



Québec, le 12 février 2020

PAR COURRIEL

Monsieur Mario Girard
Président-directeur général
Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 80, Succ. Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4M8

OBJET : Projet Laurentia : Quai en eau profonde dans le port de Québec - Secteur Beauport — Détermination de nouvelles activités concrètes et demande d'information concernant le document d'optimisation du projet Laurentia

Monsieur Girard,

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) a reçu le 8 janvier 2020 le document d'optimisation du projet Laurentia : Quai en eau profonde dans le port de Québec - Secteur Beauport (projet désigné) qui présente les modifications apportées par l'Administration portuaire de Québec (APQ, le promoteur) au projet désigné.

L'Agence a procédé à une analyse du document d'optimisation du projet désigné pour déterminer si de nouvelles activités accessoires à l'activité concrète désignée par le ministre de l'Environnement en vertu du paragraphe 14(2) de la *Loi sur l'évaluation environnementale* 2012 (LCEE 2012) s'ajoutaient au projet. Cette détermination est nécessaire afin que l'Agence s'assure que tous les effets négatifs potentiels du projet sur l'environnement sont évalués.

L'analyse de l'Agence a permis de déterminer que de nouvelles activités concrètes se sont ajoutées au projet et que, par conséquent, le promoteur doit évaluer leurs effets négatifs potentiels sur l'environnement tel qu'exigé dans les lignes directrices d'octobre 2015. Ces nouvelles activités concrètes sont:

- La construction, l'utilisation et le démantèlement d'une voie ferrée temporaire d'environ 660 mètres qui longera le boulevard Henri-Bourassa et qui se prolongera jusqu'à l'arrière-quai;
- L'aménagement et l'utilisation du raccordement d'un segment de la voie ferrée du terminal à la gare de triage Beauport du Canadien National (CN);

.../2



- La construction des voies d'accès permanentes et l'aménagement de la guérite pour les camions :
 - Le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa sur environ 415 mètres après l'échangeur de l'autoroute Dufferin-Montmorency;
 - Le réaménagement et le repositionnement sur environ 350 mètres de l'accès principal aux opérateurs actuels;
 - La construction et l'utilisation d'une nouvelle rue et d'un accès d'environ 575 mètres pour desservir notamment l'usine de filtration et de biométhanisation de la Ville de Québec, ainsi que pour les usagers de la Baie de Beauport;
 - La construction et l'utilisation d'un viaduc d'une portée d'environ 27 mètres surplombant la voie ferrée permanente pour assurer la fluidité du trafic ferroviaire et pour garantir la sécurité des usagers de la route;
 - La construction et l'utilisation d'une nouvelle guérite d'accès pour les camions qui s'étendra sur une superficie de 4,34 ha;
 - La construction et l'utilisation d'une voie de service d'un peu plus de 924 mètres sur 7,5 mètres de large pour la voie ferrée de raccordement.
- La compaction des sols sous les grues-portiques électriques, la construction de la fondation pour le rail arrière des grues-portiques et le fonçage des pieux;
- L'aménagement et l'utilisation d'une zone de chargement des camions sur une partie des terrains actuellement utilisés par des utilisateurs industriels du port de Québec. Cette activité inclut le démantèlement ou la relocalisation des matériaux ou des infrastructures déjà présentes sur le site ainsi que la construction et l'exploitation de la zone de chargement dont le démantèlement et la relocalisation de la cour ferroviaire International-Matex Tank Terminals (IMTT-Québec);
- Le réaménagement et la relocalisation d'une partie de la zone récréotouristique (baie de Beauport);
- L'installation d'une infrastructure de distribution électrique permanente;
- Le démantèlement de l'espace existant et l'aménagement d'un nouvel espace dédié au soutien des opérations et à l'entreposage des conteneurs vides. Cette activité inclut le démantèlement ou la relocalisation des matériaux ou des infrastructures déjà présentes sur le site ainsi que la construction et l'exploitation, la désaffectation, la fermeture ou l'agrandissement de locaux le cas échéant. Elle inclut également la construction et l'exploitation d'une station-service pour alimenter les véhicules du port de Québec en combustibles et d'équipements de détection pour la radiation.

