

Mémoire :

Avis du Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) concernant les conclusions du rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) sur le Projet Laurentia



Rapport FINAL

Réalisé par : ÉCOgestion-solutions

Pour : Comité de vigilance des activités portuaires
15 décembre 2020



ÉQUIPE DE TRAVAIL

Chargée de projet



Stéphanie Allard (B.Sc. Biologiques et M. ATDR)
Biologiste et aménagiste
ÉCOgestion-solutions inc.

Rédaction

Rose Savard-Paquet (B. Sc. Biologiques et M. ATDR)
Biologiste et aménagiste
ÉCOgestion-solutions inc.

Révision du contenu

Stéphanie Allard (B.Sc. Biologiques et M. ATDR)
Biologiste et urbaniste
ÉCOgestion-solutions inc.

Révision linguistique

Naomée Mann (B.Sc. Architecture et M. ATDR)
Aménagiste
ÉCOgestion-solutions inc.



Urbanisme et environnement - Développement immobilier - Acceptabilité sociale

Fondée en 2011, ÉCOgestion-solutions offre des services-conseils en urbanisme et en environnement. L'entreprise est spécialisée dans l'intégration transversale des principes du développement durable et de gestion intégrée des ressources en eau dans les instruments de planification et de gestion du territoire ainsi que dans les projets immobiliers.

ÉCOgestion-solutions propage ses valeurs grâce à une offre de services axée sur la réalisation de projets novateurs ainsi que sur l'éducation et la formation. La communication est un facteur clé de la réussite d'un projet et ÉCOgestion-solutions a développé plusieurs stratégies pour stimuler l'implication et l'adhésion des acteurs cibles. Enrichir et enraciner le projet dans la communauté est essentiel au succès, mais aussi primordial pour ÉCOgestion-solutions.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
1. Mandat	1
1.1 Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP)	1
Objectifs du CVAP	1
Composition du CVAP	2
2. Enjeux et préoccupations du CVAP	2
2.1. Santé - Qualité de l'air	2
Scénario optimiste	3
Site déjà saturé	3
Incertitudes	3
Suivi/surveillance	4
Mesures d'atténuation	4
Effets sur la santé	5
Opinions et commentaires du CVAP	5
2.2. Santé – Pollution sonore	6
Éléments manquants à l'analyse	6
Mesures d'atténuation	7
Suivi et surveillance	7
Opinion et commentaires du CVAP	8
2.3. Sécurité publique - Nuisances associées au transport	8
Fréquence de train sous-estimé	8
Impact sur la circulation	9
Augmentation de l'achalandage du camionnage	9
Plan de mesure d'urgence	9
Opinion et commentaires du CVAP	9
2.4. Pollution visuelle	11
Influence visuelle	11
Opinion et commentaires du CVAP	11
3. Avis final du CVAP sur le projet	12
Références	14

MÉMOIRE SUR LE PROJET LAURENTIA

AVIS DU CVAP CONCERNANT LES CONCLUSIONS DU RAPPORT PROVISOIRE DE L'AGENCE D'ÉVALUATION D'IMPACT DU CANADA

1. MANDAT

Dans le cadre de ce mandat, le CVAP a fait appel à ÉCOgestion-solutions afin de l'accompagner dans la rédaction d'un mémoire destiné à l'Agence canadienne d'évaluation des impacts (ACÉI ou l'Agence) dans le cadre de l'évaluation du projet Laurentia, de l'Administration portuaire de Québec (le promoteur). Ce 4^e mémoire ([2015, 2017, 2019](#)) constitue le dernier jalon d'un long processus d'analyse ayant débuté en août 2015 avec Beauport 2020 et vise à mettre en lumière l'opinion et les commentaires du CVAP sur le projet d'agrandissement du Projet Laurentia à la suite du dépôt du rapport provisoire de l'ACÉI et des avis ministériels des experts.

Afin de prioriser la réalisation de ce mémoire, **quatre (4) grandes préoccupations du CVAP (qualité de l'air, pollution sonore, sécurité publique et pollution visuelle)** ont été traitées. Dans un premier temps, les faits saillants provenant du rapport provisoire de l'ACÉI et des avis ministériels ont été compilés. Ces faits saillants ont été présentés au CVAP lors de la rencontre du 19 novembre dernier. Lors de cette rencontre, ÉCOgestion-solutions a recueilli l'opinion et les commentaires du CVAP afin que l'ACÉI puisse les prendre en considération lors de la rédaction de son rapport final.

Il est important de noter que les avis présentés sont ceux des experts de l'ACÉI et des ministères fédéraux tandis que l'opinion présentée dans ce rapport est celle des membres du CVAP et non d'ÉCOgestion-solutions.

1.1 COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES (CVAP)

Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) a été formé en mai 2013 par la Ville de Québec et le gouvernement provincial, à la suite des épisodes de poussière rouge. Il se compose de personnes issues d'organisations représentatives des citoyens et des groupes touchés par les activités portuaires. Le CVAP se veut consultatif, indépendant, neutre et non partisan. En réunissant autour d'une même table des acteurs d'horizons variés, il est un lieu d'échange d'information et de réflexion sur les impacts environnementaux et sanitaires de l'activité portuaire à Québec. Le CVAP a également pour rôle d'informer la population en vue de tendre vers l'acceptabilité sociale du projet Laurentia, autrefois Beauport 2020.

OBJECTIFS DU CVAP

- Vérifier si l'exploitation s'effectue en conformité avec les normes applicables et dans le respect des exigences environnementales et des meilleures pratiques ;
- Faire des recommandations sur l'intégration environnementale des équipements dans le milieu et le voisinage ;

- Proposer des recommandations sur les améliorations à apporter aux activités et sur les mesures pour en atténuer les impacts négatifs au maximum.

