

**Rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada
Une analyse incomplète, omettant plusieurs faits importants**

Confiant, le Port de Québec offre sa pleine collaboration afin de bonifier le rapport provisoire de l'AEIC pour mieux refléter l'ensemble des faits pertinents

Résumé de la position du Port de Québec sur les principaux points du rapport de l'AEIC

Des impacts compensables pour l'ensemble de la faune aquatique

À la lumière des études réalisées au cours des dernières années et des données les plus récentes, les impacts du projet Laurentia sur la nouvelle espèce de bar rayé, réintroduite dans le Saint-Laurent au début des années 2000, seront limités, comme cette population de poissons, selon le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), bénéficie maintenant d'au moins deux aires naturelles de reproduction, et probablement davantage. Pour ce qui est de l'esturgeon, il est établi qu'il fréquente l'estuaire de la rivière Saint-Charles et non pas le secteur de la baie de Beauport. Ainsi, les impacts sur les différentes espèces de poissons peuvent être compensés par des mesures appropriées. De plus, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a statué en 2019 que le bar rayé actuel dans le Saint-Laurent ne pouvait pas être considéré de la « même espèce » que celui disparu auparavant, et qu'il fallait donc revoir son statut actuel de « en voie de disparition ».

Les activités du Port ont un impact négligeable sur la qualité de l'air

Selon de récentes études réalisées par des experts reconnus, les activités du Port de Québec représentent moins de 3% de toutes les poussières présentes au sol dans la zone environnante à ses installations. Bien que son impact sur la qualité de l'air soit négligeable, l'APQ souhaite une reprise rapide des discussions avec les autres joueurs de la zone industrielle concernée pour réduire globalement les particules présentes dans les quartiers limitrophes à la zone industrielle. Il est à noter qu'en hiver, selon une étude de la Santé publique réalisée en 2019, le bois de chauffage représente 60 % des particules fines présentes dans le quartier Limoilou. La deuxième source provient principalement des industries et transports.

Une voie de contournement pour les camions

Le projet Laurentia aura un impact limité sur la circulation, évalué à une augmentation de 7 % du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa lorsque le terminal sera pleinement opérationnel vers 2035. Afin d'éliminer cet impact, l'APQ préconise depuis janvier 2020 l'emprunt d'une voie de contournement volontaire par réseau autoroutier, et demande aujourd'hui à la ville de Québec et au ministère des Transports de rendre l'utilisation de cet itinéraire obligatoire pour tous les camions.

Québec, 20 novembre 2020 – L'Administration portuaire de Québec estime que le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) déposé le 16 novembre dernier sur le projet Laurentia est incomplet, omet plusieurs faits importants et soumet plusieurs hypothèses qui ne sont fondées sur aucun fait vérifié et établi.

« Le rapport provisoire de l'AEIC ne tient malheureusement pas compte de plusieurs faits importants touchant au poisson et son habitat et présente une lecture inexacte et trompeuse des enjeux et des données liés à la qualité de l'air. De plus, le rapport ne prend pas en considération de nombreuses informations que nous avons soumises pour donner une vision plus complète des impacts potentiels du projet. C'est très regrettable. Nous espérons que les prochaines étapes du processus d'évaluation en cours permettront de corriger cette situation », a souligné le président-directeur général du Port de Québec, M. Mario Girard.

Le poisson et son habitat

Avec l'aide d'experts, les connaissances que l'APQ a acquises sur le poisson et son habitat ont beaucoup progressé au cours des 7 dernières années, notamment grâce à des études rigoureuses, incluant des suivis télémétriques qui permettent de connaître les comportements et les habitudes des populations de poissons.

À la lumière de ces analyses, on sait maintenant que l'esturgeon jaune et l'esturgeon noir fréquentent l'estuaire de la rivière Saint-Charles, et non pas le secteur de la baie de Beauport.

Le bar rayé

L'APQ s'étonne par ailleurs que l'Agence ne tienne pas compte du fait que le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a statué en 2019 que le bar rayé réintroduit dans le fleuve Saint-Laurent au début des années 2000 ne pouvait pas être considéré comme de la même espèce que celui disparu auparavant. Et qu'il fallait donc revoir le statut du bar rayé actuellement présent dans le fleuve Saint-Laurent, qui avait été relevé au niveau « en voie de disparition » en 2012, après avoir été considéré comme « espèce disparue » en 2004.