.../3

- La construction et l'utilisation de bassins de sédimentation ou autre ouvrage de rétention temporaire pour le traitement des eaux du chantier.

En ce qui concerne l'activité de transport des matériaux par train entre la carrière desservie par le réseau du CN et la propriété de l'APQ durant la phase de construction, cette activité devra faire l'objet de la même analyse que celle exigée pour le transport routier en phase de construction et d'exploitation et le transport ferroviaire durant la phase d'exploitation, tel que précisé dans la deuxième partie de la demande d'information envoyé le 23 août 2019. Cette activité qui se déroule à l'extérieur des limites du port de Québec est considérée par l'Agence comme étant un autre élément utile à l'évaluation environnementale en vertu de l'alinéa 19(1) j) de la LCEE 2012. Ainsi, les effets du transport des matériaux dans l'arrondissement de La Cité Limoilou durant la phase de construction sur la qualité de l'air et la santé humaine devront faire l'objet d'une analyse environnementale.

Par ailleurs, l'Agence en collaboration avec le comité technique d'évaluation environnementale a préparé des questions et commentaires concernant le document d'optimisation du projet désigné (voir annexe ci-jointe). Cette demande d'information complémentaire permettra à l'Agence de poursuivre l'analyse des effets environnementaux causés par les nouvelles activités concrètes présentées dans le document d'optimisation du projet désigné. Ces questions et commentaires viennent s'ajouter à la deuxième demande d'information concernant les réponses aux questions de la première demande d'information acheminée en août 2019.

L'examen a porté sur le document suivant :

- PORT DE QUÉBEC, ENGLOBE, janvier 2020. Terminal de conteneurs en eau profonde Laurentia. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. 117 pages et annexes.

Si vous désirez obtenir des précisions relativement à la détermination de nouvelles activités concrètes ou à la demande d'information concernant le document d'optimisation du projet désigné, je vous invite à communiquer avec Stéfanie Larouche-Boutin par téléphone au 418 931-8143 ou par courriel à stefanie.larouche-boutin@canada.ca.

Veillez agréer, Monsieur Girard, l'expression de mes sentiments distingués.

<Original signé par>

Stéphanie Larouche-Boutin
Gestionnaire de projets - Québec

Annexe: Demande d'information complémentaire concernant
l'optimisation du projet Laurentia : Quai en eau profonde dans
le port de Québec - Secteur Beauport

c. c. [par courriel]: Marie-Ève Lemieux, Administration portuaire de Québec
Camille Ouellet, Ressources naturelles Canada
Raymond Chabot, Environnement et Changement climatique
Canada
Sylvain Martin, Environnement et Changement climatique
Canada
Étienne Frenette, Santé Canada
Gontrand Pouliot, Pêches et Océans Canada
Patricia Hébert, Administration de pilotage des Laurentides
Audrey Lucchesi Lavoie, Ministère de l'Environnement et de la
Lutte contre les changements climatiques
Caroline Chartier, Transports Canada
Marie-Claude Martel, Parcs Canada

Annexe : Complément à la demande d'information no 2

Table des matières

<u>INFORMATIONS IMPORTANTES À TENIR COMPTE POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE D'INFORMATION</u>	2
<u>DESCRIPTION DE PROJET</u>	3
<i><u>Demande de renseignements à l'intention du promoteur</u></i>	3
<i><u>Commentaires ou conseils à l'intention du promoteur</u></i>	14

La demande d'information complémentaire qui suit a été jugée pertinente par l'Agence pour lui permettre d'évaluer l'importance des effets environnementaux du projet visé par l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale 2012 (LCEE 2012)*. Suite au dépôt du document *Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés*¹ par l'Administration portuaire de Québec (APQ) le 8 janvier 2020. Les questions tiennent compte des avis des experts du comité d'évaluation environnementale composé d'experts du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec.

Informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information

Justification pour les éléments d'information manquants

Le promoteur doit répondre à l'ensemble des questions pour permettre à l'Agence de poursuivre son analyse. Le renvoi à une étude sectorielle n'est pas une réponse suffisante. Ces études sont en appui à l'étude d'impact. Le promoteur doit clairement indiquer de quelle façon il a pris en compte ces études dans son analyse environnementale et ses décisions.

Si le promoteur choisit de fournir une seule réponse pour plusieurs questions, il doit clairement identifier à quelles questions la réponse se rapporte.

Une justification doit être fournie par le promoteur si aucune information n'est présentée pour un ou des éléments demandés dans la présente demande.

Révision de l'évaluation des effets environnementaux

Pour toutes les questions qui nécessitent une révision de l'analyse des effets environnementaux du projet, le promoteur doit également mettre à jour les aspects suivants conformément aux exigences des lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnemental d'octobre 2015 :

- Description des effets environnementaux potentiels – Section 6.1 à 6.3.
- Mesures d'atténuation – Section 6.4.
- Description et évaluation de l'importance des effets environnementaux résiduels – Section 6.5.
- Analyse des effets environnementaux cumulatifs – Section 6.6.3.
- Programme de surveillance et suivi – Section 8.

Mesures d'atténuation :

Dans ses réponses aux questions de la présente demande d'information, le promoteur doit présenter les pratiques d'atténuation, ses politiques et ses engagements qui constituent des mesures d'atténuation, c'est-à-dire des mesures visant à éliminer, réduire ou limiter les effets environnementaux du projet, réalisables sur les plans technique et économique. Dans son analyse de l'importance des effets, l'Agence évalue si les mesures d'atténuation proposées par le promoteur permettent d'atténuer les effets anticipés sur les différentes composantes valorisées de l'environnement. En l'absence de propositions de mesures d'atténuation adéquates par le promoteur, l'Agence pourrait conclure à des effets environnementaux négatifs importants et présenter ses conclusions dans le rapport d'évaluation environnementale présenté au ministre.

¹ <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/133586>

Description de projet

Demande de renseignements à l'intention du promoteur

Nouvelles activités concrètes

ACEE 2-141 Réaménagement en milieu terrestre - Relocalisation des zones existantes

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.1 Réaménagement en milieu terrestre

Contexte

La section 3.1 mentionne que des zones déjà présentes sur le territoire de l'Administration portuaire de Québec devront être relocalisées pour faire place à de nouvelles zones nécessaires au projet Laurentia. La relocalisation de ces zones fait partie du projet désigné tel que défini dans la LCEE 2012 puisqu'elle est considérée comme une activité accessoire à l'activité concrète désignée par le ministre de l'Environnement en vertu du paragraphe 14(2) de la LCEE 2012. Le promoteur devra décrire ces activités et les intégrer dans l'analyse environnementale. L'Agence recommande au promoteur de se référer aux lignes directrices d'octobre 2015 Deuxième partie – Contenu de l'étude d'impact pour s'assurer de fournir toute l'information nécessaire à l'analyse environnementale.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Décrire toutes les activités nécessaires au « réaménagement en milieu terrestre » en présentant l'ensemble des activités, aménagements, travaux et équipements prévus pendant les différentes phases du projet incluant les installations et les infrastructures temporaires, permanentes et connexes pour permettre d'en comprendre les effets environnementaux. La description inclura notamment le démantèlement, le déplacement, l'aménagement ou la relocalisation des matériaux, des infrastructures ou des zones telles qu'identifiées sur les figures 1 (page 2-13), figure 2 (page 3-25), le tableau 3-2 (page 3-27) et la carte 3 (annexe A) :
 - Piles contaminées (figure 2 – identifié par numéro 1), notamment la relocalisation de ces piles;
 - Talus existant;
 - Accès existant (figure 2 – identifié par numéro 3);
 - Guérite du secteur Beauport (accès à la plage);

