

PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN QUAI
MULTIFONCTIONNEL EN EAU PROFONDE
AU PORT DE QUÉBEC – BEAUPORT 2020

MÉMOIRE DE RÉSEAU ENVIRONNEMENT PRÉSENTÉ
À L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

10 FÉVRIER 2017

Table des matières

Présentation de Réseau Environnement	1
1. Introduction	2
2. Commentaires généraux.....	2
3. Commentaires spécifiques.....	3
3.1 Gestion des sédiments.....	3
3.2 Protection des sources d'eau potable	3
3.3 Trafic maritime	3
3.4 Gestion des eaux de ruissellement	4
3.5 Faune aquatique	4
3.6 Pollution atmosphérique et émissions de GES	4
3.7 Adaptation aux changements climatiques	5
4. Conclusion	5

Présentation de Réseau Environnement



Réseau Environnement est le plus important regroupement de spécialistes de l'environnement au Québec. Sa mission est de *promouvoir les bonnes pratiques et l'innovation en environnement*. Il réalise sa mission en regroupant des spécialistes de l'environnement, des gens d'affaires, des municipalités et des industries du Québec, afin d'assurer, dans une perspective de développement durable, l'avancement des technologies et de la science, la promotion des expertises et le soutien des activités en environnement en favorisant et en encourageant :

- les échanges techniques et commerciaux;
- la diffusion des connaissances techniques;
- le suivi de la réglementation;
- la représentation auprès des décideurs;
- l'assistance auprès des marchés interne et externe.

L'organisme représente plus de 2 700 membres à travers ses organisations, dont 350 entreprises et 250 municipalités œuvrant dans cinq principaux champs d'activités, soit la biodiversité, l'eau potable et les eaux usées, les sols et les eaux souterraines, l'air et les changements climatiques, ainsi que les matières résiduelles.

La particularité et la force de Réseau Environnement résident dans le regroupement de membres qui proviennent autant du secteur privé que public. Ces membres, réunis au sein de comités de travail, échangent sur leurs problématiques respectives et établissent des consensus, notamment sur les modifications législatives et réglementaires mises de l'avant par le gouvernement en matière d'environnement.

De plus, pour assurer une forte présence régionale au sein de l'Association, des présidents de comités régionaux, appuyés de nombreux bénévoles, assument le rôle de courroie de transmission entre les besoins et les aspirations des professionnels de l'environnement en région et les priorités de l'Association. Ainsi, chacun des neuf territoires suivants devient un lieu de débats sur les enjeux prioritaires : Abitibi-Témiscamingue, Bas-Saint-Laurent/Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine, Capitale-Nationale/Chaudière-Appalaches, Côte-Nord, Estrie, Mauricie/Centre-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Outaouais et Montréal.

1. Introduction

Ce mémoire a été initié par le comité régional de la Capitale-Nationale/Chaudière-Appalaches, dont les membres sont concernés par le Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde au Port de Québec.

Réseau Environnement tient à remercier le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale d'avoir partagé ses conclusions avec notre organisation. En effet, le mémoire ci-dessous s'inspire de ces conclusions tout en reflétant l'opinion de nos membres.

2. Commentaires généraux

Réseau Environnement tient tout d'abord à souligner les efforts colossaux déployés dans le cadre de l'étude d'impact environnementale (ÉIE) de ce projet. L'Administration portuaire de Québec (APQ) démontre une volonté de mener ce projet à bien en minimisant les impacts environnementaux.

Toutefois, l'Association déplore le fait que l'APQ sépare, dans son évaluation, la phase de construction et d'exploitation en excluant les aménagements déjà en place. En effet, bien que les nouvelles installations, telles que présentées, seraient sous couvert, il ne faut pas oublier les aménagements de stockage de vrac solide déjà existants qui, eux, ne sont pas à couverts et représentent le principal problème de qualité de l'air des quartiers environnants.

