

---

## COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

---

Québec, le 10 février 2017

**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

901 - 1550, avenue d'Estimauville

Québec (Québec) G1J 0C1

**Objet : Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le  
Port de Québec – Beauport 2020 : Commentaires sur l'étude d'impact**

---

Madame, Monsieur,

Par la présente, le Comité de vigilance des activités portuaires de Québec (CVAP) a le plaisir de vous déposer ses questions et ses commentaires portant sur l'étude d'impact environnementale du projet Beauport 2020. Les membres du CVAP remercient l'Agence de leur donner l'opportunité de s'exprimer dans le cadre de ce processus d'évaluation de l'étude d'impact.

Le présent mémoire se veut une contribution objective et constructive des membres votants du CVAP au processus d'évaluation d'impact environnemental mené par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale sur le projet Beauport 2020 de l'Administration portuaire de Québec.

Espérant contribuer significativement à votre démarche et au processus d'évaluation environnementale, principalement sur la question de la santé et de la sécurité des résidents partageant leur environnement avec les activités portuaires, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

---

Suzanne Verreault

Présidente du Comité de vigilance des activités portuaires

Conseillère municipale du district Limoilou (4)

Présidente de l'arrondissement de la Cité- Limoilou

# 1 Présentation et description générale du mandat du Comité de vigilance des activités portuaires

Le 26 octobre 2012, un nuage de poussière rouge s'abat sur plusieurs secteurs de la Basse-Ville de Québec. Alertée, la Ville de Québec contacte Urgence environnement qui émet immédiatement un communiqué indiquant que des recherches sont en cours pour trouver la source d'émission et, si requis, de mettre en place les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité de la population et la protection de l'environnement. Rapidement après cet événement, Arrimage du St-Laurent (ASL), dans le Port de Québec, recevait un avis de non-conformité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) concernant cet épisode.

La suite des événements, comme la confirmation de la présence de concentrations élevées de nickel dans l'air des quartiers Vieux-Limoilou et Maizerets, est bien documentée et a été largement médiatisée. La Direction régionale de santé publique conclura, à l'époque, que les effets sur la santé liés à la présence du nickel dans l'atmosphère dans le secteur Limoilou étaient réels et pourraient entraîner, notamment, des allergies, de l'asthme, des réactions cutanées et des problèmes sur les fonctions respiratoires. Un nouvel avis de non-conformité du MDDELCC à ASL et à l'Administration portuaire de Québec (APQ) concernant la qualité de l'air du secteur a été émis à la suite de données et d'informations préliminaires à cette époque.

Dans la foulée de ces événements, la création d'un « comité de vigie », auquel les citoyens pourraient participer, est évoquée par les autorités provinciales et municipales. L'APQ est partie prenante de cette idée. Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) du port de Québec est né au printemps 2013.

Le CVAP est composé de représentants d'organisations, de groupes et de citoyens interpellés ou touchés directement par les activités portuaires du Port de Québec. Il se veut un forum consultatif. Il est un lieu d'échange d'informations qui a aussi comme mandat d'informer la population sur les problématiques environnementales pouvant avoir des impacts sur les populations directement touchées par les activités du Port de Québec. Ces échanges s'articulent autour d'une volonté partagée de transparence accrue sur les échanges, les connaissances et les solutions pour réduire les impacts environnementaux et sanitaires des activités portuaires de Québec.

## 1.1 Responsabilités

Dans son mandat consultatif, le CVAP s'est engagé à :

- Prendre connaissance de l'information disponible et nécessaire à la prise de décision concernant les activités commerciales du Port de Québec;
- Veiller à ce que les activités portuaires actuelles et futures se planifient en conformité avec les normes applicables, le respect des exigences environnementales et les meilleures pratiques;

- Faire des recommandations sur l'intégration environnementale des équipements et activités, actuelles et futures, dans le milieu et le voisinage;
- Proposer des améliorations à apporter aux activités actuelles pour atténuer les impacts environnementaux du Port de Québec;
- Relayer les renseignements auprès des citoyens, des représentants et des organisations qu'il représente dans les secteurs d'activités où ils œuvrent.