Les experts du ministère québécois des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) jugent maintenant qu'il existe au moins une autre aire de reproduction de la « nouvelle espèce » du bar rayé dans le fleuve Saint-Laurent, en plus de celle que l'on retrouve dans la baie de Beauport, sinon davantage. Si bien qu'on envisage maintenant d'autoriser de nouveau la pêche sportive du bar rayé lorsque son statut « d'espèce en voie de disparition » sera revu, tel que demandé par le MFFP, en vertu de la loi fédérale sur les espèces en péril.

Par ailleurs, dans une lettre adressée le 26 octobre dernier au ministère fédéral de l'Environnement, les ministres québécois de l'Environnement et la Lutte contre les changements climatiques et le ministre des Forêts, de la Faune et des Parcs faisaient savoir que la réintroduction du bar rayé dans le fleuve Saint-Laurent constituait un « franc succès ». Pour cette raison, le programme d'ensemencement a été suspendu en 2019 afin de ne pas surcharger l'habitat et de ne pas nuire à la reproduction naturelle de l'espèce.

D'autre part, en ce qui a trait au bar rayé, les analyses télémétriques réalisées durant 4 ans ont permis de déterminer que l'aire de frai de ce poisson était beaucoup plus étendue qu'estimée au départ, couvrant une superficie de 280 hectares. Ainsi, le nouveau terminal aura globalement un impact limité sur l'aire de reproduction du bar rayé située dans la Baie de Beauport.

Qualité de l'air : le Port appelle les acteurs impliqués à trouver ensemble des solutions

D'autre part, puisqu'il s'agit d'un terminal d'entreposage et de manutention de conteneurs, la contribution négative du projet Laurentia à la composante de la qualité de l'air sera très limitée, tel que le reconnaît d'ailleurs le rapport provisoire de l'AEIC (page 53). Le nouveau terminal sera l'un des plus modernes au monde et le plus vert en Amérique du Nord, étant alimenté presque entièrement à l'électricité et aux technologies hybrides, permettant une réduction significative des gaz à effet de serre et d'autres rejets atmosphériques par rapport aux terminaux fonctionnant à partir d'énergies fossiles.

Selon des données compilées en 2019 par la Santé publique, en période hivernale, le chauffage au bois serait à lui seul responsable de plus de 60 % des émissions de particules fines observées dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, alors que les industries ainsi que le transport se partagent à eux deux la presque totalité des émissions restantes.

D'autre part, selon de récentes études réalisées par des experts reconnus, la contribution moyenne des activités portuaires aux retombées de poussières au sol est de moins de 3 % dans la zone environnante au Port.

« Cela dit, bien que les activités du Port aient un impact marginal sur la qualité de l'air, nous nous engageons à continuer à travailler avec les experts, incluant la direction de la Santé publique et la ville de Québec sur cet enjeu important pour les résidents du quartier, car la solution requiert la collaboration de tous les joueurs présents à proximité de la Cité-Limoilou. Nous entendons les préoccupations de la population, et c'est pourquoi nous demandons formellement aux autres joueurs impliqués de reprendre dans les meilleurs délais les travaux du Comité intersectoriel sur la contamination environnementale dans l'arrondissement La Cité-Limoilou (CICEL). Il faut se remettre au travail rapidement », a indiqué M. Girard.

Camionnage : un impact limité pouvant être grandement atténué

Quelque 90 % des 700 000 conteneurs du terminal Laurentia, lorsqu'il sera utilisé à pleine capacité en 2035, seront transportés par train. C'est au cœur du modèle d'affaires de Laurentia et de son partenaire, le Canadien National. Mis à part le terminal de Prince Rupert dans l'ouest du pays, Laurentia sera très loin des autres terminaux nord-américains en ce qui concerne le nombre de camions utilisés pour transporter les marchandises conteneurisées.