COMPOSITION DU CVAP

Le CVAP est constitué des membres suivants :

- Six représentants de Conseils de quartier (membres votants) ;
- Deux représentants de groupes environnementaux (membres votants) ;
- Deux représentants des membres du conseil municipal de la Ville de Québec (membres votants) ;
- Un représentant du Comité de Cohabitation Port-Communauté (membre votant) ;
- Un représentant de l'Administration portuaire de Québec (membre non-votant) ;
- Un représentant du Secrétariat à la Capitale-Nationale (membre non-votant) ;
- Un représentant de la Direction de santé publique du Québec (membre non-votant) ;
- Un représentant du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (membre non-votant) ;
- Un représentant de la Division de la qualité du milieu de la Ville de Québec (membre non-votant).

2. ENJEUX ET PRÉOCCUPATIONS DU CVAP

2.1. SANTÉ - QUALITÉ DE L'AIR

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT PROVISOIRE DE L'AÉIC ET DES AVIS MINISTÉRIELS FÉDÉRAUX

1. Le scénario d'atténuation de 80% des émissions de matières particulaires et des retombées de poussières proposé pour la phase de construction par le promoteur est jugé **optimiste** selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020).
2. Le projet sera réalisé dans un environnement où la **qualité de l'air est déjà préoccupante** (saturé) selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020; Santé Canada, 2020).
3. Il subsiste encore plusieurs **incertitudes** dans le scénario de modélisation de la dispersion atmosphérique présenté par le promoteur notamment certaines concentrations initiales manquantes (matières particulaires, diesel, etc.) (Santé Canada, 2020).
4. Il existe certaines lacunes au programme de **suivi et de surveillance** (contaminants non suivis, exclusion de la phase d'exploitation, vulnérabilité des populations non considérée) (Santé Canada, 2020).
5. Plusieurs **mesures d'atténuation** sont proposées, mais ces dernières ne pourront atténuer les effets résiduels sur la santé humaine (Santé Canada, 2020).
6. Plusieurs **effets sur la santé** ont été recensés dans les études notamment le risque de cancers et de maladies cardiorespiratoires et cardiovasculaires (Santé Canada, 2020).

SCÉNARIO OPTIMISTE

- 1. Le scénario d'atténuation de 80% des émissions de matières particulaires et des retombées de poussières proposé pour la phase de construction par le promoteur est jugé optimiste selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020)**

Selon l'Agence, « l'utilisation d'un tel taux dans la modélisation pourrait sous-estimer les concentrations particulaires (PMT, PM₁₀ et PM_{2.5}) et les taux de dépositions de poussières. ». En effet, ce taux élevé laisse place à une incertitude quant aux concentrations modélisées de certains contaminants et à la réelle étendue de leur dispersion.

SITE DÉJÀ SATURÉ

- 2. Le projet sera réalisé dans un environnement où la qualité de l'air est déjà préoccupante (saturé) selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020; Santé Canada, 2020)**

Selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020; Santé Canada, 2020), le milieu ambiant du projet présente déjà des concentrations initiales de contaminants qui dépassent les normes provinciales et les critères fédéraux (voir Annexe I). Selon l'Agence (2020), « la contribution supplémentaire du projet dans un milieu où la qualité de l'air est déjà fortement affectée, en particulier en ce qui concerne les particules totales, les particules fines (PM_{2.5}), le dioxyde d'azote, le nickel et les particules de diesel serait susceptible d'entraîner une détérioration importante de la qualité de l'air dans les quartiers résidentiels et les lieux publics environnants. ». En effet, l'air étant déjà saturé pour certains contaminants, la qualité de l'air du milieu d'insertion est donc déjà jugée préoccupante pour la santé humaine des populations à proximité. Les études de modélisation prévoient des effets environnementaux importants sur la qualité de l'air autant pour la phase de construction que d'exploitation, en plus des dépassements plus fréquents et plus élevés dans le secteur de la Baie de Beauport. De plus, selon l'AÉIC (2020), les modifications apportées à l'environnement seraient irréversibles et continues dans le temps.

INCERTITUDES

- 3. Il subsiste encore plusieurs incertitudes dans le scénario de modélisation de la dispersion atmosphérique présenté par le promoteur notamment certaines concentrations initiales manquantes (matières particulaires, le diesel, etc.) (Santé Canada, 2020)**

Selon Santé Canada (2020), certaines concentrations initiales sont manquantes dans l'étude de modélisation de la dispersion atmosphérique (matières particulaires diesel, acétaldéhyde et l'acroléine).

De plus, le passage des trains et des camions n'a pas été modélisé à l'extérieur de la zone portuaire alors que ces derniers devraient circuler dans les quartiers des centres urbains de la ville de Québec, soit Maizerets, Vieux-Limoilou, Lairet, Vanier et Sainte-Foy. Plusieurs banlieues présentes sur le tracé du chemin de fer seront également impactées par les passages supplémentaires de trains.

SUIVI/SURVEILLANCE

- 4. Il existe certaines lacunes au programme de suivi et de surveillance (contaminants non suivis, exclusion de la phase d'exploitation, vulnérabilité des populations non considérée)** (Santé Canada, 2020).