## 1.2 Composition

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 relations avec la communauté du Port de Québec (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 MDDELCC (membre non-votant);
- Un représentant de la Division de la qualité du milieu de la Ville de Québec (membre non-votant).

## 1.3 Mise en contexte

Ce mémoire s'inscrit dans un des mandats du CVAP qui est de veiller à la conformité des opérations et des activités portuaires dans le respect des normes et des critères fédéraux, provinciaux et municipaux, et des bonnes pratiques. S'ajoute à ce mandat la responsabilité de faire des recommandations et de proposer des solutions afin que les populations locales puissent évoluer dans un environnement sain et acceptable.

Ainsi, d'abord et avant tout, les membres votants du CVAP sont d'avis que toute expansion ou augmentation des activités portuaires devrait être conditionnelle à la mise en place de solutions et de correctifs aux problèmes actuels qui ont affecté et affectent toujours les populations locales en regard à la dispersion de poussières et, plus généralement, à celui de la qualité de l'air. Depuis 2013, des engagements ont été pris par l'APQ et des mesures d'atténuation ont été mises en place. Ce travail doit se poursuivre.

Lors de la consultation sur les lignes directrices pour la préparation de l'étude d'impact environnemental du projet Beauport 2020, le CVAP avait demandé un portrait actualisé et complet de la problématique de dispersion de poussières et de la qualité de l'air dans les quartiers résidentiels limitrophes. Ce portrait devait être accompagné d'un engagement et d'une proposition de résolution permanente des problèmes actuels.

De plus, le projet Beauport 2020 engendrera une augmentation du transport ferroviaire et terrestre autant dans sa phase de construction que d'opérations. Le CVAP demandait que cet aspect des impacts futurs du transport soit évalué au-delà des limites portuaires tant du point de vue de la sécurité que des aspects sanitaires.

Enfin, le CVAP demandait à ce que les données économiques, notamment les retombées économiques actuelles et celles de Beauport 2020, soient davantage étoffées et qu'elles considèrent également les populations locales puisque les impacts environnementaux et autres externalités négatives du projet Beauport 2020 seront ressentis davantage par ce bassin de population.

Ce préambule mène à la présente étape du dépôt et de l'analyse de l'étude d'impact du projet Beauport 2020 déposé à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (Agence) pour les questions et les commentaires du public et des parties prenantes. Le CVAP est conscient que le projet Beauport 2020 interpelle la population en général et plusieurs autres parties prenantes, comme celles interpellées par les enjeux récréotouristiques et la mixité des usages. Le CVAP a concentré ici ses efforts sur les préoccupations soulevées par les poussières et la qualité de l'air des activités actuelles et projetées du Port de Québec.

## 2 Commentaires sur l'étude d'impact

L'analyse de l'étude d'impact environnemental du projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le Port de Québec – Beauport 2020 a permis d'identifier certains éléments nécessitant une analyse plus exhaustive. Notamment, les effets cumulatifs, incluant naturellement ceux des activités existantes sur l'ensemble du Port de Québec, les effets sur la qualité de l'air et ceux sur l'augmentation de la circulation ferroviaire et routière. À ces éléments s'ajoute la problématique liée à l'évaluation d'un scénario d'exploitation unique et non restrictif. Le scénario est non restrictif en ce sens que le projet réalisé pourrait être et sera fort probablement différent de celui proposé. Selon le CVAP, il est impossible d'évaluer les effets environnementaux d'un projet dont la nature et les activités sont inconnues.

La simulation actuelle d'aménagement prévoit une division de l'arrière-quai en trois zones, soit l'une dédiée au transbordement de vrac liquide occupant 62 % du site, la seconde au vrac solide sous couvert (20 % du site) et la dernière pour des marchandises générales placées ou non en conteneur (18 % du site).