De plus, même si nous sommes conscients qu'il est impossible de connaître les futurs clients du port, nous sommes toutefois d'avis que l'étude d'impact environnemental présentée est incomplète puisqu'elle ne permet pas de saisir adéquatement l'ampleur de l'activité maritime future que cela va générer en plus et de ses effets sur l'environnement.

Vous trouverez dans la prochaine partie de ce mémoire quelques lacunes de l'étude qui mériteraient d'être mieux documentées.

3. Commentaires spécifiques

3.1 Gestion des sédiments

L'Association est préoccupée par la gestion des 895 310 m³ de sédiments non contaminés et des 45 000 m³ de sédiments contaminés qui seront dragués. Bien que des mesures seraient mises en place pour atténuer les risques de remise en suspension des sédiments, l'augmentation de la concentration en matières en suspension et le transport de contaminants dans la colonne d'eau, il faut noter que certaines mesures ne s'appliqueront que lorsque les exigences légales ne seront pas respectées – ainsi, une contamination des écosystèmes du fleuve pourrait déjà avoir eu lieu lors des opérations de dragage. L'Association recommande de mettre en place des mesures de prévention pour maintenir l'état initial de l'environnement fluvial (qualité de l'eau et faune aquatique) et éviter toute contamination en provenance des sédiments contaminés remis en suspension.

3.2 Protection des sources d'eau potable

Pour les spécialistes de l'eau réunis chez Réseau Environnement, il est impératif et crucial de réaliser une modélisation de la dispersion du panache de l'effluent en incluant toutes les prises d'eau potable de la Ville de Québec. Même si les risques de contamination semblent négligeables, cette étude permettrait d'assurer la sécurité de la population tout en réduisant les coûts de traitement des eaux potables et usées.

3.3 Trafic maritime

Comme l'augmentation de la circulation sur le fleuve pourrait avoir des effets cumulatifs sur l'érosion des berges, l'Association recommande de documenter l'effet du batillage sur l'érosion des écosystèmes riverains et des berges, ainsi que sur les infrastructures actuelles et projetées.

De plus, si on considère un scénario hypothétique conservateur en matière de transport, nous recommandons à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) de prendre en considération dans son analyse de l'ÉIE les effets potentiels que pourraient avoir les nouvelles installations portuaires selon une stratégie de transport 100 % maritime qui pourrait faire doubler le nombre de navires et la somme totale des marchandises transbordées au port.

3.4 Gestion des eaux de ruissellement

Étant donnée les risques de contamination des eaux de surface par les eaux de ruissellement qui s'écouleront en provenance des installations industrialo-portuaires et parce que l'ÉE ne s'attarde pas à toutes les eaux de ruissellement (notamment au sol : chemins, stationnements, quai, etc.), Réseau Environnement recommande que la phase d'exploitation soit incluse dans l'analyse des effets sur la qualité de l'eau.

De plus, étant donné que les infrastructures prévues pourraient ne pas avoir la capacité nécessaire pour traiter certains volumes d'eau (notamment dans un contexte de précipitations extrêmes causées par les changements climatiques), il faudra également réévaluer la capacité des infrastructures de gestion des eaux de ruissellement en fonction de la fréquence, de l'intensité et de l'ampleur des précipitations prévues.

3.5 Faune aquatique

Réseau Environnement est préoccupé par les effets environnementaux additionnels des nouvelles installations sur la faune aquatique et ses habitats. Ainsi, nous recommandons de mieux analyser les distances à respecter entre le site des travaux et les frayères en fonction du même nombre de décibels que prévu lors de la phase de construction. Il faut également prévoir les effets sur la faune et ses habitats d'un déversement accidentel entre les barges de dragage et les bateaux.