Plusieurs lacunes ont été soulevées concernant les programmes de suivi et de surveillance proposés par le promoteur :

- Le programme de suivi de la qualité de l'air n'inclut pas certains contaminants pour lesquels des dépassements ont été calculés (NO₂, le formaldéhyde et le nickel) (Santé Canada);
- Le programme de surveillance et les risques calculés ne concernent que la phase de construction et non la phase d'exploitation (Santé Canada, 2020). Ce programme ne tient également pas compte de la déposition de poussières ni des contaminants significatifs déjà présents sur le site (ECCC, 2020);
- La notion de vulnérabilité de la population n'a pas été intégrée à l'analyse du promoteur (Santé Canada, 2020).

MESURES D'ATTÉNUATION

- 5. Plusieurs mesures d'atténuation sont proposées, mais ces dernières ne pourront atténuer les effets résiduels sur la santé humaine** (Santé Canada, 2020)

Selon plusieurs experts (ECCC, 2020; AEIC, 2020; Santé Canada, 2020), malgré les mesures d'atténuation proposées par le promoteur (ex. : abat-poussière, arrosage du remblai dans les wagons, etc.), les résultats projetés présentent tout de même des dépassements, et ce, pour plusieurs contaminants. Cet extrait du rapport provisoire de l'AEIC (2020) présente l'inquiétude soulevée par Santé Canada en ce qui a trait aux réels effets des mesures d'atténuation sur la qualité de l'air et la santé humaine :

« Santé Canada signale que les dépassements attribuables aux concentrations élevées de l'état de référence subsisteraient même après l'application de mesures d'atténuation intégrées aux scénarios de modélisation de dispersion. En ce sens, le projet entraînerait des effets sur la qualité de l'air et la santé humaine qui ne pourront être atténués, tant pour la phase de construction que d'exploitation. »

Il est à noter que même si la contribution du projet Laurentia est faible, les impacts sur la santé et l'environnement sont tout de même jugés importants, et ce, malgré le taux d'atténuation de 80% suggéré pour la phase de construction, taux d'ailleurs jugé optimiste par les experts. L'Agence demande au promoteur de nuancer les effets des mesures d'atténuation sur la qualité de l'air du secteur.

EFFETS SUR LA SANTÉ

6. Plusieurs effets sur la santé ont été recensés dans les études notamment le risque de cancers et de maladies cardiorespiratoires et cardiovasculaires (Santé Canada, 2020)

L'avis présenté par Santé Canada (2020) présente cette conclusion quant aux effets projetés du projet Laurentia sur la santé humaine de la population :

« En raison de la proximité des populations avoisinantes et de leur vulnérabilité, et des risques potentiels à la santé calculés, notamment pour les matières particulaires diesel, Santé Canada est d'avis que le projet pourrait avoir des effets résiduels sur la santé humaine lié à la qualité de l'air. »

La présence, lors des phases de construction et d'exploitation, de contaminants potentiellement préoccupants pourrait avoir des effets sur la santé humaine notamment sur les systèmes cardiorespiratoires et cardiovasculaires. De ces effets, notons :

- Une augmentation de la mortalité à court terme,
- La mortalité pour cause cardiopulmonaire,
- Les hospitalisations pour troubles cardiaques et respiratoires,
- Les risques additionnels de cancer de $1,35 \times 10^{-5}$, calculés pour une vie entière pour le secteur de Limoilou, excédant ainsi le risque de 1×10^{-6} jugé acceptable par les autorités sanitaires québécoises.

De plus, selon l'étude complétée par la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, les secteurs résidentiels de Limoilou-Vanier et de la Basse-Ville de Québec sont habités par une population présentant une vulnérabilité due à des inégalités sociales de santé. Malgré les mesures d'atténuation proposées par le promoteur, l'Agence conclut que les effets sur la santé humaine seraient importants.

AVIS ET COMMENTAIRES DU CVAP

Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) est d'avis que le projet Laurentia aura des **impacts notables sur la qualité de l'air du milieu ambiant et donc inévitablement des effets sur la santé humaine des populations avoisinantes**. L'absence de plusieurs données dans l'étude de modélisation de la dispersion atmosphérique et le territoire d'analyse retenu par le promoteur représente des lacunes importantes dans l'analyse d'impact sur la qualité de l'air.

Pour le CVAP, il est primordial de **prendre en considération la qualité actuelle de l'air**, qui témoigne de l'impact négatif des activités déjà présentes dans le secteur et dont certains paramètres ne sont pas conformes aux normes prescrites. La qualité de l'air est déjà jugée préoccupante selon plusieurs experts en raison de la présence de certains contaminants notamment les particules, le dioxyde d'azote et le nickel qui dépassent actuellement les normes provinciales et les critères fédéraux. De plus, le programme ne tient pas compte de la déposition de poussières ni les contaminants significatifs déjà présents sur le site. Tel que présenté dans les documents de référence (avis ministériels et rapport

provisoire), il est possible de constater que les effets sur la santé humaine sont intimement liés à la présence de contaminants et à la dégradation de la qualité de l'air.

Le CVAP considère que l'analyse d'impact du projet Laurentia sur la qualité de l'air présentée dans le rapport du promoteur ne répond pas aux enjeux et inquiétudes de la population et ne prend qu'en considération les critères relatifs aux besoins des parties prenantes du projet.

Selon le portrait socio-économique de la Direction régionale de santé publique (DRSP) de la Capitale-Nationale (2018), les **quartiers résidentiels riverains** au site du projet sont des secteurs occupés par une population vulnérable, présentant des inégalités sociales de santé. Le CVAP est d'avis que cette variable doit être prise en considération dans l'analyse des risques et des impacts projetés du projet en raison des prédispositions de la population touchée et des risques additionnels pour les habitants du secteur, en plus des impacts non négligeables sur la santé. De plus, le CVAP juge que les impératifs économiques ne peuvent prévaloir sur les impacts négatifs projetés sur l'environnement et la santé humaine. Selon le comité, l'ajout de plusieurs risques à ceux déjà présents, et ce, chez une population présentant une vulnérabilité plus élevée, tel que décrit dans le rapport des inégalités sociales, n'est pas socialement acceptable.