Voici donc les principaux commentaires et questions soulevés par le CVAP sur l'étude d'impact telle que déposée à l'Agence.

### 2.1 Effets cumulatifs

Comme le démontrent leurs missions respectives, l'APQ et le CVAP partagent le même désir de permettre un développement économique sans toutefois compromettre la santé et la qualité de vie des communautés avoisinantes.

Toutefois, l'alinéa 19(1)a) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* 2012 (LCEE) précise que l'évaluation environnementale d'un projet doit tenir compte des effets environnementaux, y compris des effets environnementaux cumulatifs, que la réalisation du projet désigné, combinée à celle d'autres activités concrètes, passées ou futures, est susceptible de causer à l'environnement.

C'est dans cette optique que le CVAP avait, lors des consultations sur les lignes directrices, clairement évoqué l'importance de l'évaluation des effets cumulatifs du projet Beauport 2020. Cette évaluation devait, à terme, permettre aux membres du CVAP de prendre position quant à la viabilité de ce projet.

Le CVAP aimerait attirer l'attention des autorités sur le fait que le projet Beauport 2020 pourrait être réalisé en même temps que d'autres projets d'envergure dans le même secteur, soit l'usine de biométhanisation, l'hôpital de l'Enfant-Jésus, la réfection du boulevard Sainte-Anne et l'élargissement de l'autoroute Laurentienne. Les impacts négatifs combinés de ces projets sur les populations locales seraient par conséquent décuplés.

L'étude d'impact environnemental, dans sa forme actuelle, ne dresse pas un portrait représentatif des effets cumulatifs sur les milieux physiques et humains. Les deux contraintes majeures à cette analyse sont l'absence de données initiales représentatives pour certains paramètres ainsi que l'absence de certitude quant au scénario d'exploitation proposé. Ces deux contraintes sont illustrées tout au long du présent document.

## 2.2 Qualité de l'air

L'étude d'impact reconnaît que Beauport 2020 aura un effet sur la qualité de l'air, ce qui est un enjeu fondamental pour le CVAP étant donné son incidence sur la santé humaine.

À la suite de l'analyse de la section *Qualité de l'air* de l'étude d'impact, le CVAP considère que l'analyse de certains éléments doit être approfondie. Ces éléments concernent l'émission des composés organiques volatils (COV) et de particules fines (PM2.5), ainsi que la déposition de poussière.

### 2.2.1 Composés organiques volatils

Dans le cadre du projet Beauport 2020, un scénario d'exploitation unique, hypothétique et non restrictif a été soumis au processus d'évaluation environnementale en vertu de la LCEE. Ce scénario prévoit que le futur terminal de vrac liquide, situé dans la zone d'agrandissement du Port de Québec, aura sept réservoirs à toit flottant contenant de l'essence, du biodiesel, du diesel et du jet fuel. Selon l'étude d'impact, ces réservoirs émettront les contaminants suivants : benzène, éthylbenzène, hexane, kérosène, naphthalène, styrène, toluène, xylène. Bien que véridique, cette énumération de contaminants devrait être complétée par l'ajout du méthanol, considérant que ce produit est présent dans le biodiesel.

Sans commenter l'ensemble des valeurs numériques présentées à cette section de l'étude d'impact, le CVAP est d'avis qu'une attention particulière devrait être portée aux trois COV suivants : kérosène, méthanol et xylènes.

#### 2.2.1.1 Kérosène

Le kérosène est un hydrocarbure volatil entrant dans la composition du jet fuel. Le scénario d'exploitation proposé dans l'étude d'impact, à l'instar des installations actuelles de l'APQ, inclut l'entreposage de jet fuel.

En 2016-2017, le critère du MDDELCC pour le kérosène a été remplacé par un critère pour le jet fuel (communication personnelle, Marie-Pierre Brault, MDDELCC, 26 janvier 2017). Ainsi, le critère olfactif (concentration sur 4 minutes) utilisé dans l'étude d'impact devrait être remplacé par un critère de santé humaine (concentration de 210 µg/m<sup>3</sup> sur 60 minutes).

