



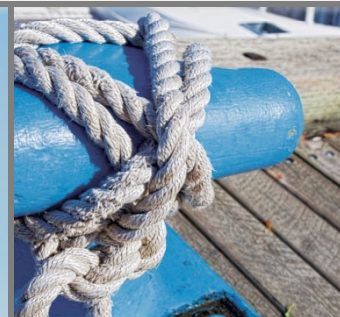
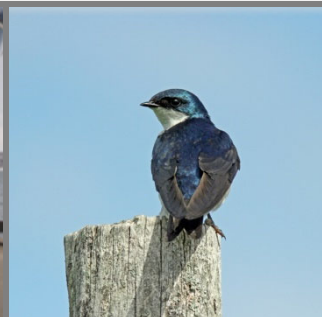
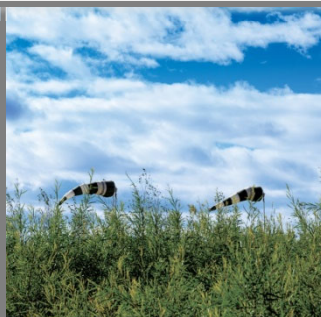
**TERMINAL DE CONTENEURS  
EN EAU PROFONDE**

# LAURENTIA

JUIN 2020



**ANALYSE DES MÉMOIRES  
PRÉSENTÉ À L'AGENCE D'ÉVALUATION D'IMPACT DU CANADA  
(AÉIC)**







Préparé par :



---

Valérie Desormeaux  
Professionnelle en environnement  
Études environnementales et relations  
avec les communautés

Approuvé par :



---

Catherine Lalumière, biol., MBA  
Chargée de projet en environnement et  
directrice adjointe de service  
Études environnementales et relations  
avec les communautés



Registre des révisions et émissions		
N° de révision	Date	Description
0A	2020-02-20	Version préliminaire pour commentaires
0B	2020-03-31	Version préliminaire révisée pour commentaires
0C	2020-04-14	Version préliminaire révisée
00	2020-06-25	Version finale

### Propriété et confidentialité

« Ce document est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute utilisation du rapport doit prendre en considération l'objet et la portée du mandat en vertu duquel le rapport a été préparé ainsi que les limitations et conditions qui y sont spécifiées et l'état des connaissances scientifiques au moment de l'émission du rapport. Englobe Corp. ne fournit aucune garantie ni ne fait aucune représentation autre que celles expressément contenues dans le rapport.

Ce document est l'œuvre d'Englobe Corp. Toute reproduction, diffusion ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite d'Englobe et de son Client. Pour plus de certitude, l'utilisation d'extraits du rapport est strictement interdite sans l'autorisation écrite d'Englobe et de son Client, le rapport devant être lu et considéré dans sa forme intégrale.

Aucune information contenue dans ce rapport ne peut être utilisée par un tiers sans l'autorisation écrite d'Englobe et de son Client. Englobe Corp. se dégage de toute responsabilité pour toute reproduction, diffusion, adaptation ou utilisation non autorisée du rapport.

Si des essais ont été effectués, les résultats de ces essais ne sont valides que pour l'échantillon décrit dans le présent rapport.

Les sous-traitants d'Englobe qui auraient réalisé des travaux au chantier ou en laboratoire sont dûment évalués selon la procédure relative aux achats de notre système qualité. Pour toute information complémentaire ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec votre chargé de projet. »