2.2. SANTÉ – POLLUTION SONORE

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT PROVISOIRE DE L' AÉIC ET DES AVIS MINISTÉRIELS FÉDÉRAUX

1. Malgré que les méthodes utilisées pour modéliser les impacts sonores soient appropriées et reconnues (AÉIC et Santé Canada), certains aspects méthodologiques pourraient avoir introduit des incertitudes dans les résultats de modélisation pour la phase d'exploitation et mené à une **sous-estimation du bruit total imputable au projet**, notamment, les bruits d'impact de manœuvre de wagon, le bruit des navires se déplaçant et la marche au ralenti des trains et camions (AÉIC, 2020; Santé Canada, 2020).
2. Les **mesures d'atténuation** ne sont prévues que pour la phase de construction et auraient avantage à être mises en œuvre aussi pendant la phase d'exploitation (Santé Canada, 2020).
3. Il y a des lacunes au sujet du **suivi et de la surveillance** pour la phase d'exploitation (ex. : plan de gestion du bruit, durée du programme de surveillance se limitant aux 2 premières années d'exploitation, etc.) (Santé Canada, 2020).

ÉLÉMENTS MANQUANTS À L'ANALYSE

1. **Malgré que les méthodes utilisées pour modéliser les impacts sonores soient appropriées et reconnues (AÉIC et Santé Canada), certains aspects méthodologiques pourraient avoir introduit des incertitudes dans les résultats de modélisation pour la phase d'exploitation et mené à une sous-estimation du bruit total imputable au projet, notamment, les bruits d'impact faisant déjà l'objet de plaintes de par la population, tel que de manœuvres de wagon, le bruit des navires se déplaçant et la marche au ralenti des trains et camions (AÉIC, 2020; Santé Canada, 2020).**

Selon le rapport provisoire de l'Agence (2020), les méthodes utilisées par le promoteur afin d'évaluer les impacts sonores potentiels sont appropriées pour le type de projet. Le bruit lié au projet ne devrait pas avoir d'effet important sur la santé des populations voisines autant pour la phase de construction que d'exploitation puisqu'ils respectent les critères fédéraux.

Cependant, quelques éléments sont manquants à l'analyse des impacts sonores potentiels présentée par le promoteur tels que :

- Le bruit d'impact des manœuvres des wagons qui sont des bruits hautement impulsifs faisant l'objet de plaintes de la part de la population.
- Le bruit des navires se déplaçant vers et depuis le port, ainsi que la marche au ralenti des trains et des camions de transport durant le chargement, les manœuvres et le triage.

Selon Santé Canada (2020), « si les trains sont plus longs, tel que l'indique le promoteur, le temps de fonctionnement au ralenti seraient probablement aussi plus longs ». Cet aspect peut donc s'avérer important dans l'élaboration d'un portrait exhaustif des impacts sonores.

MESURES D'ATTÉNUATION

2. Les mesures d'atténuation ne sont prévues que pour la phase de construction et auraient avantage à être mises en œuvre aussi pendant la phase d'exploitation (Santé Canada, 2020).

L'Agence estime que l'impact sonore du projet sera faible si toutes les mesures d'atténuation sont mises en œuvre de manière rigoureuse (ex. : munir les pelles et chargeuses d'une alarme de recul à bruit blanc, etc.), mais elles ne sont prévues que pour la phase de construction.

SUIVI ET SURVEILLANCE

3. Il y a des lacunes au sujet du suivi et de la surveillance pour la phase d'exploitation (ex. : plan de gestion du bruit, durée du programme de surveillance se limitant aux 2 premières années d'exploitation, etc.) (Santé Canada, 2020).

Certaines lacunes ont également été identifiées au programme de suivi et de surveillance pour la phase d'exploitation telles que l'absence de plan de gestion du bruit permettant la surveillance de l'ambiance sonore. La surveillance environnementale des niveaux sonores est seulement prévue pour la phase de construction ainsi que pour les 2 premières années d'exploitation. Or, selon Santé Canada (2020), « il n'est pas clair si les deux premières années d'exploitation représenteraient les moments où le port fonctionnerait à sa capacité maximale. ». Selon l'Agence, le promoteur aurait donc sous-estimé l'impact sonore du projet en phase d'exploitation. Il est également à noter qu'un système de traitement des plaintes a été prévu par le promoteur et que Santé Canada mentionne que ce système est important pour assurer un suivi; il est primordial que le promoteur définisse les « nuisances importantes ».

AVIS ET COMMENTAIRES DU CVAP

Le CVAP est d'avis que les **éléments manquants à l'analyse de l'impact sonore** du projet (bruits d'impacts des manœuvres des wagons et le bruit de la marche au ralenti des trains et navires) sont des éléments importants et primordiaux qui doivent être pris en considération dans l'élaboration d'un scénario complet et représentatif de la réalité. Il est à noter que ces bruits d'impact qualifiés de hautement impulsifs font souvent l'objet de plaintes de la population des quartiers périphériques.