Les concentrations actuelles et futures de jet fuel/kérosène ne sont actuellement pas modélisées puisque, selon l'étude d'impact « aucune plainte concernant l'odeur de kérosène n'a été enregistrée à Beauport. ». Cet argument, en plus d'être irrecevable, ne respecte pas les objectifs du principe de prévention de la pollution inscrit à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE, 1999).

Le CVAP questionne également le fait que le kérosène était inclus dans la modélisation de l'étude sectorielle datée de mars 2016 sur les COV, mais a été exclu de celle de septembre 2016.

Il apparaît donc nécessaire que les émissions de jet fuel/kérosène soient modélisées pour la phase d'exploitation (scénario proposé). De plus, compte tenu de l'absence de donnée sur les concentrations actuelles de jet fuel/kérosène dans l'air de la zone de modélisation et de la nécessité d'évaluer les effets cumulatifs du projet Beauport 2020, il apparaît essentiel de modéliser et/ou de mesurer les concentrations actuelles de jet fuel/kérosène.

#### 2.2.1.2 Méthanol

Le méthanol est un COV entrant dans la fabrication des biocarburants tels que le biodiesel. Sa concentration dans l'atmosphère est réglementée par le MDDELCC (*Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* (RAA)).

Le scénario d'exploitation proposé par le promoteur inclut un ou des réservoirs de biodiesel. Ces réservoirs s'ajoutent aux réservoirs de biodiesel déjà présents sur le territoire actuel du Port.

Le CVAP questionne également le fait que le méthanol était inclus dans la modélisation de l'étude sectorielle datée de mars 2016 sur les COV, mais a été exclu de celle de septembre 2016.

Il apparaît donc nécessaire que les émissions de méthanol soient modélisées pour le scénario proposé. De plus, compte tenu de l'absence de données sur les concentrations réelles de méthanol dans l'air de la zone de modélisation et de la nécessité d'évaluer les effets cumulatifs du projet Beauport 2020, il est également nécessaire de modéliser et/ou de mesurer les concentrations actuelles de méthanol.

#### 2.2.1.3 Xylènes

Les xylènes (o, m, et p) sont des hydrocarbures aromatiques monocycliques volatils. Leurs concentrations dans l'atmosphère sont réglementées par le MDDELCC (RAA).

En l'absence de mesure de COV dans la zone d'étude, les concentrations initiales théoriques présentées à l'Annexe K du RAA ont été utilisées pour évaluer les impacts du projet. Considérant la présence d'activités industrielles d'importance dans la zone de modélisation et d'une raffinerie de pétrole à proximité de celle-ci, le CVAP considère qu'un échantillonnage des concentrations actuelles est nécessaire. Cette nécessité est accrue par le rapprochement considérable des concentrations projetées aux normes provinciales, notamment pour les concentrations en xylènes (97 % de la norme).

Sans s'attarder longuement sur les valeurs numériques présentées dans l'étude d'impact, travail que le CVAP laisse au Comité d'expert de la Commission, certaines interrogations sont soulevées dans les données du tableau 7.34 de l'étude d'impact (caractérisations modélisées avec AERMOD pour le scénario futur). En effet, il semblerait que la valeur de concentration initiale additionnée à celle du projet n'inclue pas, en fait, la concentration modélisée pour le projet, et ce, pour l'ensemble des contaminants. Si cette erreur s'avérait réelle, la valeur projetée pour les xylènes (97 % de la norme) serait plus élevée encore.

### 2.2.2 PM2.5

En 2012, le Conseil Canadien des ministres de l'Environnement (CCME) a adopté le Système de gestion de la qualité de l'air, qui comprend des valeurs seuils de qualité de l'air ambiant pour les particules fines : PM2.5. La raison en est bien simple : toute la communauté scientifique reconnaît aujourd'hui que les PM2.5 peuvent engendrer d'importants effets sur la santé et l'environnement. Parmi ces effets, reviennent en tête de liste la bronchite chronique, l'asthme et les décès prématurés.

