte une information qui était jusqu'ici absente qu'en aux exploitants des installations envisagées, mais s'avère insuffisante. Il s'agit d'une entente entre transporteurs, mais le flou reste en ce qui a trait aux marchandises qui seront transitées. L'Administration portuaire de Québec (APQ) ne fournit malheureusement aucun détail concernant cette entente ou sur leurs clients futurs. Que contiendront ces conteneurs ? Qui aura intérêt à faire transiter leur marchandise par la ville de Québec alors que son réseau ferroviaire est restreint ? En

somme, aucune garantie économique n'a été apportée clairement par l'APQ et l'Agence ne semble malheureusement pas s'en préoccuper.

Un projet face à la crise climatique

Il y a déjà plus de cinq ans que le projet Laurentia a été soumis à l'Agence. Pendant cette période, les inquiétudes et la science climatique ont progressé, notamment en réponse à l'aggravation des impacts des changements climatiques déjà en cours et ceux qui arriveront plus vite qu'alors prévu. Quotidiennement, nous faisons face aux impacts désastreux de la crise climatique et de l'effondrement des écosystèmes : phénomènes météorologiques extrêmes, incendies de forêt, sécheresses, problèmes de cultures vivrières, fonte des glaciers, élévation et acidification des océans, perte de biodiversité, espèces envahissantes, érosion des côtes...

L'entrée en vigueur de l'Accord de Paris sur le climat en novembre 2016 signifie que les gouvernements, à tous les niveaux, doivent prendre des mesures d'envergure pour réduire leurs émissions de GES. Nous devons donc soumettre les projets de développement à des analyses de risques plus rigoureuses, notamment en ce qui a trait aux projets qui favorisent l'accroissement des émissions des gaz à effets de serre liés à la production énergétique requise pour fabriquer les biens de consommation et leur transport.

Sous-estimation majeure des parts modales et de leurs effets

Le commentaire principal d'Équiterre concernant le rapport provisoire de l'Agence est l'absence de critique des activités associées aux transport et circulation terrestres. L'Agence ne remet pas en question les données transmises par le promoteur concernant les parts modales du transport par camionnage et par train. **Équiterre est d'avis que le promoteur sous-estime largement la part du camionnage des activités de Laurentia et le rapport provisoire n'en fait donc pas une analyse adéquate des effets sur la qualité de l'air, sonore et de vie sur la population de l'arrondissement La Cité-Limoilou, en plus de faire une sous-estimation importante des gaz à effet de serre qui seraient émis.**

D'abord, rappelons qu'Équiterre critiquait le scénario de 2019, où il était prévu que 85 % des transbordements se feraient par rail et 15 % par camionnage. Ce scénario était jugé beaucoup trop optimiste et irréaliste : cette

part modale était significativement plus élevée que les statistiques officielles sur le transport de marchandises qui indiquaient que le transport routier accaparait plus de 50 % du marché.

Plus encore, les chiffres révélés dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, le camionnage représente le mode de transport des marchandises le plus utilisé dans la région métropolitaine de Québec avec 90 % de la part de marchés [Communauté métropolitaine de Québec, 2013]. Le ministère des Transports du Québec souligne à ce titre que « le transport routier des marchandises occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie du Québec et de l'espace économique nord-américain. En raison de ses avantages concurrentiels en ce qui a trait à la flexibilité, à la rapidité et au coût, le transport routier domine les autres modes de transport des marchandises au Québec ». Il indique également, en ce qui a trait à l'intermodalité : « Aujourd'hui, à la suite de l'intégration des chaînes logistiques de transport, ce qui importe pour l'expéditeur ou le consignataire, c'est que la marchandise soit transportée le plus efficacement possible, et ce, en combinant de façon optimale les différents modes afin d'obtenir le meilleur service au meilleur coût » [Ministère des Transports du Québec, 2009].

À titre d'exemple, la distribution modale des conteneurs du Port de Montréal a longtemps été de 60 % par train et 40 % par camion. Plus récemment, des changements aux chaînes logistiques connectées au port ont augmenté la part du camionnage à 55 % [Hyperliens, 2016]. Le projet Contrecœur à Montréal prévoit cette même part modale où 45 % des conteneurs seraient déplacés par trains et 55 % par camion [Agence d'évaluation d'impact du Canada, 2020b]. Les évaluations des GES du transport routier sont alors estimées à près de 50 % des émissions annuelles du projet en phase d'exploitation.