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>DESCRIPTION DES TRAVAUX RÉALISÉS ET OBJECTIFS .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>OUTILS D'ANALYSE POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS .....</b>	<b>3</b>
2.1	Fiche synthèse .....	3
2.2	Tableau synthèse des mémoires .....	3
2.3	Tableau synthèse .....	3
<b>3</b>	<b>ENJEUX, INQUIÉTUDES, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS SOULEVÉS DANS LES MÉMOIRES .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>ACTIONS PRISES PAR L'APQ.....</b>	<b>15</b>
4.1	Raison d'être du projet et retombées économiques .....	16
4.2	Description des optimisations au projet Laurentia .....	16
4.3	Mise à jour d'études sectorielles .....	17
4.4	Activités consultatives .....	18
<b>5</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>21</b>
<b>Tableaux</b>		
Tableau 1	Enjeux majeurs, préoccupations et recommandations des participants à la consultation de l'ÂÉIC .....	7
Tableau 2	Enjeux secondaires, préoccupations et recommandations des participants .....	13
Tableau 3	Études sectorielles mises à jour dans le contexte du projet Laurentia .....	17
Tableau 4	Rencontres réalisées auprès des parties prenantes depuis juin 2019 .....	18
<b>Annexe</b>		
Annexe 1	Tableau synthèse des mémoires déposés à l'ÂÉIC à l'été 2019	



# 1 DESCRIPTION DES TRAVAUX RÉALISÉS ET OBJECTIFS

Au terme de la période de consultation du public de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) sur le projet Laurentia (anciennement Beauport 2020) en juin 2019, Englobe Corp. (Englobe) a préparé pour le compte de l'Administration portuaire de Québec (APQ) une synthèse de 29 mémoires parmi les 121 déposés. Cette synthèse vise différents objectifs :

- ▶ Résumer, dans des fiches synthèses, les principaux éléments de contenu de chaque mémoire (1 fiche par mémoire);
- ▶ Résumer, dans un tableau synthèse, l'essentiel du message ou de l'enjeu soulevé dans chaque mémoire (annexe 1);
- ▶ Décrire dans un tableau d'analyse les thématiques, les préoccupations et les recommandations des parties prenantes qui y sont associées;
- ▶ Produire une analyse des informations cumulées permettant de répondre aux questions suivantes :
  - Quels sont les principaux thèmes et enjeux soulevés dans les mémoires?
  - Quelles sont les inquiétudes et les recommandations soulevées dans ces mémoires?
  - Quelles stratégies devraient être privilégiées par l'APQ en réaction à l'analyse des mémoires (prochaines étapes), notamment le suivi stratégique de certains mémoires?



## 2 OUTILS D'ANALYSE POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS

Pour atteindre ces objectifs, trois outils ont été déployés :

- ▶ Une fiche synthèse de chaque mémoire présenté (au nombre de 29);
- ▶ Un tableau synthèse des mémoires;
- ▶ Un tableau d'analyse par thématique contenant les préoccupations et les recommandations des parties prenantes.

### 2.1 FICHE SYNTHÈSE

Chaque mémoire a fait l'objet d'une analyse de la part de spécialistes d'Englobe. Le contenu des mémoires a été repris dans les mots du participant, et synthétisé à l'aide d'une grille d'analyse standardisée inspirée du modèle développé par l'APQ dans le contexte de ses autres activités de participation citoyenne (p. ex. journée publique de présentation de l'étude d'impact sur l'environnement [ÉIE]).

Selon le contenu, l'ampleur et l'intensité de chaque mémoire, une pondération a été utilisée, lorsque requise, pour préciser les messages identifiés comme les plus significatifs.

À la fin de la fiche se trouve une analyse, à des fins internes, qui présente une orientation de la nature du suivi qui devrait être accordée à chaque mémoire, en plus d'une catégorisation en matière de niveau de préoccupation associée au mémoire (selon les effets potentiels ou les éléments soulevés).

### 2.2 TABLEAU SYNTHÈSE DES MÉMOIRES

Le tableau synthèse des mémoires (annexe 1) permet de recenser chacun des mémoires, d'inscrire le nombre de pages de ceux-ci, d'estimer le niveau de préoccupation de chacun d'eux et d'émettre une appréciation générale de chaque mémoire. Il a été produit à des fins de contrôle et de suivi des mémoires déposés et donne une orientation générale des mémoires déposés par la population et par les parties prenantes.

### 2.3 TABLEAU SYNTHÈSE

Le tableau synthèse organisé par thématique, par préoccupation et par recommandation permet d'analyser plus en détail chacun des mémoires, de les comparer ainsi que de dégager les principaux enjeux, les idées soulevées à plusieurs reprises ainsi que les préoccupations de chacun des participants. Il permet aussi de faire ressortir certaines recommandations véhiculées à plusieurs reprises par les participants, surtout par les organismes sociaux et environnementaux.