Selon les résultats présentés dans l'étude d'impact, la valeur seuil actuelle pour les PM2.5 (10 µg/m<sup>3</sup> (période 1 an)) serait dépassée dans le secteur à l'étude. Ainsi, le projet Beauport 2020, tel que présenté, entraînerait un dépassement des valeurs seuils canadiennes de l'ordre de 11 %. Le CCME a annoncé que la valeur seuil de qualité de l'air ambiant pour les PM2.5 sera abaissée en 2020 à 8,8 µg/m<sup>3</sup> (période 1 an). Ainsi, au moment où le Port de Québec pourra accueillir de nouvelles activités, à ce jour inconnues, le dépassement des valeurs seuils canadiennes pourrait être de l'ordre de 25 %. Pour le CVAP, cette situation est considérée inacceptable et constitue un impact potentiel important sur les populations locales.

Cela est d'autant plus inquiétant que, comme l'a confirmé le représentant de Santé Canada lors des séances publiques, il est reconnu que l'impact sanitaire le plus important est dû aux expositions répétées à des niveaux modérés de particules et non à quelques pics. Ce qui signifie que même des concentrations de particules sous les normes ont déjà des effets négatifs sur la santé des populations exposées, comme celles représentées par le CVAP.

Il apparaît donc crucial que la problématique des dépassements actuels et projetés pour les PM2.5 (seuil CCME 2020) de l'ensemble des activités, actuelles et projetées, soit analysée par l'Agence afin de prévenir des impacts négatifs importants sur la population locale qui est déjà aux prises avec des problèmes de particules en suspension.

Le CVAP est également d'avis que l'Agence devrait prendre en compte que la santé de la population du secteur de la Basse-Ville-Limoilou-Vanier est déjà plus fragile que la moyenne régionale. L'espérance de vie y est inférieure de 4 ans à celle de la région de la Capitale-Nationale, le taux d'hospitalisation de courte durée (appareil respiratoire) y est plus élevé, tout comme l'incidence du cancer du poumon ainsi que le taux de mortalité par maladies de l'appareil respiratoire. Bien que plusieurs facteurs puissent être responsables de cette situation, l'ajout d'émission de particules, normée ou pas, dans ce contexte, ne pourra contribuer qu'à l'aggravation de problèmes de santé déjà présents.

### 2.2.3 Poussières

Bien que la déposition de poussière ne figure pas au RAA du MDDELCC, d'autres gouvernements provinciaux ont légiféré sur le sujet. Parmi ceux-ci, la Colombie-Britannique a établi, en 1979, une norme dans le but de protéger la qualité de l'environnement et la santé publique. Cette norme correspond à un taux de déposition de 1,7 mg/dm<sup>2</sup>-jour.

Selon la modélisation effectuée par l'entreprise RWDI (2016) dans l'étude d'impact, la phase de construction entraînera une déposition totale de particules de 1,12 mg/dm<sup>2</sup>-jour, ce qui correspond à 66 % de la norme britanno-colombienne, utilisée en l'absence de norme québécoise.

Ces données ne permettent pas l'évaluation de l'effet cumulatif, compte tenu de l'absence de concentration initiale (théorique et/ou réelle). En effet, une valeur nulle (0 mg/dm<sup>2</sup>-jour) a été utilisée par le promoteur pour la modélisation. Ce choix est incompréhensible, surtout dans un contexte où les quartiers qui seront les plus affectés par le projet sont déjà aux prises avec des problèmes de déposition de poussière.

Ainsi, le CVAP demande la quantification du taux actuel de déposition de poussière dans le secteur, que ce soit par modélisation ou par échantillonnage, afin de permettre une évaluation de l'effet cumulatif du projet sur cet aspect important pour la population du secteur. De plus, tous les types de poussières générées (normées ou non normées) dans le cadre du projet Beauport 2020 devraient être précisés. Finalement, le Port de Québec ne devrait pas se limiter à l'application des mesures d'atténuation, mais devrait s'engager à respecter toutes les normes en vigueur, sans aucun dépassement.

