

Québec, mardi 18 octobre 2016,

Projet Terminal maritime en rive nord du Saguenay
Agence canadienne d'évaluation environnementale
901-1550, avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1
Téléphone : 418-649-6444
Courriel : ACEE.ProjetTerminalSaguenay-SaguenayTerminalProject.CEAA@acee-ceaa.gc.ca

Objet : Commentaires de Nature Québec sur l'étude d'impact environnemental du Projet de Terminal maritime en rive nord du Saguenay

Madame, Monsieur,

Nature Québec souhaite vous faire part de ses vives inquiétudes concernant le projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay, actuellement à l'étude par l'agence canadienne d'évaluation environnementale.

Une évaluation environnementale complète

Tout d'abord, notre organisme tient à rappeler que l'étude d'impact environnemental du projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay aurait dû faire partie intégrante de l'analyse du projet minier du lac à Paul, de la compagnie Ariane Phosphate (inc). En effet, tel qu'il est stipulé d'entrée de jeu dans l'étude d'impact environnementalⁱ du promoteur, « l'objectif principal du terminal maritime est la réception, l'entreposage et l'expédition du concentré d'apatite de la compagnie minière Ariane Phosphate » (section 1, page 1-1). Ainsi, tel que la *Coalition pour que le Québec ait meilleure mine* le mentionnait dans son mémoireⁱⁱ sur le projet minier Ariane Phosphate, la scission du projet minier et du terminal maritime ne permet pas de prendre en compte les impacts cumulatifs du projet. Ce précédent créé par la scission du projet, a permis à Ariane Phosphate d'éviter d'assujettir la construction et l'opération du terminal maritime, de même que les opérations de transbordement et de transport du concentré par bateau, à l'analyse du projet par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Un cadre réglementaire déficient qui ne tient pas compte de l'entente de collaboration Canada Québec en matière d'évaluation environnementale (2010)

La présente évaluation ne tient compte de *L'entente de collaboration Canada Québec en matière d'évaluation environnementale (2010)*ⁱⁱⁱ. Les impacts décrits dans la directive ainsi que dans l'étude d'impacts dépassent largement les questions de juridiction fédérale. L'environnement est une responsabilité partagée et le projet aura des répercussions sur des enjeux qui sont en tout ou en partie de juridiction provinciale, notamment en ce qui concerne : la qualité de l'air, le tourisme, le bruit, la qualité de l'eau douce; les espèces en péril (faune et flore); le patrimoine naturel et culturel ou archéologique; le milieu bâti; l'utilisation du territoire pour les loisirs et le tourisme; les risques pour la santé humaine; les paysages; l'érosion des berges; la pêche blanche; les risques de déversements de pétrole dans le Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent (PMSSL) etc.

Compte tenu de l'importance du projet et de ses impacts, le projet aurait dû faire l'objet d'une évaluation exhaustive encadrée par une commission d'examen conjoint Canada Québec tel que prévu à l'entente de collaboration. À cet égard, Nature Québec se réserve toute possibilité d'agir devant les tribunaux. Les présents commentaires ne doivent pas être considérés comme une acceptation de la légalité du présent processus d'examen.

Une évaluation environnementale stratégique

La Stratégie maritime est élaborée en complémentarité avec le Plan Nord, qui génèrera un trafic fluvial additionnel, dans différentes régions maritimes.^{iv} Toutefois, il est regrettable de constater qu'aucun plan stratégique global n'existe pour optimiser le transport terrestre et maritime rendu nécessaire par la multiplication des projets miniers dans la région et dans le cadre du Plan Nord. L'analyse de projets « à la pièce » est insuffisante et une évaluation environnementale stratégique afin d'évaluer les impacts cumulatifs et les solutions alternatives reliés à la multiplication des projets de transport minier (terrestre et maritime) dans la région et dans le cadre du Plan Nord est essentielle.^v