### **3 ENJEUX, INQUIÉTUDES, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS SOULEVÉS DANS LES MÉMOIRES**

Au terme de l'analyse des mémoires, les principaux enjeux ont été déterminés (tableau 1), de même que les enjeux secondaires (tableau 2), ce qui permet à l'APQ de mieux cerner les problématiques évoquées par les participants, les inquiétudes soulevées à plusieurs reprises et les recommandations les plus mentionnées.

Il est intéressant de constater que la participation des parties prenantes a été soutenue et qu'elle démontre un réel intérêt de la part des citoyens pour le projet et pour leur milieu d'insertion, tant au niveau social qu'économique ou environnemental. Ces parties prenantes se sont concentrées sur une multitude de composantes traitées dans l'ÉIE du projet Laurentia.

Faisant tous partie de l'Association des kitesurfers et véliplanchistes de Québec (AKVQ), 85 participants ont déposé le même mémoire dans lequel est évoquée la vue imprenable sur la Baie de Beauport et l'effet du projet sur celle-ci.

Un total de 13 participants se sont prononcés contre le projet sans émettre une quelconque préoccupation ou inquiétude à l'égard du projet.

Il est donc difficile d'étiqueter tous les mémoires, à savoir s'ils sont en faveur ou en défaveur du projet. Certains sont plus nuancés, d'autres évoquent des inquiétudes plus marquées, et plusieurs mémoires s'appuient sur une recherche plus approfondie. Il est donc plus pertinent de s'intéresser aux enjeux soulevés et aux principales recommandations véhiculées dans certains mémoires.

Le croisement de ces constats et de la lecture du contenu des fiches de chaque mémoire et du tableau de classement des mémoires par niveau de préoccupation suggéré permet finalement de définir la liste des principaux enjeux contenus dans les mémoires. Bien que dans plusieurs cas cet exercice permet de valider plusieurs enjeux déjà identifiés par Englobe et par l'APQ, cette liste inclut des précisions intéressantes sur lesquelles l'AEIC pourrait se baser pour préciser les enjeux et pour l'analyse du projet Laurentia.



Tableau 1 Enjeux majeurs, préoccupations et recommandations des participants à la consultation de l'AÉIC