- Zone récréotouristique, notamment l'aménagement de la zone d'entreposage d'embarcations, d'une descente d'embarcation légère, de la nouvelle vigie ou de tout autre aménagement;
 - Zone de manutention de métaux recyclés, notamment le déplacement et la relocalisation de la ferraille;
 - Zone opérationnelle, notamment le démantèlement et la relocalisation des bâtiments;
 - Cour de triage de IMTT, notamment le démantèlement et la construction de la nouvelle gare de triage.
- B) Identifier sur une carte les nouveaux emplacements des infrastructures ou des zones identifiées en A.
- C) Fournir une description du milieu existant et des conditions de base de toutes les nouvelles parcelles de terrain touchées par les activités ou infrastructures identifiées en A ainsi que les parcelles qui seront utilisées pour le réaménagement en milieu terrestre. La description devra être suffisamment détaillée pour permettre la détermination des effets du projet sur les composantes de l'environnement et l'analyse des effets.
- D) Prendre en compte ces nouvelles activités et réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en incluant notamment les aspects cités à la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » ci-haut pour chacune des phases du projet.

ACEE 2-142 Réaménagement en milieu terrestre – Trame verte

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.1 Réaménagement en milieu terrestre

Agence canadienne d'évaluation environnementale, Août 2019. Projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Québec (secteur Beauport) – Deuxième partie de la deuxième demande d'information sur l'étude d'impact environnemental.

Contexte

Dans le document d'optimisation au projet Laurentia, le promoteur ne fait pas mention de la trame verte (référence question ACEE – 75 dans *Agence canadienne d'évaluation environnementale, août 2019*), et il n'est pas clair si celle-ci figure toujours dans les plans du promoteur. Le cas échéant, il semble que la trame verte proposée devra être modifiée puisque la partie la plus à l'est du talus qui sépare les installations du port de la baie de Beauport sera retirée ainsi qu'une partie du stationnement des usagers de la Baie de Beauport.

Par ailleurs, on indique à la section 3.2.5 (page 3-55) du document d'optimisation que le concept d'écran visuel et acoustique sera intégré à la modélisation de la qualité de l'air, mais on ne fait pas lien direct avec la trame verte.

Enfin, la carte 3 du document d'optimisation montre une zone récréotouristique de 0.97 ha sur l'arrière-quai entre l'écran visuel et acoustique et la digue de retenue, mais aucune description de cette zone n'est fournie et on ne spécifie pas si cette partie sera intégrée à la trame verte.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Préciser si le promoteur prévoit toujours la mise en œuvre de son projet de trame verte. Le cas échéant,
 - expliquer comment la trame verte sera modifiée compte tenu de l'optimisation du projet (p. ex. retrait d'une partie du talus et ajout d'une zone récréotouristique).
 - indiquer si le concept d'écran visuel et acoustique dont on fait mention à la section 3.2.5 et la zone récréotouristique montrée à la carte 3 entre l'écran visuel et acoustique et la digue de retenue en font partie.
- B) Décrire la zone récréotouristique de 0.97 ha et les travaux de construction associés à son aménagement. Prendre en compte ces nouvelles activités et réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en incluant notamment les aspects cités dans la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » pour chacune des phases du projet.