### 2.2.4 Choix du système de modélisation

Le CVAP considère que le choix du système de modélisation doit être sérieusement justifié. Dans l'étude sectorielle datée de mars 2016, le système de modélisation de la dispersion atmosphérique était CALMET/CALPUF alors qu'il a été modifié pour le système AERMET/AERMOD dans celle de septembre 2016. Le choix du système de modélisation est d'autant plus important que le modèle CALMET/CALPUF prévoyait des dépassements de la norme pour le méthanol (610 % pour une période de 4 min) et les xylènes (148 % pour une période de 4 min).



### 2.2.5 Quantification des impacts

Le CVAP ne s'attardera pas ici sur la méthodologie et le processus de la qualification des impacts potentiels puis résiduels à la suite de la mise en œuvre des mesures d'atténuation de l'étude d'impact. Cependant, le CVAP s'interroge fortement sur la qualification de ces impacts résiduels. La qualité de l'air, notamment, est déjà affectée par les opérations actuelles. Il est inquiétant de constater qu'un impact résiduel mineur a été attribué à la qualité de l'air.

Le CVAP considère que la mise en place de mesures d'atténuation générales est insuffisante dans le cadre d'un projet qui comprend l'augmentation d'activités portuaires, et donc, l'accroissement des émissions atmosphériques telles que des poussières. Le CVAP est d'avis que des mesures spécifiques d'atténuation devraient être considérées et mises en application tout au long de la durée de vie du projet afin d'en réduire l'impact sur la qualité de l'air.

## 2.3 Circulation :

Selon l'étude d'impact, les nouveaux espaces d'entreposage seront utilisés pour le vrac liquide, le vrac solide sous couvert ainsi que le cargo général. On y apprend également que les installations de manutention et d'entreposage seront conçues pour recevoir du vrac et des marchandises par navires, trains et camions, et pour les charger par ces mêmes trois types de transport. Compte tenu des nuisances actuellement associées à la circulation routière et ferroviaire dans le secteur, le CVAP est d'avis qu'une augmentation de la circulation aura un impact négatif important sur la qualité de vie et la sécurité des membres des communautés avoisinantes.

### 2.3.1 Routière

Selon les estimations de l'APQ, la phase d'exploitation du projet Beauport 2020 entraînera une augmentation de l'achalandage routier. Sur une base annuelle, un nombre de passages de semi-remorque variant entre 27 499 et 54 998 au maximum pourrait être ajouté, et ce, sans considérer l'augmentation de la circulation due à la présence des travailleurs durant les phases de construction et d'exploitation. Étant donné que ce nombre de passages annuels s'additionnera à l'augmentation normale du trafic routier dans la ville de Québec, et ce, durant la vie utile du projet, le CVAP considère que des mesures d'atténuation efficaces devraient être appliquées pour le bruit, l'émission de particules, la sécurité et, de manière générale, la qualité de l'air. Pour le CVAP, l'interdiction de circulation dans certaines artères constitue l'option à privilégier. À ce sujet, le CVAP est heureux de constater que des interdictions de circulation dans certaines artères ont été incluses au projet pour la phase de construction. Toutefois, le CVAP estime que celles-ci devraient également être appliquées à la phase d'exploitation afin de minimiser l'impact du projet Beauport 2020 sur la qualité de vie des résidents du secteur et de favoriser une utilisation optimale du réseau autoroutier desservant le Port de Québec.

Considérant le niveau de bruit déjà élevé dans les quartiers centraux, le CVAP considère qu'une augmentation de la circulation pourrait avoir des impacts négatifs importants sur la qualité de vie des populations locales.