ENJEUX	NOMBRE DE MÉMOIRES	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LES PARTICIPANTS
Retombées économiques	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aucun détail concernant l'entente ou sur les clients futurs.</li> <li>▪ Aucune garantie sur les retombées économiques.</li> <li>▪ Doute sur le nombre exact de travailleurs.</li> <li>▪ Le transbordement de produits primaires non transformés est une activité à faible valeur ajoutée.</li> <li>▪ Le développement de Contrecoeur et le Port de Montréal, principal concurrent, ne sont pas pris en compte par le Port de Québec.</li> <li>▪ Mauvais emplacement géographique.</li> <li>▪ Le Saint-Laurent est un cul-de-sac et le temps de transport par voie terrestre est plus élevé que celui auquel sont confrontés les ports concurrents.</li> <li>▪ Questionnement sur le coût social.</li> <li>▪ Inquiétudes concernant la souveraineté du Québec et du Canada par rapport à la compagnie Hutchison.</li> <li>▪ Coûts indirects sur la santé des citoyens.</li> <li>▪ Vendre le port aux Chinois et à leur nouvelle route de la soie : « Une ceinture, une route ».</li> <li>▪ L'agrandissement du port ne favorisera pas l'économie locale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser une analyse coûts/bénéfices. La viabilité du projet et ses retombées économiques pour la communauté pourraient ainsi être évaluées et comparées aux effets négatifs potentiels sur les valeurs sociales et écologiques du fleuve Saint-Laurent.</li> <li>▪ Ajouter au mandat de l'AÉIC l'analyse économique du projet et celle des retombées économiques.</li> </ul>
Nécessité et raison d'être du projet	6 et les mémoires d'une page réfutant le projet (90)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ce projet est déconnecté des citoyens et viendra compromettre le potentiel de transformation des berges de Beauport et la préservation de la biodiversité.</li> <li>▪ Manque de garanties sur la vocation du port, à savoir s'il sera consacré au vrac ou aux conteneurs.</li> <li>▪ Freine le développement d'une gestion multisectorielle.</li> <li>▪ Augmenterait le transport maritime et terrestre, et ce, uniquement dans une optique de concurrence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abandonner le projet et moderniser les installations portuaires pour limiter les effets environnementaux.</li> </ul>
Qualité de l'air et santé	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'augmentation du transport et des activités portuaires pourrait générer de nouvelles émissions atmosphériques, alors que la qualité de l'air est déjà compromise.</li> <li>▪ Plusieurs contaminants dépassent déjà les limites réglementaires. Cette pollution s'étend sur une grande partie du territoire.</li> <li>▪ Les résultats de la modélisation de la dispersion des polluants ne comprennent pas la concentration initiale des contaminants.</li> <li>▪ Dépassement des poussières, NO<sub>x</sub>, PM<sub>2,5</sub>, métaux lourds, etc.</li> <li>▪ La quantité de particules fines et de contaminants volatils émis dans l'air durant la construction et l'exploitation du projet.</li> <li>▪ L'installation et l'exploitation d'une usine à béton durant la construction.</li> <li>▪ Les habitants des secteurs voisins sont déjà vulnérables aux maladies cardiovasculaires et respiratoires. L'intensité des effets sur la santé des citoyens dans les quartiers les plus proches du port est inquiétante si la concentration des polluants augmente.</li> <li>▪ Les poussières provenant du corridor ferroviaire à travers la ville de Québec.</li> <li>▪ Aucune évaluation des risques sur la santé humaine associés au projet n'est présentée dans l'étude d'impact.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valoriser les meilleures technologies.</li> <li>▪ Répertoire les niveaux actuels de polluants atmosphériques le long des voies de circulation et documenter l'effet de l'augmentation de ces polluants sur la santé selon les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).</li> <li>▪ Proposer des mesures de réduction des émissions actuelles, documenter les concentrations actuelles de NO<sub>x</sub> le long des voies de circulation et modéliser les concentrations futures le long de ces voies de transport, en présence de résidents limitrophes.</li> <li>▪ Modéliser les effets des émissions des transports (camions, trains et bateaux) sur les riverains des principales voies de circulation pour les phases de construction et d'exploitation.</li> <li>▪ Intégrer les coûts de santé à l'analyse des retombées économiques.</li> <li>▪ Évaluer d'autres options de sites potentiels pour l'implantation de l'usine à béton afin de réduire l'effet sur les concentrations de particules totales dans l'atmosphère.</li> <li>▪ Proposer des mesures de réduction et d'atténuation des émissions futures de contaminants de telle sorte que les concentrations totales ne dépassent pas les valeurs seuils de Santé Canada ou de l'OMS.</li> <li>▪ Réévaluer les effets cumulatifs en prenant en considération l'addition des émissions estimées pour tous les projets en cours ou à venir.</li> <li>▪ Obtenir un tableau synthèse présentant tous les contaminants étudiés.</li> <li>▪ Obtenir des informations sur les effets possibles sur la santé pour chacun des contaminants.</li> </ul>
Environnement sonore	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'effet des activités portuaires sur l'environnement sonore urbain, sur la santé et sur la qualité de vie des habitats des secteurs à proximité en période de construction et d'exploitation.</li> <li>▪ L'environnement sonore des zones avoisinantes est déjà saturé par les activités actuelles.</li> <li>▪ L'augmentation de la circulation ferroviaire dans les quartiers résidentiels pourrait contribuer à l'augmentation du bruit et de ses effets, selon la taille et la fréquence des trains.</li> <li>▪ Dans quelle mesure, en matière d'intensité sonore (décibel), le mur de conteneurs végétalisé réduira l'effet sonore.</li> <li>▪ Nuire aux activités récréotouristiques se déroulant aux alentours.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fournir un plan de transport (routier et ferroviaire) qui comprend des mesures d'atténuation visant à limiter les effets causés par le bruit et qui s'appuie sur les critères de l'OMS dans les zones résidentielles et en fin de voie, en prenant notamment en considération la taille des trains.</li> <li>▪ Réaliser une évaluation des effets cumulatifs des travaux de construction et d'exploitation sur l'environnement sonore, incluant tous les projets en cours et à venir dans la zone d'étude élargie, tout en évaluant les effets d'amplification du son.</li> <li>▪ Établir des mesures d'atténuation pour les activités de transport maritime et terrestre (camionnage et train), ainsi que pour le bruit occasionné par les activités de gestion des sédiments pendant la période d'exploitation.</li> </ul>