Selon une étude de circulation réalisée en 2018, Laurentia entraînerait une augmentation de seulement 7 % du nombre de camions sur le boulevard Henri-Bourassa, encore une fois lorsque le terminal fonctionnera à plein régime. Ce qui constitue un impact plutôt limité. Et cela, c'est sans compter les mesures de mitigation mises en place visant à détourner les camions vers les réseaux autoroutiers adjacents.

Depuis le début de 2020, le Port de Québec a lancé une initiative collective et volontaire pour inciter les camionneurs à utiliser davantage les grands axes routiers. Par exemple, prendre l'autoroute Dufferin-Montmorency en quittant le secteur portuaire de Beauport pour joindre l'autoroute Félix-Leclerc – et dans le sens contraire pour les camions voulant accéder à ce secteur du port.

« L'objectif est de minimiser le plus possible l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa. Nous sommes disposés à aller plus loin avec les autorités concernées dans ce dossier, soit la ville de Québec et le ministère des Transports (MTQ), pour que l'utilisation de cette voie de contournement devienne même obligatoire, a fait valoir M. Girard. Il y a une solution relativement simple et efficace à la question du camionnage. Nous sommes confiants que nous pourrions résoudre cet enjeu avec la ville et le MTQ, ce qui aura pour effet de réduire considérablement l'impact appréhendé de

la circulation des camions dans les quartiers limitrophes au Port de Québec. Nous croyons qu'à elle seule, cette mesure peut grandement contribuer à l'acceptabilité sociale du projet pour les résidents de ces quartiers. »

Pour ce qui est du train, il est important de souligner que Laurentia se traduira par l'ajout de « l'équivalent » d'un peu plus de deux trains supplémentaires par jour lorsque le terminal fonctionnera à pleine capacité.

Mesures prises pour atténuer les impacts

Depuis 2015, le Port de Québec, dans ses efforts pour répondre aux attentes et préoccupations exprimées par la population et différents groupes et pour bonifier son projet a mis en œuvre plusieurs changements à son projet initial. Ainsi, une superficie de plus de 24 hectares a été retirée du projet, ce qui représente une diminution de plus de 53 % depuis le lancement du projet.

« Laurentia est un projet moderne, bien réfléchi, un projet respectueux de l'environnement qui ferait l'envie de plusieurs villes portuaires. C'est aussi un projet qui apporte des retombées structurantes à long terme qui vont bien au-delà du simple terminal de conteneurs, dont :

- un pôle logistique sur la Rive-Sud;
- un tremplin pour des centaines d'entreprises en région qui exportent et qui importent
- et un accélérateur pour mettre en valeur nos institutions de recherche et nos entreprises innovantes qui pourront commercialiser partout sur la planète dans les grands ports du monde.

La décision qui sera éventuellement prise doit tenir compte des intérêts supérieurs de notre communauté, mais aussi de ceux de tout le Québec. En pensant aussi aux générations futures et à notre prospérité collective », a ajouté M. Girard.

L'APQ souhaite que les prochaines étapes du processus d'évaluation permettent de bonifier le rapport provisoire de l'AEIC afin de mieux refléter l'ensemble des faits et permettre un échange constructif avec le MPO afin de développer des solutions permettant d'atténuer certains impacts potentiels du projet.

À propos de Laurentia

Grâce à un investissement conjoint de 775 M\$ de Hutchison Ports, du CN et du Port de Québec, Laurentia sera le terminal de conteneurs en eau profonde possédant les caractéristiques environnementales les plus vertes en Amérique du Nord. Il offrira l'accès le plus rapide et à meilleur coût aux marchés du continent nord-américain en ouvrant une nouvelle autoroute maritime entre l'Asie du Sud-est et le Port de Québec à compter de 2024.

Créateur de 7 000 emplois directs, indirects et induits (équivalent de 1750 emplois temps plein/année) au Canada lors de sa construction de 2021 à 2024 et de plus de 1 000 emplois directs, hautement rémunérés, indirects et induits au Canada une fois en activité, le terminal de conteneurs Laurentia accroîtra et sécurisera la chaîne d'approvisionnement et d'exportation du Québec et du pays.

Source :

Frédéric Lagacé

Administration portuaire de Québec

418-929-5031

frederic.lagace@portquebec.ca

Pour information :

Laurence Gagnon

418-690-9716

infomedias@portquebec.ca