ACEE 2-143 Infrastructures temporaires – Infrastructures pour capter, gérer et traiter l'eau de ruissellement

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.2.6 Gestion des eaux

Contexte

À la Section 3.2.6, le promoteur présente des mesures générales de protection du milieu naturel liées au drainage où il y est question d'aménager des bassins de sédimentation ou de rétention et d'ouvrages pour capter et traiter les eaux avant de les rejeter dans le milieu récepteur. Ce sont de nouvelles infrastructures temporaires. Le promoteur devra fournir plus d'information sur celles-ci.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Fournir le plan de gestion des eaux de ruissellement en phase de construction.
- B) Décrire en détail les bassins de sédimentation ou de rétention prévus à la phase de construction, fournir leur localisation et à quelle partie du réseau d'écoulement des eaux ils seront associés.
- C) Fournir l'information pertinente sur leur utilisation et leur gestion (par exemple; suivi de la qualité de l'eau, gestion des boues).
- D) Décrire les travaux de démantèlement de ces infrastructures.
- E) Prendre en compte les nouvelles activités associées à ces infrastructures et réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en incluant notamment les aspects cités ci-haut dans la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » pour chacune des phases du projet.

ACEE 2-144 Activités durant la phase de construction - Transport par train des matériaux de construction

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.2.9 Transport de matériel

Agence canadienne d'évaluation environnementale, Août 2019. Projet d'aménagement d'un quai en eau profonde dans le port de Québec (secteur Beauport) – Deuxième partie de la deuxième demande d'information sur l'étude d'impact environnemental.

Contexte

Le promoteur souhaite utiliser le train plutôt que les camions pour le transport de certains matériaux de construction durant la phase de construction. Cette activité ainsi que les activités qui lui sont connexes devront être prises en compte dans l'analyse environnementale effectuée en vertu de l'article 5 et l'alinéa 19(1) j) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* 2012 (LCEE 2012).

Tel que mentionné lors de la deuxième demande d'information, les effets environnementaux découlant du transport routier et ferroviaire sur la qualité de l'air et la santé humaine dans l'arrondissement de la Cité-Limoilou, doivent être considérés comme étant d'autres éléments utiles à l'évaluation environnementale en vertu de l'alinéa 19(1) j) de la LCEE 2012.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Prendre en compte l'utilisation du transport ferroviaire et réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en incluant notamment les aspects cités dans la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » ci-haut.

ACEE 2-145 Infrastructures ferroviaires – Utilisation de voies ferrées temporaires et permanentes

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.2.9 Transport du matériel
- Section 3.3.5 Opérations portuaires
- Section 3.3.7 Circulation terrestre

Contexte

La section 3.2.9 décrit la voie ferrée temporaire d'environ 600 mètres qui sera construite directement sur le chantier prévu pour le transport des matériaux nécessaires à la construction et les sections 3.3.5 et 3.3.7 décrivent comment les activités liées au transport des marchandises via le réseau ferroviaire seraient prévues durant la phase d'exploitation. Certaines informations demandent d'être précisées ou confirmées pour permettre notamment à Transports Canada de compléter son analyse concernant les activités ferroviaires durant les différentes phases du projet.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Confirmer quelle entité serait responsable de la construction de la voie ferrée temporaire de 600 mètres sur le chantier.
- B) Confirmer qui du Canadien National (CN) ou de l'Administration portuaire de Québec (APQ) exploiterait les trains pour le transport des matériaux de construction entre la gare de triage de Limoilou et le chantier.
- C) Définir et décrire ce que le promoteur entend par « gare de triage de Beauport ». Est-ce qu'on fait référence à la partie nord de la gare de triage de Limoilou appartenant au CN? Identifier sur une carte toutes les gares de triage auxquelles le texte fait référence.
- D) Préciser qui serait le propriétaire des voies ferrées permanentes, notamment celles qui se trouveraient au niveau du branchement envisagé entre le Boulevard Henri-Bourassa et la gare de triage de Limoilou (nommé Beauport dans le texte). Préciser qui serait responsable de la surveillance des activités ferroviaires dans la zone de chargement.