3.6 Pollution atmosphérique et émissions de GES

Premièrement, l'Association recommande d'évaluer l'efficacité des nouvelles techniques de transbordement sous couvert en ce qui a trait à l'émission potentielle des poussières et d'analyser les impacts de la pollution de l'air sur la santé des citoyens si un bris d'équipement survient lors du transbordement de vrac solide. Dans le même ordre d'idée, une étude d'impact sur la santé des citoyens et des employés du port devrait être faite pour les phases de construction et d'exploitation du site. Il faudrait aussi que l'APQ mentionne la façon dont elle prévoit corriger toute situation de dépassements des seuils de pollutions atmosphériques.

Deuxièmement, la circulation routière accrue lors des travaux et lors de l'exploitation pourrait avoir des impacts autant sur la sécurité routière qu'en termes d'émission de polluants atmosphériques. Ainsi, Réseau Environnement recommande d'établir un trajet pour la circulation lourde, en collaboration avec la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec qui permettrait de rejoindre les artères principales rapidement pour éviter la circulation lourde dans les quartiers résidentiels avoisinants. De plus, l'ÉE

pourrait inclure une étude de l'augmentation des déplacements quotidiens engendrés par les travailleurs et demander au Réseau de transport de la Capitale (RTC) de desservir le secteur.

Troisièmement, il y a une différence majeure entre les deux études de la firme RWDI déposées dans le cadre de l'ÉIE sur l'estimation des émissions de GES des futures installations portuaires (l'une prévoit 54 900 tonnes de CO₂e/année et l'autre seulement 4 751). Afin de saisir adéquatement l'empreinte carbone du projet, l'APQ devrait éclaircir la méthodologie utilisée dans ces deux études afin de comprendre ce qui a causé cette différence importante entre les estimations.

Quatrièmement, d'autres chantiers d'importance (usine de biométhanisation, Hôpital Enfant-Jésus) auraient lieu en même temps que celui du Port et Réseau Environnement recommande donc de prendre en compte les effets cumulatifs des poussières et des particules sur la santé des résidents des quartiers situés à proximité, ainsi que sur les travailleurs actuels et futurs du Port.

Finalement, étant donné que l'agrandissement du Port de Québec servirait essentiellement à financer la réfection des infrastructures vieillissantes du port actuel, nous recommandons que les activités actuelles susceptibles d'émettre des poussières et des particules dans l'atmosphère soient rénovées pour régler la situation présente.

3.7 Adaptation aux changements climatiques

Étant donné l'importance des effets que les changements climatiques pourraient avoir sur les installations et les activités portuaires du nouveau site, l'Association recommande d'élaborer différents scénarios d'élévation des niveaux marins ainsi que des mesures d'adaptation pour le site actuel et son agrandissement.

4. Conclusion

En terminant, Réseau Environnement tient à souligner les efforts importants déployés par l'APQ pour la réalisation de l'ÉIE et la consultation des parties prenantes, en particulier les communautés autochtones. Plusieurs aspects du projet sont très bien documentés et proposent des mesures d'atténuation appropriées. Il en demeure que d'autres méritent plus d'attention, incluant :

- la gestion des sédiments contaminés;
- la protection des sources d'eau potable;

- la gestion du trafic maritime;
- la gestion des eaux de ruissellement;
- la protection de la faune aquatique;
- la pollution atmosphérique;
- Et l'adaptation aux changements climatiques.

De façon générale, Réseau Environnement recommande également que les phases de construction et d'exploitation ne soient pas évaluées séparément en excluant les aménagements déjà en place, afin que le problème de qualité de l'air des quartiers environnants soit mieux pris en compte.

Il serait également important de mieux évaluer l'ampleur de l'activité maritime additionnelle que ce projet d'aménagement va permettre dans le futur.

Finalement et tel que susmentionné, bien que nous soyons conscients que le processus de l'ACÉE ne permette pas de documenter la situation actuelle, il serait souhaitable que l'APQ s'engage à mettre en œuvre une solution complète et définitive à la situation d'aujourd'hui avant d'aller de l'avant avec un projet d'agrandissement des installations du port de Québec.