Ces lacunes à la modélisation des impacts sonores représentent également un problème de santé publique selon le Comité de vigilance. Bien que les méthodes utilisées par le promoteur soient adéquates selon plusieurs experts, le CVAP est d'avis que le projet Laurentia aura un impact sur l'environnement sonore, notamment par le passage du train, et donc sur la qualité de vie des résidents des quartiers avoisinants, et ce, au-delà des limites géographiques du projet considérées par le promoteur. Ces passages supplémentaires pourraient également entraîner une perte de valeur des propriétés situées à proximité de la voie ferrée.

De plus, certaines discordances ont été observées en ce qui a trait au nombre de trains. Le rapport provisoire mentionne un total de 2 trains par jour (1 entrant et 1 sortant), alors qu'en date du 15 décembre 2020, le promoteur confirme le passage de 4,8 trains par jour.

2.3. SÉCURITÉ PUBLIQUE - NUISANCES ASSOCIÉES AU TRANSPORT

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT PROVISOIRE DE L'AÉIC ET DES AVIS MINISTÉRIELS FÉDÉRAUX

1. En période d'opération, 7 jours par semaine, il y aurait un train qui arriverait et un train qui quitterait (3,65 km), mais il est possible que **la fréquence et le nombre de trains** augmentent en fonction de la demande des clients (Transports Canada, 2020).
2. **L'accès plus difficile à la piste multifonctionnelle et aux véhicules d'urgence à Limoilou ainsi que l'accès à la Baie de Beauport** a également été soulevé en raison de la longueur des trains (AEIC, 2020).
3. Il y aurait 90 voyages de camion par jour, 6 jours par semaine (Santé Canada, 2020)
4. Le **Plan de mesure d'urgence** et les mesures d'atténuation sont basés sur d'autres projets similaires, mais ne prennent pas en considération les spécificités et les préoccupations du milieu récepteur (Santé Canada, 2020).

FRÉQUENCE DE TRAIN SOUS-ESTIMÉ

1. **En période d'opération, 7 jours par semaine, il y aurait un train qui arriverait et un train qui quitterait (3,65 km) e(Santé Canada), mais il est possible que la fréquence et le nombre de trains augmentent en fonction de la demande des clients** (Transports Canada, 2020).

Selon Transports Canada (2020), cette augmentation de la fréquence et du nombre de trains impliquerait des tonnages supplémentaires au-delà de ce que le promoteur a prévu dans son analyse.

IMPACT SUR LA CIRCULATION

2. **L'accès plus difficile à la piste multifonctionnelle et aux véhicules d'urgence à Limoilou ainsi que l'accès à la Baie de Beauport a également été soulevé en raison de la longueur des trains** (AEIC, 2020).

Le promoteur entend promouvoir l'évitement de la circulation dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou afin de limiter l'impact sur les quartiers et voies de circulation situés à proximité du site. Selon l'AEIC, « pour ce qui est de la piste multifonctionnelle à Limoilou, un impact important est anticipé en raison de l'occupation prolongée par des trains qui pourraient notamment bloquer l'accès à la piste et affecter les services d'urgence. » L'accès à la Baie de Beauport pourrait aussi être affecté si le passage à niveau n'est pas repensé.

AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE DU CAMIONNAGE

3. **Il y aurait 90 voyages de camion par jour, 6 jours par semaine** (Santé Canada, 2020)

Selon le communiqué de presse du Port de Québec (2020), une augmentation de 7% du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa est prévue.

PLAN DE MESURE D'URGENCE

4. **Le Plan de mesure d'urgence et les mesures d'atténuation sont basés sur d'autres projets similaires, mais ne prennent pas en considération les spécificités et les préoccupations du milieu récepteur** (Santé Canada, 2020).

Le choix des mesures d'atténuation et la préparation du plan de mesures d'urgence ont été basés sur des projets et terminaux existants ayant des similitudes avec le projet Laurentia.

Selon Santé Canada (2020), « il est important que l'analyse des effets en cas d'accidents ou de défaillances ainsi que l'identification des mesures d'atténuation d'un projet prennent en compte les spécificités et les préoccupations du milieu récepteur. »

AVIS ET COMMENTAIRES DU CVAP

L'enjeu de la sécurité routière dû à l'augmentation de la circulation ferroviaire et routière est au centre des préoccupations du CVAP. Selon le comité, ces changements pourraient avoir des répercussions importantes sur la dynamique de transport, sur la sécurité et sur les déplacements des populations des quartiers environnants. Les impacts sur la qualité de vie des citoyens, en ce qui a trait aux nuisances liées au transport, seront permanents et se feront sentir sur l'ensemble du tracé du chemin de fer, ce qui n'a pas été considéré dans l'analyse du projet qui ne considère que le territoire de l'Administration portuaire de Québec

Il est important de noter que la Ville de Québec a entamé des démarches afin de réduire le camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa, tronçon jugé dangereux et préoccupant pour la ville. Selon le CVAP, le projet Laurentia ne fera qu'accentuer cette problématique en plus d'aller à l'encontre des objectifs visés par les démarches de la ville pour diminuer l'achalandage routier dans ce secteur.

De plus, le CVAP est d'avis qu'il n'y a aucune garantie que le ratio 90/10 (trains/camions) sera réellement respecté une fois le projet accepté. En effet, selon les données présentées pour un projet similaire, soit celui de l'expansion du terminal portuaire de Contrecoeur, le ratio se rapprocherait davantage de 45/55 (ACÉE, 2018). La part du transport de conteneurs par camion y est beaucoup plus importante que celle estimée pour le projet Laurentia, ce qui soulève des questionnements quant à la faisabilité et à la véracité des chiffres présentés par l'APQ. Il est également à noter que le nombre de déplacements estimé par train et camions est sujet à changement, variant en fonction de la demande et du marché. En outre, aucune garantie ne peut être donnée quant au fait que les camions circuleront uniquement sur les autoroutes et les boulevards identifiés dans l'étude de circulation.