- E) Préciser si des opérations ferroviaires de nuit seraient prévues. Dans l'affirmative, expliquer comment le promoteur s'assurera d'avoir suffisamment d'éclairage pour la sécurité lors des activités pour chacune des phases du projet.
- F) Préciser si le CN prévoit des modifications à la configuration de la gare de triage Limoilou (Nord) (ou Beauport).
- G) Préciser si des passages à niveau (par exemple sur la piste cyclable au point miliaire 0.29 (voie CL77) de la subdivision Brige) pourraient être bloqués pendant plus de 5 minutes lors de l'assemblage des trains, surtout si des trains d'environ 12 000 pieds sont envisagés. Le cas échéant, préciser quelles mesures le CN prévoit mettre en place pour réduire le temps d'attente pour les usagers de ces passages à niveau.
- H) Évaluer les risques de déraillement de train dans la zone de chargement et analyser les effets des accidents et défaillances pour chacune des phases du projet. Expliquer les procédures qui seront mises en place pour prévenir et gérer ce type d'accident. Le cas d'un déraillement qui implique une grue sur rail porte-à-faux (RMGC) (en phase d'exploitation) devra être analysé (section 6.6.2 des lignes directrices, octobre 2015).

Commentaires de Transports Canada:

Des avis de travaux ferroviaires pourraient être requis en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF). Ceci dépend de qui sera le propriétaire des terrains et l'ordre dans lesquelles les travaux seront exécutés.

- Si les terrains sont acquis par le port de Québec avant les travaux, la LSF n'est pas applicable.
- Si les terrains sont acquis par une compagnie privée (excluant le CN) cela relève du ministère des Transports du Québec et la LSF n'est pas applicable.
- Si les terrains sont acquis par le CN, la LSF est applicable et un avis de travaux ferroviaires sera requis pour la construction de la voie. Si le viaduc est construit une fois les voies en place, un avis de travail sera requis pour celui-ci.

ACEE 2-146 Nouvelles infrastructures – station-service et équipement de détection pour la radiation

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.3.2 Répartition des activités en phase d'exploitation

Contexte

À la page 3-72, le promoteur mentionne qu'il prévoit construire une station-service pour alimenter les véhicules en combustible près de l'atelier d'entretien principal et installer des équipements de détection pour la radiation. Le promoteur n'a pas fourni d'information concernant ces deux nouvelles infrastructures.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Décrire les caractéristiques et les activités liées à la station-service ainsi que le moment durant la phase de construction où la station sera construite et illustrer sa localisation sur une carte. La description devrait notamment inclure la dimension et le volume du ou des réservoirs d'essence, les normes de conception utilisées, le type de confinement secondaire qui sera installé, le système de détection des fuites et le système anti-débordement au point de remplissage du ou des réservoirs.
- B) Décrire les équipements de détection pour la radiation qui seront installés et identifier sur une carte leurs localisations, expliquer comment et dans quel but ces équipements seront installés.
- C) Réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en tenant compte de ces nouvelles infrastructures. Tous les aspects cités à la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » devront être révisés.
- D) Inclure la présence et l'utilisation d'une station-service ou des équipements de détection dans l'analyse des effets des accidents ou défaillances (section 6.6.2 des lignes directrices, octobre 2015).

Commentaires d'Environnement et Changement climatique Canada:

Environnement et Changement climatique Canada souhaite informer le promoteur des exigences relativement au [Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés](#), dans le cas où des systèmes de stockage de produits pétroliers seraient installés à la station-service. Selon cette réglementation, le promoteur devra se conformer notamment aux exigences suivantes:

- Identifier le ou les systèmes de stockage auprès d'Environnement et Changement climatique Canada (art. 28), en utilisant le Registre fédéral d'identification des systèmes de stockage.
- Élaborer un plan d'urgence obligatoire pour chaque système de stockage (art. 30).
- S'assurer que l'installation des systèmes de stockage soit faite par une personne agréée par la province (art. 33; s'assurer que la personne qui installe le système détient la licence appropriée pour le type de système de stockage, voir site de la RBQ pour les détails des licences).

- Utiliser des plans conformes à l'exécution estampillés et signés par un ingénieur avant le premier remplissage (art. 34).