Tableau 1 Enjeux majeurs, préoccupations et recommandations des participants à la consultation de l'AEIC (suite)

ENJEUX	NOMBRE DE MÉMOIRES	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LES PARTICIPANTS
Environnement visuel, paysage et patrimoine	13 + 80 mémoires liés à l'AKVQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ « Dévisager » la vue imprenable sur la Baie de Beauport et restreindre considérablement l'utilisation de l'espace pour les loisirs.</li> <li>▪ Affecter la qualité de vie.</li> <li>▪ Nuire grandement aux efforts des populations riveraines pour la conservation du patrimoine et compromettre l'authenticité de ce cadre de vie.</li> <li>▪ Ce projet s'inscrit en contradiction avec les efforts d'aménagement des rives au profit des usages.</li> <li>▪ Le paysage de la Ville de Québec et son attrait touristique seront grandement affectés par le projet, ce qui peut compromettre la valeur du paysage dans l'économie de Québec.</li> <li>▪ Doute relativement à la cohabitation entre les installations portuaires et les usages récréatifs ou touristiques.</li> <li>▪ Inquiétudes quant à la hauteur des piles de conteneurs et des grues, et à leurs effets sur le paysage.</li> <li>▪ Doute sur la pertinence d'un écran végétalisé de conteneurs pour les usagers de la Baie de Beauport.</li> <li>▪ Inquiétude relativement à l'éclairage de grande intensité lors des opérations nocturnes.</li> <li>▪ Le projet affecte l'intégrité des paysages entourant le fleuve qui font partie du patrimoine écologique et culturel du Québec, qui sont précieux pour la population et qui constituent une importante attraction touristique et historique.</li> <li>▪ Aucune mention des effets négatifs irréversibles et définitifs du remblayage sur le paysage, qui composent l'histoire, la culture et l'identité québécoise.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S'assurer que les recommandations de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) présentées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2013 soient appliquées et suivies concernant la préservation du paysage fluvial.</li> <li>▪ Prendre en compte, dans les simulations visuelles, d'autres points de vue à partir de la Baie de Beauport et à la hauteur des points de vue touristiques et patrimoniaux, notamment à partir des secteurs de Beauport, de la Baie de Beauport et de l'île d'Orléans.</li> <li>▪ Procéder à la réfection des installations portuaires actuelles plutôt que de créer de nouvelles infrastructures qui auront un effet sur le quartier qui est reconnu par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) comme faisant partie du patrimoine mondial.</li> </ul>
Érosion de la plage, sécurité et usage récréatif	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Baie de Beauport est le seul lieu à Québec qui permet aux citoyens de profiter d'une baignade à même le fleuve.</li> <li>▪ Cohabitation avec le trafic maritime, les plaisanciers et les usagers de la plage, particulièrement auprès des personnes inexpérimentées ou plus vulnérables qui ont besoin d'un encadrement sécuritaire.</li> <li>▪ Conséquences du dragage sur les activités nautiques, sur la baignade et sur les risques de migration de sédiments vers les zones navigables.</li> <li>▪ Modifier la configuration de la Baie entraînerait des conséquences indésirables sur les vents et sur les courants naturels.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Expliquer comment la plage de Beauport sera pérennisée.</li> <li>▪ Modéliser la qualité de l'eau dans le secteur de la Baie de Beauport et tenir compte des changements hydrodynamiques associés à la présence du quai et de l'arrière-quai pour assurer une baignade.</li> </ul>