En ce qui a trait au nombre de camions par jour, le rapport provisoire mentionne un total de 90 camions par jour, 6 jours par semaine. Or, selon les informations obtenues par le Port de Québec, il s'agirait plutôt de 180 mouvements de camions par jour (80 entrants et 80 sortants). L'augmentation du camionnage aura également un impact sur les infrastructures routières et pourrait entraîner une augmentation des coûts liés à l'entretien de la voirie.

Les impacts négatifs sur l'utilisation de la piste multifonctionnelle de Limoilou en raison de la longueur des trains ont été soulevés par l'Agence et le CVAP abonde dans la même direction. Une longueur de 3,65 km est non négligeable et aura des répercussions importantes sur l'utilisation de la piste multifonctionnelle par les piétons et cyclistes. Les répercussions se feront aussi ressentir à plus grande échelle, tout au long du circuit ferroviaire, en raison de temps d'attente importants pour les automobilistes et les utilisateurs du transport en commun. Le CVAP considère que l'impact de la présence de trains, dont la longueur prévue est une des plus longues au monde, sur l'ensemble du circuit ferroviaire de la région de Québec aurait dû être considéré par l'Agence. Selon le CVAP, le temps d'attente estimé de 9 minutes dans certains secteurs névralgiques du territoire, notamment le secteur de Père-Lelièvre, induira des conséquences importantes sur la fluidité de la circulation et l'accès des véhicules d'urgence.

Tout comme pour le nombre de voyages de camions, une incohérence subsiste en ce qui a trait au nombre de trains. Le rapport provisoire mentionne un total de 2 trains par jour (1 entrant et 1 sortant), alors que selon les informations obtenues par le Port de Québec (courriel du 30 novembre 2020), il s'agirait plutôt de 2,4 trains par jour. De plus, l'impact cumulatif du projet quant aux trains additionnels qui circuleront en plus de ceux déjà présents aujourd'hui n'est pas pris en considération dans l'analyse.

L'analyse d'impact du projet Laurentia n'a pas pris en considération les éléments additionnels de la réforme de la Loi sur l'évaluation d'impact. Si ces nouveaux éléments avaient été pris en compte, les résultats de l'analyse auraient été différents puisque le territoire assujéti aurait été plus vaste. L'impact du transport supplémentaire ne se limiterait donc pas seulement à l'intérieur de la zone portuaire, mais inclurait également les quartiers périphériques situés à proximité du trajet du train et des camions.

Tout comme pour l'enjeu de la qualité de l'air, l'analyse d'impact du projet Laurentia en ce qui a trait à la sécurité publique telle que présentée dans le rapport du promoteur, ne répond pas aux enjeux et

inquiétudes de la population, mais prend seulement en considération les critères relatifs aux besoins des parties prenantes du projet selon le CVAP.

Le promoteur présente les impacts probables pour certains projets futurs prévus à proximité du site (réseau de transport structurant, 3^e lien, usine de biométhanisation, etc.) présentant un grand niveau d'incertitude quant à leur potentiel de réalisation. Le comité soulève des inquiétudes à ce sujet, puisque les effets projetés des autres projets d'envergure sont basés sur des scénarios hypothétiques présentant plusieurs incertitudes ne permettant donc pas d'estimer l'effet cumulatif de tous ces travaux. Le CVAP est d'avis que les conclusions du promoteur quant aux impacts sur le milieu sont optimistes et ne représentent pas les effets réels que pourrait avoir l'augmentation de circulation ferroviaire et routière au secteur.

2.4. POLLUTION VISUELLE

FAITS SAILLANTS DU RAPPORT PROVISOIRE DE L'AEIC ET DES AVIS MINISTÉRIELS FÉDÉRAUX

1. L'influence visuelle des infrastructures serait généralement faible (AEIC, 2020).

INFLUENCE VISUELLE

1. L'influence visuelle des infrastructures serait généralement faible (AEIC, 2020).

Selon l'analyse de l'Agence, le milieu d'insertion est un secteur caractérisé par des infrastructures portuaires et industrielles, présentant une bonne capacité d'absorption de nouvelles infrastructures. L'influence du projet Laurentia sur le paysage serait faible et ne viendrait pas compromettre l'intégrité du patrimoine naturel et culturel.

AVIS ET COMMENTAIRES DU CVAP

Le CVAP est d'avis que l'analyse des effets sur le paysage plus précisément sur l'impact visuel du projet sur le Vieux-Québec et à partir du Vieux-Québec n'a pas été assez mise de l'avant. De plus, certaines perspectives de vue n'ont pas été considérées à leur juste valeur dans l'analyse de l'impact visuel du projet tel que le point de vue du projet à partir de l'île d'Orléans ou à partir du fleuve Saint-Laurent. Cet aspect demeure une préoccupation pour le CVAP puisque ce site possède une valeur patrimoniale élevée et fait partie du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette position a été réitérée par certains groupes cibles présents à la rencontre d'information de l'ACÉI du 26 novembre 2020. En effet, certains quartiers de Beauport construits en pente ont une vue directe sur les terrains du Port de Québec.

Le comité est également d'avis que d'aménager un mur de conteneurs d'une hauteur de 3 à 8,5 mètres aurait pour effet d'enclaver davantage le site récréotouristique de la Baie de Beauport.