Effets environnementaux

ACEE 2-147 Analyse des effets – Densification des sols et fonçage de pieux

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.2.2.6 Travaux de densification des sols
- Section 3.2.11 Chemin de roulement pour grues-portiques

Contexte

La densification des sols et le fonçage de 406 pieux sont deux nouvelles activités qui sont susceptibles d'avoir des effets environnementaux (bruit, vibration) notamment sur le poisson, les oiseaux, la faune en générale, la population qui demeure près du port et les usagers de la Baie de Beauport.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Décrire les effets environnementaux générés par le fonçage des pieux et par chacune des deux techniques de densification des sols utilisées (technique de compaction dynamique et la vibrocompaction). Préciser dans quelle proportion chacune de ces deux techniques sera utilisée.
- B) Réviser l'analyse des effets environnementaux du projet en tenant compte des activités de densification des sols et de fonçage des pieux en incluant notamment les aspects cités dans la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » pour chacune des phases du projet.

ACEE 2-148 Présence des infrastructures portuaires – Effets sur les oiseaux

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.3.2 Répartition des activités en phase d'exploitation
- Tableau 4-1 Évaluation des effets environnementaux anticipés des optimisations au projet Laurentia

Contexte

Selon la section 3.3.2, les grues de la zone d'opération portuaire auront une hauteur maximale de 86 mètres, ce qui est supérieur à ce qui était prévu (23 mètres ou 52 mètres). Cette hauteur préoccupe Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) en ce qui concerne les effets de ces grues sur les oiseaux.

L'effet attractif des lumières présentes sur les structures anthropiques verticales telles que les grues mobiles ne sont pas sans risque pour les oiseaux migrateurs, tout particulièrement en présence de brouillard.

ECCC, indique que le suivi de la migration effectué par les observatoires d'oiseaux de Tadoussac (en aval du projet) et de McGill, situé au bout de l'île de Montréal (en amont du projet), suggère que la vallée du Saint-Laurent est un couloir de migration important pour les oiseaux. Il est donc raisonnable de penser que le port de Québec est situé dans une zone fréquentée de façon importante par les oiseaux, tout particulièrement durant les migrations printanières et automnales.

Il est bien documenté que la pollution lumineuse peut désorienter les oiseaux migrateurs et qu'elle cause des milliers de collisions mortelles sur des structures anthropiques chaque année. Ceci pourrait être un enjeu important, particulièrement lors de la migration automnale où il y a un fort contingent de juvéniles au sein des groupes d'oiseaux en déplacement.

Les études montrent que le risque de collision augmente lorsque les conditions météorologiques favorisent la création d'un halo de lumière autour des structures; lorsque le plafond nuageux est bas, en période de pluie ou de brume. Il existe différents moyens de diminuer ce risque, notamment par le choix du matériel d'éclairage, des couleurs et des angles d'éclairage ainsi que par une gestion adéquate de l'éclairage en prévoyant la capacité de réduire ou d'éteindre l'illumination des structures lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

Voici, à titre informatif, trois références spécifiques aux collisions des oiseaux sur des structures anthropiques. De l'information sur les impacts de l'éclairage nocturne sur les oiseaux migrateurs et des mesures pour minimiser les risques de collisions y sont présentées.

City of Toronto Green Development Standard. 2007. Bird-Friendly Development Guidelines. 42 pages.
(http://www1.toronto.ca/city_of_toronto/city_planning/zoning_environment/files/pdf/development_guidelines.pdf).

New York City Audubon Society. 2007. Bird-Save Building Guidelines. 57 pages.
(<http://www.nycaudubon.org/pdf/BirdSafeBuildingGuidelines.pdf>)

New York City Audubon Society. 2015. Bird-Friendly Building Design. 60 pages.
(http://www.nycaudubon.org/images/pdf/Bird-Friendly_Building_Design_2015.pdf).