Gaz à effet de serre/changements climatiques et hausse du niveau des océans	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimiser les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) par la machinerie lourde et par le transport routier lourd (camions), et les intégrer dans le bilan des gaz à effet de serre (GES).</li> <li>▪ Les études ne présentent pas les émissions actuelles de CO<sub>2</sub> et l'augmentation des émissions générées par le projet puisqu'aucune modélisation n'a été réalisée.</li> <li>▪ Documenter les impacts potentiels d'une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>, entre autres, sur les changements climatiques.</li> <li>▪ Les impacts potentiels de la hausse du niveau de la mer, l'amplitude des grandes marées et l'arrivée du front salin ne sont pas documentés dans les études présentées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser une étude d'impact qui comptabilise les émissions de GES et qui inclut divers scénarios avec tous les moyens de transport et tous les types de véhicules.</li> <li>▪ Prévoir des mesures d'adaptation aux changements climatiques pour les infrastructures portuaires.</li> <li>▪ Prévoir des mesures d'atténuation de GES pour toute la durée de vie du projet.</li> <li>▪ Justifier en quoi le projet contribuera à la crise climatique.</li> </ul>
Sécurité/transport ferroviaire	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Connaître les impacts liés à l'augmentation du trafic ferroviaire sur la sécurité routière du secteur et à l'extérieur de la zone d'étude, et proposer des mesures pour les atténuer.</li> <li>▪ Favoriser le transport des personnes par le réseau ferroviaire, une des seules alternatives de mobilité durable à l'automobile le long du corridor Québec-Windsor.</li> <li>▪ Inquiétudes sur le nombre potentiel de conteneurs à transborder, considérant la faible superficie du site, l'aménagement de la cour intermodale et le danger de congestion entre les véhicules en mouvement dans la cour à conteneurs.</li> <li>▪ Nuisance pour les résidents lors des passages de trains la nuit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préciser l'impact sur les services locaux d'urgence (ex. ambulances, pompiers) et assurer leur mise à jour en fonction des nouveaux impacts du projet.</li> <li>▪ Préciser le nombre de wagons supplémentaires qui circuleront sur le réseau ferroviaire, le nombre maximal de wagons par train et le nombre de passages supplémentaires.</li> <li>▪ Proposer des mesures d'atténuation pour assurer la pérennité du transport ferroviaire des personnes.</li> </ul>
Sécurité/transport terrestre, impacts et mesures d'urgence	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inquiétudes sur les dangers pour la sécurité et la santé (pollution de l'air) des piétons et des cyclistes avec l'augmentation de la circulation de véhicules lourds.</li> <li>▪ Études de circulation rejetées, parce qu'elles n'ont pas été réalisées aux bonnes périodes de l'année et qu'elles ne considèrent pas les risques pour la sécurité que représente l'augmentation de la circulation.</li> <li>▪ Avoir accès au plan de sécurité et aux mesures de contrôle de l'augmentation de la circulation terrestre.</li> <li>▪ Questionnements sur les impacts de l'augmentation du camionnage et de la charge transportée sur le réseau routier, sur le bruit engendré, sur l'accès au site pour les usagers, sur la circulation et sur le transit dans le secteur.</li> <li>▪ Connaître les mesures pour garantir que les camions n'utiliseront que les voies de circulation spécifiquement définies dans l'étude de circulation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Déterminer les mesures d'atténuation prévues (ex. aménagement de traverses piétonnes supplémentaires, signalisation routière, dispositifs visant à détecter les piétons et les cyclistes).</li> <li>▪ Procéder à une nouvelle étude d'impact du camionnage en prenant en considération les circulations piétonne et cycliste en période estivale.</li> <li>▪ Travailler avec les arrondissements concernés pour faire changer les règlements sur la circulation et sur le stationnement, afin de garantir la redirection directe de la circulation de véhicules lourds sur les routes et les boulevards urbains vers les grandes artères autoroutières.</li> <li>▪ Évaluer d'autres emplacements potentiels pour l'implantation de l'usine à béton.</li> <li>▪ Déterminer des proportions modales réalistes (routier/ferroviaire) pour les 500 000 conteneurs qui feront annuellement l'objet d'une manutention et modéliser différents scénarios selon ces proportions.</li> <li>▪ Comparer les impacts environnementaux de ce transport terrestre comparativement au transport maritime.</li> <li>▪ Chiffrer les coûts du camionnage qui sont habituellement supportés par la collectivité, dont l'usage prématuré des routes.</li> </ul>