### 2.3.2 Ferroviaire

Selon le scénario d'exploitation proposé, le réseau ferroviaire local devra permettre le passage d'un nombre variant entre 17 750 et 35 500 wagons supplémentaires par année. Considérant que le réseau traverse plusieurs zones densément peuplées, le CVAP considère que cette augmentation engendrera des nuisances significatives pour les résidents des quartiers centraux, notamment l'augmentation du bruit et des vibrations. De plus, considérant la durée de vie présumée du projet, ce nombre annuel de wagons s'additionnera à l'augmentation normale du trafic ferroviaire dans la région pour des dizaines d'années à venir.

Étant donné que le réseau ferroviaire traverse des quartiers densément peuplés, le type de marchandise transportée est également un enjeu majeur pour la sécurité des résidents. À ce sujet, l'APQ estime que le projet Beauport 2020 entraînera, sur une base annuelle, l'ajout d'environ 4 250 wagons-citernes contenant des hydrocarbures et des biocarburants. Pour les membres du CVAP, une telle augmentation ne peut être envisagée sans une analyse crédible des risques pour les communautés avoisinantes tant pour les conditions sanitaires que pour la sécurité.

## 2.4 Scénario d'exploitation proposé

L'évaluation de l'impact environnemental du projet Beauport 2020, tel que soumis à l'Agence, est basée sur un scénario d'exploitation hypothétique. Ce scénario est unique et non restrictif, c'est-à-dire que celui-ci pourrait changer à la suite de l'approbation du projet. Ainsi, l'étude d'impact environnemental, aussi détaillée soit-elle, n'est valide que pour ce scénario hypothétique d'exploitation.

Le CVAP est d'avis qu'il est impossible d'évaluer les effets environnementaux et cumulatifs d'un projet dont la nature est inconnue, surtout considérant les éléments suivants :

- Le scénario proposé entraînera une augmentation des dépassements de la valeur seuil actuelle du CCME pour les PM2.5;
- Le CCME abaissera la valeur seuil des PM2.5 en 2020, soit l'année de mise en exploitation du projet;
- Le scénario proposé causera des émissions de xylènes pratiquement égales à la norme en vigueur (97 % de la valeur inscrite à l'annexe K du RAA);
- Selon l'étude d'impact, les concentrations en nickel dans l'air mesurées aux stations situées dans le quartier Limoilou ont dépassé la norme en vigueur dans 9,5 % des cas entre 2013 et 2015 (Station Vieux-Limoilou) et dans 14,4 % des cas entre juin et décembre 2015 (Station 2<sup>e</sup> Rue);
- Les activités actuellement pratiquées sur le site de l'APQ, qui pourraient elles aussi augmenter et qui ne sont pas considérées dans le présent processus d'évaluation environnementale, auront assurément une incidence sur les effets cumulatifs du projet Beauport 2020;
- Le scénario proposé est hypothétique et non restrictif.

Il apparaît donc crucial que les recommandations de l'Agence portent uniquement sur le scénario analysé dans le cadre de l'étude d'impact. Ceci éviterait, notamment, qu'un produit associé à des

dépassements ou des nuisances puisse être manutentionné sur les installations du projet de Beauport 2020 sans que les impacts environnementaux et cumulatifs aient été évalués.

En ce qui a trait aux effets cumulatifs, les mesures d'atténuation prévues au scénario proposé devraient être appliquées à toute nouvelle activité dans la section actuellement utilisée par l'APQ. Ces mesures d'atténuation devraient inclure, sans toutefois s'y limiter, l'installation de cheminées VDU (*Vapor Destruction Unit*), la mise sous couvert des infrastructures de transbordement du vrac solide ainsi que l'entreposage du vrac solide dans des entrepôts à pression négative.

### 3 Conclusion

Par le dépôt de ce mémoire, le CVAP désire faire part de ses préoccupations dans le cadre du processus d'évaluation d'impact environnemental entourant le projet Beauport 2020. Le CVAP espère qu'à terme, ce processus d'évaluation lui permettra de prendre position quant à l'acceptabilité sociale du projet.