Ailleurs en Amérique du Nord, le camionnage est favorisé au détriment du train, voire même de l'intermodalité. La flexibilité, le transport direct (peu d'intermédiaires), les délais de transit et les coûts associés sont autant d'éléments favorisant le camionnage. « Trucking capacity remains abundant and rates competitive to intermodal, providing shippers little motivation to use the rails, and industrial weakness could keep this dynamic in place through much of 2020. Meanwhile, market share shifting to the US East Coast is a problem for intermodal because, although ports have invested in rail connections, shorter lengths of haul cause truck rates to be very competitive. » [Ashe, 2020]. Selon Todd Tranausky, vice-président du transport ferroviaire et intermodal de la société de recherche et de renseignement sur le transport commercial FTR, « Shippers want consistency and trucking is more controllable because you have many carriers to choose from to serve you. ». Enfin, l'article soulève que « Intermodal is never going to compete as well for products coming into the East Coast than the

West Coast,” he said [Tranausky]. “The distances are shorter so it’s inherently more of a truckload move than intermodal.”»

Or, il s’avère que le Port de Québec avance maintenant un scénario où le transport des conteneurs serait à 90 % par train et à 10 % par camion. Nous jugeons ce scénario irréaliste puisqu’il ne correspond, en aucun cas, aux parts modales observées ailleurs. En somme, l'utilisation inévitable du camionnage pour la plupart des conteneurs manutentionnés au Port de Québec représente un enjeu environnemental et sécuritaire bien plus important que ce que le rapport provisoire en fait mention. Pour rappel, les précédents commentaires d’Équiterre faisaient état des différents impacts du transport terrestre [Équiterre 2017]. Ces impacts doivent être analysés à la hausse par l’Agence afin de correspondre aux parts modales observées dans les autres administrations portuaires.

Finalement, Équiterre est d’avis que, puisque l’Agence a jugé pertinent de résumer ces préoccupations dans la section 8 sous « Autres considérations », **le rapport provisoire devrait contenir une analyse et une conclusion pour cette section, en plus de soumettre des conditions potentielles**, au même titre que les autres éléments étudiés au sein du rapport.

Qualité de l’air

Le rapport provisoire soulève, à maintes reprises, que le projet s’insérerait dans un milieu atmosphérique où des dépassements des normes et critères de la qualité de l’air sont déjà observés et que les effets directs du projet sur la qualité de l’air seraient importants.

Nous venons de démontrer que ces effets seraient plutôt « très importants » en raison de la sous-estimation de la part modale du camionnage. Par ailleurs, **l’Agence devrait bonifier son analyse en tenant compte des documents déposés dans le cadre de deux recours collectifs portant sur la qualité de l’air et de la responsabilité du port à cet égard.**

En raison des impacts cumulatifs, l’Agence devrait également ajouter des conditions potentielles sur les installations existantes du Port de Québec, comme la mise sous couvert des équipements existants avant la construction de nouveaux quais.

Conséquences psychosociales et acceptabilité

Équiterre est d'avis que l'Agence devrait prendre en compte l'acceptabilité sociale dans ses éléments d'analyse. La non-acceptabilité pouvant avoir d'importantes répercussions sur la santé mentale.

Équiterre suggère donc que les impacts psychosociaux qui renvoient aux conséquences, qu'elles soient positives ou négatives, résultant de la perception qu'ont les personnes et les groupes sociaux du projet Laurentia (ex. : satisfaction, bien-être, soulagement, stress, anxiété, colère, comportements de fuite ou d'évitement, fatigue, insomnie, dépression, etc.), en plus des impacts psychosociaux associés à des sources d'impacts majeurs (bruit, odeurs, vibrations) et de leur perception soient étudiés par l'Agence. **Elle devrait exiger des rapports détaillés des impacts psychosociaux.** L'enjeu est important, particulièrement en contexte où l'anxiété associée à la pandémie s'ajoute à celle de l'écoanxiété, un phénomène qui ne peut être éludé.

Plus particulièrement, neuf résidents sur dix du Vieux-Limoilou affirmaient être préoccupés par l'environnement [Jean-François Néron, Le Soleil, 17 avril 2019] et la qualité de l'air, alors qu'un récent rapport partiel sur la qualité de l'air concluait que le quartier est l'un des plus pollués par les particules fines de toute la province. Cette inquiétude doit être prise en compte dans l'analyse du projet.