Tableau 1 Enjeux majeurs, préoccupations et recommandations des participants à la consultation de l'AEIC (suite)

ENJEUX	NOMBRE DE MÉMOIRES	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LES PARTICIPANTS
Faune aquatique et son habitat	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les travaux de construction et de dragage vont faire augmenter la turbidité dans les zones sensibles pour les poissons juvéniles et dans les zones de fraie.</li> <li>▪ Perte définitive et modification d'habitats par le projet de quai en eau profonde.</li> <li>▪ Le déplacement du front salin pourrait affecter les populations de poissons de ce secteur, amenant le déplacement de zones d'alimentation, de fraie ou de repos.</li> <li>▪ Aucune étude sur la faune benthique n'a été réalisée.</li> <li>▪ La biodiversité marine et la survie des espèces en péril, particulièrement le béluga, sont menacées par l'accroissement du trafic maritime.</li> <li>▪ L'habitat essentiel du bar rayé est menacé par les nouvelles infrastructures. Les objectifs de rétablissement de la population du bar rayé du programme ne sont pas pris en compte par le projet.</li> <li>▪ Le projet est en contradiction avec la volonté de la ville à protéger les habitats aquatiques de l'estuaire fluvial du Saint-Laurent.</li> <li>▪ Le manque de mesures de compensation tangibles, durables et efficaces en raison du manque de connaissances et d'experts consultés en la matière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Surveiller en continu la turbidité de l'eau pendant les travaux, afin d'interrompre le dragage lorsque nécessaire.</li> <li>▪ Suivre le rétablissement du milieu après les travaux.</li> <li>▪ Réaliser les travaux en dehors des périodes de fraie et de croissance des poissons juvéniles.</li> <li>▪ Réaliser une étude d'impact du projet sur la biodiversité benthique et ses services écologiques avec des données actualisées.</li> <li>▪ Éviter le dragage en période de reproduction de la moule zébrée.</li> <li>▪ Évaluer l'effet cumulatif de la perte et de la modification d'habitats pour les espèces d'intérêt en prenant en considération les projets passés et futurs du secteur et des autres aires de répartition des espèces.</li> <li>▪ Développer et proposer des projets compensatoires pour la perte d'habitat des quatre espèces d'importance.</li> <li>▪ Pour les effets cumulatifs, prendre en considération les travaux déjà effectués qui ont réduit et modifié l'habitat de ces espèces de poisson en amont et en aval de la zone d'étude, ainsi que toutes les pressions cumulées sur les aires de répartition de chaque espèce.</li> <li>▪ Rendre publics les résultats des études les plus récentes quant à l'utilisation des habitats aquatiques affectés par le projet et les derniers avis émis par les experts fédéraux concernés par le projet.</li> <li>▪ Rendre publique la nouvelle version du <i>Programme de rétablissement du bar rayé</i> dans les plus brefs délais.</li> <li>▪ Considérer le milieu touché par le projet comme un habitat de reproduction du bar rayé et non uniquement comme une voie de migration pour cette espèce.</li> </ul>
Préoccupations autochtones	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risques de contamination et d'accidents environnementaux pouvant affecter la biodiversité et, par le fait même, impacter grandement les activités de prélèvement tant traditionnelles qu'économiques.</li> <li>▪ Imposition de limites de captures de stock avec la diminution des populations de poissons.</li> <li>▪ Le dragage du chenal maritime modifiant l'écosystème, l'anthropisation des berges, l'édification de barrages et d'écluses, les espèces exotiques envahissantes introduites et la pollution de l'eau provenant des municipalités, des industries et du milieu agricole affectent l'abondance et la disponibilité de multiples populations de poissons du fleuve, notamment le bar rayé et l'esturgeon jaune.