Selon le CVAP, le niveau d'impact sur le patrimoine naturel et historique présenté par l'Agence (effet résiduel modéré, non important) n'est pas représentatif des effets réels et sous-estime l'impact que pourrait avoir le projet Laurentia. Le CVAP est d'avis qu'une analyse plus poussée et complète de l'impact visuel du projet devrait être complétée afin d'obtenir un portrait exhaustif de la situation et

de pouvoir évaluer les impacts visuels non seulement directement sur le site du projet, mais également l'impact pour les quartiers environnants.

3. AVIS FINAL DU CVAP SUR LE PROJET

Le Comité de vigilance des activités portuaires est impliqué dans le projet de l'agrandissement du Port de Québec, aujourd'hui appelé Projet Laurentia, depuis le tout début, soit 4 ans. Tout au long du processus, plusieurs préoccupations ont été soulevées par les membres du CVAP. Dans le cadre du présent mémoire, **4 préoccupations principales ont été retenues** et s'avèrent être les plus importantes aux yeux des membres du Comité et de ceux qu'ils représentent, soit **la qualité de l'air, la sécurité routière, la pollution sonore, et la pollution visuelle**.

À la suite de la lecture et de l'analyse des différents avis des ministères fédéraux et du rapport provisoire présenté par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, le **CVAP se positionne contre le projet Laurentia**. Selon le Comité, la réalisation du projet aura des conséquences néfastes et irréversibles tant sur la santé et la qualité de vie des citoyens que sur le patrimoine culturel et la biodiversité. **L'apport économique du projet Laurentia ne justifie en aucun cas la détérioration de la qualité de vie et la santé de milliers de citoyens**. Le CVAP juge que les impératifs économiques ne peuvent prévaloir sur les impacts négatifs projetés sur l'environnement et la santé humaine.

Le Comité s'appuie sur l'opinion et les commentaires d'experts qui ont soulevé plusieurs lacunes et inquiétudes face au projet présenté par le promoteur. Le CVAP est d'avis que le projet aura un impact négatif sur la qualité de l'air, qui est selon ses membres, un enjeu central. **La détérioration de la qualité de l'air aura des répercussions directes sur la santé de la population**. La vulnérabilité accrue des citoyens des quartiers limitrophes du projet est également un élément fondamental et non négligeable qui n'a pas été pris en considération dans l'analyse d'impact.

Le CVAP croit également que l'augmentation de la circulation ferroviaire et routière aura des **répercussions importantes sur la fluidité de la circulation, les déplacements actifs de la population et l'accessibilité aux véhicules d'urgence**. De plus, la quiétude des résidents des quartiers situés à proximité du tracé du chemin de fer sera également impactée par le projet et la hausse du trafic ferroviaire. Finalement, il n'y a aucune garantie que les mesures d'atténuation proposées par le promoteur, seulement pour la phase de construction, seront mises en œuvre et respectées une fois le projet accepté par l'Agence.

L'analyse de **l'impact visuel du projet sur le Vieux-Québec, site faisant partie du patrimoine mondial de l'UNESCO**, a été minimisée et peu abordée par le promoteur selon le CVAP. La notion du paysage demeure une préoccupation importante pour les membres puisque ce site possède une valeur patrimoniale élevée qui pourrait être grandement affectée par le projet d'agrandissement du Port de Québec.

Tous ces impacts sont importants et permanents et sont basés sur des scénarios optimistes et incertains. L'analyse faite par le promoteur ne considère pas les effets cumulatifs du projet et les activités actuelles

du Port. Les effets risquent d'être désastreux pour la population en plus d'être irréversibles et permanents pour l'environnement, ce qui va à l'encontre des principes de développement durable.

Le CVAP se préoccupe du suivi de l'application des mesures d'atténuation proposées par le promoteur et celles proposées par l'Agence, ainsi que les programmes de surveillance des activités portuaires. Tel qu'il est le cas pour les activités actuelles, les suivis sont effectués par le Port de Québec et aucun suivi indépendant n'est prévu (inspections aux installations du port), que ce soit par le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec ou un autre acteur externe. En ce sens, il devient nécessaire de **réaliser des audits externes et publics afin d'assurer la transparence en ce qui concerne le suivi de la gestion environnementale du Port**, selon des normes reconnues et les meilleures pratiques applicables au secteur portuaire.

Le CVAP croit donc que le Projet Laurentia, tel que présenté par le promoteur, aura un impact sur la qualité de vie des citoyens par la détérioration de la qualité de l'air déjà préoccupante pour le secteur et les effets sur la santé humaine qui en découlent. Pour ces raisons, le Comité est d'avis qu'à l'ère des préoccupations environnementales et des changements climatiques, le projet dans sa mouture actuelle va à contrecourant des différentes politiques gouvernementales visant un virage vert et une diminution de l'empreinte écologique. Ce projet va également à l'encontre de ce qui a été demandé par de nombreux citoyens souhaitant une relance verte en cette période d'incertitude. En effet, en cette période de crise où l'achat local est encouragé, l'approvisionnement de certaines zones géographiques nord-américaines n'est plus un impératif économique.

Pour toutes ces raisons, **le Comité de vigilance des activités portuaires n'appuie pas le projet Laurentia.**

RÉFÉRENCES

ACÉE. (2018). *Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur*.

AEIC. (2020). *Projet Laurentia: Quai en eau profonde dans le port de Québec - Secteur de Beauport*. Rapport provisoire d'évaluation environnementale.

Direction de la Santé publique. (2018). *Les inégalités sociales de santé dans Basse-Ville et Limoilou-Vanier. Regard spécifique sur 18 indicateurs du Plan de surveillance*. Récupéré sur https://www.ciuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sites/default/files/docs/DSPub/fas_iss_basse-ville-limoilou-vanier_2018-04-06.pdf?lang=en

ECCC. (2020). *Avis final d'Environnement et changement climatique Canada pour le projet Laurentia*. Montréal.