Les membres du CVAP tiennent également à réitérer leur position voulant que le processus d'évaluation environnementale du projet Beauport 2020 aurait dû être soumis à une Commission d'examen conjointe.

Le CVAP n'est pas opposé au développement des activités portuaires, mais encourage plutôt un développement économique qui ne compromettra pas la santé et la qualité de vie des communautés avoisinantes. C'est dans cet esprit que le CVAP réitère l'importance d'une évaluation environnementale conforme à la LCEE.

L'étude d'impact, telle que déposée et analysée ici, ne permet pas de statuer sur le projet dans une vision à court, moyen et long terme. Dans sa forme actuelle, elle ne présente pas l'analyse des effets environnementaux complets et surtout, cumulatifs, sur les aspects sanitaires et sécuritaires. Plus spécifiquement, certains points techniques ont été soulevés par le CVAP concernant l'étude d'impact environnemental dont notamment ceux-ci:

- Le kérosène et le méthanol n'ont pas été retenus comme paramètres dans la modélisation;
- La valeur initiale théorique de concentration pour les xylènes ne semble pas adaptée au contexte actuel étant donné qu'elle ne tient pas compte de la présence d'activités industrielles d'importance dans la zone de modélisation et d'une raffinerie de pétrole à proximité;
- Le scénario proposé causera un dépassement de la valeur seuil actuelle du CCME pour les PM<sub>2.5</sub>, seuil qui sera abaissé en 2020, soit l'année de mise en exploitation du projet;
- Un taux initial de déposition nul (0 mg/dm<sup>2</sup>-jour) a été utilisé pour la modélisation des émissions de poussières, ce qui ne permet pas d'évaluer l'effet cumulatif du projet ni de connaître la situation actuelle;
- Les données disponibles indiquent que choix du système de modélisation peut avoir un impact majeur sur les concentrations futures projetées;
- L'évaluation des effets cumulatifs est partielle;

- Les effets d'une augmentation de la circulation ferroviaire et routière sur la qualité de vie et la sécurité des résidents n'ont pas été considérés.
- Le scénario d'exploitation sur lequel repose l'étude d'impact environnemental est hypothétique et est sujet à changement.

De plus, en ce qui concerne les limitations du processus d'évaluation environnementale du projet Beauport 2020, les membres du CVAP trouvent déplorable que le mandat de l'Agence et de ses experts n'inclue pas l'analyse de la justification économique du projet ni de ses retombées économiques. Une telle analyse aurait permis aux diverses parties prenantes d'analyser le projet dans son ensemble et d'ainsi optimiser leur apport aux mécanismes de participation publique mis en place par l'Agence. Cette façon de faire donne l'impression que son intérêt pour les préoccupations de la population n'est que partiel puisque, dans les faits, l'analyse de la justification économique du projet et des retombées économiques à l'échelle régionale ne sera réalisée qu'une fois les occasions de participation citoyenne terminées.

Les membres du CVAP constatent l'omniprésence des défis et des contraintes qui affectent l'efficacité des échanges d'information entourant certaines problématiques liées aux activités du Port de Québec, principalement concernant la qualité de l'air actuelle. Cet enjeu est fondamental. Toutefois, tel qu'illustré par la nature des commentaires émis ici sur l'étude d'impact environnemental, les informations actuellement disponibles ne permettent pas un dialogue informé entre les parties.

Le CVAP demande que le Port de Québec considère les normes provinciales et municipales comme des exigences plutôt que comme des guides, car les impacts de ce projet dépassent largement les limites des terres domaniales. De la même façon, ces normes devraient être incluses dans le programme de surveillance environnementale autant dans les activités actuelles que celles à venir.

Le CVAP espère donc que l'Agence, dans son analyse de l'étude d'impact, prendra en considération les questions et les problématiques soulevées ici afin d'assurer la sécurité et la qualité de vie des citoyens affectés par les installations et les opérations actuelles et futures du Port.