Par ailleurs, Équiterre, Accès Saint-Laurent Beauport, Eau Secours !, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), l'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec, Nature Québec et Transition Capitale-Nationale ont déposé une pétition demandant « l'abandon du projet Beauport 2020 et son remplacement par un nécessaire projet de nettoyage et de modernisation de l'actuel Port de Québec ». Cette pétition, déposée en septembre 2019, avait récolté 15 477 signatures [SOS Port de Québec, 2019].

Le rapport provisoire de l'Agence rapporte à de nombreuses reprises les préoccupations des intervenants. Nous suggérons **d'ajouter les statistiques associées à la participation du public** (nombre de mémoires, de présentations verbales, positionnements favorables ou défavorables, etc.) **en plus de faire l'analyse des impacts sur la santé mentale.**

CONCLUSION

L'analyse des impacts de Laurentia doit nécessairement être soumise à un territoire géographique allant au-delà des nouveaux quais, particulièrement dans le contexte de crise climatique. Les particules fines, les GES, les camions (...) ne se restreignant pas à un simple territoire de quelques hectares. **L'Agence doit donc soumettre analyse, conclusion et conditions potentielles à la section Autres conditions (effets du transport routier et ferroviaire) tout en remettant en question les parts modales suggérées par le promoteur.**

Finalement, à la lumière du rapport provisoire de l'Agence, Équiterre est d'avis que le gouvernement du Canada doit refuser le projet Laurentia. Les conclusions de l'Agence sont suffisamment inquiétantes pour mettre un terme à ce projet d'agrandissement.

RÉFÉRENCES

Agence d'évaluation d'impact du Canada (novembre 2020a). Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, Rapport provisoire d'évaluation environnementale. <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80116/136804F.pdf>

Agence d'évaluation d'impact du Canada (novembre 2020b). Projet Laurentia : Quai en eau profonde dans le Port de Québec – Secteur de Beauport, Rapport provisoire d'évaluation environnementale. <https://www.iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80107/136694F.pdf>

Ashe, Ari (10 janvier 2020). Outlook for intermodal largely uninspiring after poor 2019, Joc. https://www.joc.com/rail-intermodal/intermodal-shipping/outlook-intermodal-largely-uninspiring-after-poor-2019_20200110.html

Communauté métropolitaine de Québec (2013). Bâtir 2031 : Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 186 p. <https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2018/11/pm-pmad-en-vigueur.pdf>

Conseil des Canadiens et Équiterre (2015). Un désastre en double, 12 p. <http://www.equiterre.org/publication/un-desastre-en-double>

Équiterre (2017). Commentaires concernant l'étude d'impact environnementale du Projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le Port de Québec – Secteur Beauport. https://www.equiterre.org/sites/fichiers/commentaires_equiterre_beauport2020.pdf

Équiterre (2020). Développement de l'industrie de gaz fossile : comment investir dans le passé, 38 p. https://www.equiterre.org/sites/fichiers/equiterre_bape_energiesaguenay.pdf

Hyperliens (2016). Les besoins d'affaires de Port de Montréal. <http://hyperliens.ca/2016/10/13/le-besoin-daffaires-de-port-de-montreal/>

Ministère des Transports du Québec (2009). Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014, 88p. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/Documents/Politique-transports-marchandises/Politique2009-2014.pdf>

Néron, Jean-François (17 avril 2019). Vieux-Limoilou : environnement et qualité de l'air au cœur des préoccupations, Le Soleil. <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/vieux-limoilou-environnement-et-qualite-de-lair-au-cur-des-preoccupations-fd5cb5659a6e0103bd511aea33d20c40>

Port de Québec (2018). Beauport 2020 : Document de consultation, 24 p. https://www.portquebec.ca/system/resources/W1siZiIsIjIwMTg0MDIvMDgvMTRfMjhNTBfNTM3X1BPUIRRQ19ET0NfQ29uc3VsdGF0aW9uX0ZSX3Y2LnBkZiJdXQ/Consultation_Beauport_2020.pdf

SOS Port de Québec (2019). Pétition : Non au projet d'agrandissement industriel du Port de Québec, oui à sa modernisation! <https://port-de-quebec.cauzio.org/fr/actions/non-au-projet-beauport-2020>