Port Québec. (2020). *Rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada - Une analyse incomplète, omettant plusieurs faits importants*. Communiqué de presse.

Santé Canada. (2020). *Avis de Santé Canada sur l'étude d'impact environnemental du Projet Laurentia*. Québec.

Transports Canada. (2020). *Avis final de Transports Canada, Sûreté et sécurité maritime - Projet Laurentia*. Québec.

Annexe I : Sommaire des concentrations maximales de certains contaminants dans l'air ambiant lors de la construction et de l'exploitation du terminal

Tableau 8 : Sommaire des concentrations maximales de certains contaminants dans l'air ambiant lors de la **construction** du terminal à l'année 2

Contaminant	Période	Contribution maximale du projet (A) ⁽¹⁾		Concentration initiale (B)		Concentration totale (C = A + B) ⁽²⁾		Norme ou critère	
		µg/m ³	% norme	µg/m ³	% norme	µg/m ³	% norme	µg/m ³	Type
Composés organiques volatils (COV)									
Formaldéhyde	15 minutes	85	228 %	3	8,1 %	88	237 %	37	RAA ⁽³⁾
1,3-butadiène	Annuelle	0,00041	0,14 %	0,27	90 %	0,3	90 %	0,3	NCQAA ⁽⁴⁾
Métaux									
Arsenic	Annuelle	6,4 x 10 ⁻⁵	0,21 %	0,0027	90 %	0,0027	90 %	0,003	RAA
Nickel (PM10)	24 heures	0,0054	39 %	0,079	564 %	0,0844	603 %	0,014	RAA
Matières particulaires⁽⁵⁾ et dioxyde d'azote									
	24 heures	27	90 %	20	67 %	47	157 %	30	RAA
PM _{2.5} (80 % atténuation)		7,7	28 %	25	93 %	33	121 %	27	NCQAA ₍₂₀₂₀₎
	Annuel	0,56	6,3 %	9,7	110 %	10	117 %	8,8	NCQAA ₍₂₀₂₀₎
PM ₁₀ (80 % atténuation)	24 heures	19	31 %	48	80 %	67	111 %	60	60 ⁽⁶⁾
PMT (80 % atténuation)	24 heures	184	153 %	104	87 %	288	240 %	120	RAA
Dioxyde d'azote (NO ₂)	1 heure	523	126 %	107	26 %	630	152 %	414	RAA
	1 heure	204	258 %	98	104 %	230	291 %	79	NCQAA ₍₂₀₂₅₎
	24 heures	227	110 %	75	36 %	302	146 %	207	RAA
		9,7	9,4 %	16	16 %	26	25 %	103	RAA
	Annuelle	9,0	39 %	16	70 %	25	109 %	23	NCQAA ₍₂₀₂₅₎

Source : Adapté de Englobe, 2020c

Tableau 9 : Sommaire des concentrations maximales des principaux contaminants atmosphériques (PCA) calculées dans l'air ambiant pour l'exploitation du terminal

Contaminants	Périodes	Contributions maximales du terminal (1) (2) (A)		Concentrations initiales (B)		Concentrations totales (C = A + B)		Valeurs guides	
		µg/m ³	% norme	µg/m ³	% norme	µg/m ³	% norme	µg/m ³	Norme ou critère
NO ₂	1 heure	165	40 %	107	26 %	272	66 %	414	RAA
	1 heure	92	82 %	98	87 %	161	142 %	113	NCQAA (2020)
	1 heure	92	117 %	98	124 %	161	204 %	79	NCQAA (2025)
	24 heures	38	18 %	75	36 %	113	54 %	207	RAA
	Annuelle	8,2	7,9 %	16	16 %	24	23 %	103	RAA
	Annuelle	8,0	25 %	16	50 %	24	75 %	32	NCQAA (2020)
	Annuelle	8,0	35 %	16	70 %	24	104 %	23	NCQAA (2025)
PM _T	24 heures	25	21 %	104	87 %	129	107 %	120	RAA
PM ₁₀	24 heures	2,7	4,5 %	48	80 %	51	84 %	60	Proposé
PM _{2,5}	24 heures	2,1	6,9 %	20	67 %	22	74 %	30	RAA
	24 heures	1,0	3,8 %	25	93 %	26	96 %	27	NCQAA (2020)
	Annuelle	0,41	4,7 %	8,7	110 %	10	115 %	8,8	NCQAA (2020)
Composés organiques volatils (COV)									
Acétaldéhyde ³	4 minutes	3,1	102 %	s. o.	s. o.	3,1	102 %	3	C (MELCC)
Métaux									
Arsenic	Annuelle	3,7 x 10 ⁻⁶	0,12 %	0,0027	90 %	0,0027	90 %	0,003	(RAA)
Nickel (PM ₁₀)	24 heures	0,0010	6,8 %	0,079	564 %	0,080	571 %	0,014	(RAA)

Source : Adapté de Englobe, 2020c.

Note : Les résultats en gras et en rouge indiquent un dépassement de critère ou de norme. Les concentrations en jaune indiquent des concentrations qui atteints le critère ou la norme.

(1) Concentrations maximales calculées à l'extérieur de la zone industrielle, à l'extérieur de la zone tampon de 300 m au-delà du terminal maritime sur le fleuve et à l'intérieur de la zone récréative de la baie de Beauport sur la période de modélisation (2008 – 2012). Les résultats en gras indiquent un dépassement de critère ou de norme.