Des alternatives non considérées

Le fait de dissocier le projet minier d'Ariane Phosphate du projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay ne permet pas non plus d'évaluer les différentes options pour acheminer le minerai vers la voie maritime. Tel que le recommandait la *Coalition pour que le Québec ait meilleure mine*^{vi}, il aurait été important de revoir le tracé routier pour le transport minier. Des tracés alternatifs avaient été suggérés, notamment le tracé suggéré vers Forestville, qui semblait rencontrer l'acceptabilité sociale et permettrait de prioriser la sécurité routière et la qualité de vie, de réduire l'impact négatif sur la dimension récréotouristique, sur la protection de l'habitat essentiel du béluga dans le fjord du Saguenay et d'éviter la construction d'une installation portuaire industrielle supplémentaire le long du Saguenay. Le fait d'analyser 3 variantes dans le même secteur et d'évacuer sans analyse tout autre emplacement hors du Saguenay est un effet pervers de la fragmentation du projet d'Ariane Phosphate, qui est à notre avis inacceptable. De plus l'absence de données géotechniques pour la variante de construction retenue (la variante de quai à gravité à mur combiné) ne permet pas une analyse sérieuse des impacts du projet pendant sa construction. Elle pourrait être remplacée par la variante « à pieux élargis » sans autre forme d'évaluation environnementale à la discrétion du promoteur.

Une sous-estimation généralisée des impacts du projet en raison d'une zone d'étude trop restreinte et de jugements de valeur des auteurs

L'étude d'impacts banalise les impacts du projet et généralise les jugements en qualifiant quasi systématiquement les impacts comme « non importants et « non significatifs ». Ainsi en page 71 du résumé de l'étude d'impacts on mentionne le jugement général suivant :

« L'analyse détaillée d'effets anticipés sur les CV retenues a permis de déterminer que le nouveau projet de terminal, incluant l'opération de 60 nouveaux navires par année dans le secteur et sur le Saint-Laurent, n'aurait aucune incidence cumulative importante avec les autres activités et projets, et ce, tant sur la qualité de l'eau du Saguenay, sur le poisson et son habitat, sur les bélugas, ainsi qu'au niveau de l'utilisation du territoire, notamment au niveau du tourisme et du loisir. p.71 »

Le nombre de 60 navires ne fait référence qu'à Ariane phosphate et ne considère aucun autre utilisateur pour ce quai multi-usager. Par ailleurs cette conclusion générale, issue d'une interprétation particulièrement restreinte en termes de zones impactées et de composantes à valoriser heurte la science et le sens commun, notamment lorsqu'on parle d'impacts sur le paysage (on nie par exemple l'impact significatif pour les croisiéristes et les navigateurs de plaisance dans diverses considérations non pertinentes) de même la conclusion que l'augmentation significative et cumulée du trafic maritime n'affectera pas l'habitat essentiel du béluga nous apparaît particulièrement fautive et mal avisée et affecte la crédibilité de l'ensemble de l'étude.

Un projet incompatible avec la protection de l'habitat essentiel du béluga.

L'étude conclut qu'il n'y a pas d'effets cumulatifs à prévoir sur le béluga. « Par ailleurs, aucune information disponible jusqu'à présent concernant les autres projets régionaux ne laisse penser qu'un de ceux-ci pourrait être susceptible d'affecter une ou l'autre de ces espèces. Il en va de même pour le béluga (section 8.6) dont la présence dans le Haut-Saguenay est de nature plutôt historique qu'actuelle; de telles observations étant possibles, mais particulièrement rares dans le temps. » (section 11-3, page 11-3). Il est difficile de comprendre cette conclusion alors que dans la section concernant la navigation maritime, il est écrit : « Au cours des prochaines années, la réalisation de différents projets impliquant du transport maritime sur le Saguenay entraînera une hausse notable de la navigation maritime. » (section 12, p 12-1). Plus précisément le tableau 12-6 (section 12-3-2, p12-30) indique que d'ici 4 ans, le nombre de navires transitant sur le Saguenay pour rejoindre les installations portuaires doubleront, passant de 225 navires actuellement à 460 en 2020. Il est selon nous irresponsable de la part des auteurs de l'étude d'impact de conclure en l'absence d'impacts directs et cumulatifs du projet dans ce contexte. Tous ces navires longeront et impacteront la Baie Sainte-Marguerite dans le bas Saguenay qui est au cœur de l'habitat essentiel des bélugas.