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Réviser l'analyse des effets environnementaux du projet sur les oiseaux en considérant les risques associés à l'ensemble des structures anthropiques verticales incluant les grues mobiles qui sont soumises à un éclairage nocturne. Tous les aspects cités à la section « informations importantes à tenir compte pour répondre à la demande d'information » devront être révisés.

Analyse des effets cumulatifs

ACEE 2-149 Déplacement des activités ferroviaires actuelles

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.3.7.2 Nombre d'entrées/sorties de conteneurs par type de transport

Contexte

Selon l'information présentée dans cette section (page 3-80), il est probable que les opérations actuellement présentées à la gare de triage de Beauport soient déplacées à l'une des gares de triage existantes du CN situées dans un rayon d'environ 20 km du secteur portuaire de Beauport. L'emplacement final du trafic ferroviaire déplacé serait déterminé une fois le projet Laurentia en opération. Le promoteur considère ainsi que le déplacement de ces activités ne peut pas être pris en considération dans l'analyse des effets cumulatifs.

Dans le cas où le déplacement de ces activités peut engendrer des effets qui peuvent se cumuler avec les effets résiduels du projet Laurentia, ces effets devront être considérés dans l'analyse des effets cumulatifs. Pour y arriver, le promoteur peut décrire les différents scénarios possibles où ces activités peuvent être déplacées et considérer les scénarios dont les effets sont susceptibles de se cumuler à ceux du projet Laurentia.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Prendre en compte les effets du déplacement des activités actuelles du CN dans l'analyse des effets cumulatifs notamment en ce qui concerne l'ambiance sonore, la qualité de l'air ou la santé humaine.

Études sectorielles, validation en cours,

ACEE 2-150 Études sectorielles

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 3.2.9 Transport du matériel

Contexte

À plusieurs endroits dans le texte, le promoteur informe l'Agence que des études sectorielles sont à venir ou que des validations sont en cours. L'Agence comprend que les documents en lien avec ces études ou ces validations seront disponibles dans les réponses aux questions de la deuxième demande d'information.

L'Agence demande à l'Administration portuaire de Québec (le promoteur) de :

- A) Fournir tous les rapports des études sectorielles ou de validation en lien avec l'analyse environnementale notamment :
 - Validations en cours pour confirmer les volumes de sédiments contaminés à gérer et pour déterminer si une ségrégation de ces sédiments est possible en fonction de l'hétérogénéité de leur contamination (tableau 2-1, page 2-7 et page 3-34);
 - Résultats de la campagne de caractérisation environnementale (page 3-62);
 - Plan de gestion des eaux de ruissellement (page 3-56);
 - Rapport sur la gestion des sols contaminés qui détaillera les hypothèses utilisées pour obtenir les volumes à gérer (page 3-57);
 - Note technique décrivant les démarches et les calculs effectués pour déterminer les facteurs de sécurité liés aux risques sismiques et d'étalement latéral (page 3-41).
 - Conception finale de l'écran visuel et acoustique (page 3-55);
 - Coupes types des nouvelles voies d'accès et du viaduc (page 3-62)

Dans le cas où ces rapports ne sont pas disponibles, veuillez expliquer les raisons et comment le promoteur va remédier aux incertitudes engendrées par le manque d'information.

Commentaires ou conseils à l'intention du promoteur

Références

Englobe, Janvier 2020. Optimisation au projet Laurentia et effets anticipés. Présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)

- Section 2.5 Propriété des terrains

Commentaires

Le Tableau 2-2 de la page 2-15 contient des doublons de numéros de lot qui présentent des propriétaires et juridictions différentes, par exemple le lot 2 652 625 apparaît à deux reprises dans le tableau. Il serait de propriété fédérale à la première occurrence et appartiendrait à la ville de Québec dans la deuxième occurrence.

L'Agence recommande de corriger le Tableau 2-2 en retirant les doublons et en identifiant le bon propriétaire afin d'éviter toute confusion concernant les lots.