Le programme de rétablissement du béluga (*Delphinapterus leucas*), population de l'estuaire du Saint-Laurent au Canada^{vii} identifie le bruit anthropique, notamment le trafic maritime comme une des principales menaces pour cette espèce désignée en voie de disparition. L'environnement acoustique est d'ailleurs spécifiquement mentionné comme une composante de l'habitat essentiel du béluga.^{viii}

Considérant que l'ensemble de ce trafic généré dans la rivière Saguenay se fait dans l'habitat essentiel du béluga, pleinement protégé, Nature Québec interpelle l'Agence sur le non-respect de la *Loi sur les espèces en péril* notamment l'article 58 de la Loi.^{ix} Le 14 mai dernier, le ministre des Pêches et des Océans du Canada a publié dans la Gazette du Canada un projet d'arrêté ministériel visant cette population et qui a pour effet d'activer les interdictions de détruire un élément de l'habitat essentiel prévu par la Loi sur les espèces en péril (LEP). L'étude d'impact ne tient pas compte de cette nouvelle réalité. Pour l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, elle est cependant incontournable.

Conclusion

En conclusion, Nature Québec est d'avis que le présent projet entraînera une augmentation de trafic maritime intense dans le Saguenay ne devrait pas se réaliser afin de protéger l'habitat essentiel du béluga. D'autres impacts notamment l'accroissement des risques d'accidents maritimes et l'impossibilité de recueillir d'éventuels déversements pétroliers sous couvert de glaces ont été soit minimisés soit ignorés. Des alternatives à ce projet, une vision stratégique et globale du transport maritime devraient être analysées pour s'assurer de la durabilité de nos décisions en matière de transport.

<signature caviardée>

<signature caviardée>

Christian Simard
Directeur général Nature
Québec

Sophie Gallais
Chargée de projet commission Aires protégées

ⁱ WSP / GCNN. 2016. *Terminal maritime en rive nord du Saguenay. Étude d'impact environnemental*. Rapport produit pour l'Administration portuaire du Saguenay. Pagination multiple + annexes. Volume 1 – Rapport principal. En ligne : <http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=115544>

ⁱⁱ Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine. 2015. Mine Ariane Phosphate une évaluation plus complète s'impose. Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) 26 mai 2015. En ligne : <http://www.quebecmeilleuremine.org/sites/default/files/Memoire%20Ariane%20phosphate-vf.pdf>

ⁱⁱⁱ Entente de collaboration Canada Québec en matière d'évaluation environnementale (2010) <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/Entente-CanQc2010.pdf>

^{iv} Gouvernement du Québec. 2016. Site web : <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/>

^v Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine. 2015. Mine Ariane Phosphate une évaluation plus complète s'impose. Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) 26 mai 2015. En ligne : <http://www.quebecmeilleuremine.org/sites/default/files/Memoire%20Ariane%20phosphate-vf.pdf>

^{vi} Coalition Pour que le Québec ait meilleure mine. 2015. Mine Ariane Phosphate une évaluation plus complète s'impose. Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) 26 mai 2015. En ligne : <http://www.quebecmeilleuremine.org/sites/default/files/Memoire%20Ariane%20phosphate-vf.pdf>

^{vii} MPO. 2012. Programme de rétablissement du béluga (*Delphinapterus leucas*), population de l'estuaire du Saint-Laurent au Canada, Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril, Pêches et Océans Canada, Ottawa, 93 + XI p. http://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/rs_st_laur_beluga_0312_f.pdf

^{viii} Idem. p52

^{ix} Loi sur les espèces en péril (L.C. 2002, ch. 29). En ligne : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/S-15.3/TexteCompleet.html>