</li> <li>▪ L'anthropisation des berges et du territoire, l'augmentation de la navigation de plaisance et commerciale, la pollution liée à l'activité humaine, la pêche commerciale, les changements environnementaux ainsi que l'agriculture en terres inondables affectent la qualité des activités de pêche et de transmission des savoirs traditionnels.</li> <li>▪ Information insuffisante pour déterminer si le succès des pêches des populations de poissons d'intérêt diminuera en raison des impacts du projet.</li> <li>▪ Les paramètres démographiques (c'est-à-dire taux d'éclosion, taux de survie des jeunes, etc.) pouvant être affectés par un changement d'habitat de nidification pour les hirondelles de rivage ne sont pas pris en compte dans le bilan du rapport de suivi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impliquer et faire participer les communautés autochtones à toutes les étapes du projet, et dans tous les projets potentiels de compensation, aquatiques et terrestres.</li> <li>▪ Intégrer des actions, dans les mesures d'atténuation, qui prennent en compte les particularités de la main-d'œuvre, des initiatives pour un réajustement socioéconomique et des stratégies favorisant l'intégration, le développement et la mise en valeur de la main-d'œuvre autochtone.</li> <li>▪ Étendre la période de restriction des travaux de dragage jusqu'au 20 juin au lieu du 10 juin.</li> <li>▪ Offrir des avantages supplémentaires à la pêche traditionnelle dans les mesures de compensation.</li> <li>▪ Prévoir un projet de compensation pour les milieux humides.</li> <li>▪ Tenir compte de toutes les espèces à statut précaire, notamment les esturgeons, dans le plan de compensation.</li> <li>▪ Faire un suivi des habitats artificiels des hirondelles de rivage afin de vérifier si les habitats de remplacement permettent de contrebalancer la perte d'habitat naturel de nidification de l'espèce.</li> </ul>
Acceptabilité sociale et mode de consultation	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le processus d'évaluation environnementale et son processus démocratique sont compromis, car les impacts économiques et humains du changement de scénario n'ont pas été pris en compte dans les premières phases des consultations publiques.</li> <li>▪ Consultations publiques non conformes et ressemblant davantage à un exercice de communication.</li> <li>▪ Absence de séance publique de consultation pour le document de réponses aux questions (nouvelle étude d'impact).</li> <li>▪ Adopter des principes de transparence pour informer de manière appropriée, récurrente et soutenue la population avoisinante relativement à la performance environnementale de l'APQ.</li> <li>▪ Responsabilité conjointe des autorités provinciales et fédérales relativement à l'évaluation des impacts sur l'environnement du projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impliquer les citoyens dans toutes les prises de décisions et favoriser une concertation en amont et tout au long du projet.</li> <li>▪ Faciliter l'accès à l'information et aux données.</li> <li>▪ Utiliser des mécanismes de concertation provenant de la gestion intégrée du Saint-Laurent dans le développement de projets ayant des impacts significatifs sur le milieu.</li> <li>▪ Créer ou réviser l'efficacité des comités locaux de bon voisinage ou de liaison sur des principes relatifs à la gouvernance participative et à la gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL).</li> <li>▪ Obtenir des avis et des analyses d'experts indépendants, notamment les comités de Zones d'intervention prioritaire (ZIP) et leur confier les mandats d'animation des divers comités, pour mettre en œuvre des mesures de compensation et pour mener des campagnes de sensibilisation sur les enjeux liés au développement portuaire.</li> <li>▪ Adhérer à une certification ou une accréditation environnementale pour les opérations portuaires.</li> </ul>



Tableau 2 Enjeux secondaires, préoccupations et recommandations des participants

ENJEUX SECONDAIRES	NOMBRE DE MÉMOIRES	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LES PARTICIPANTS
Choix du site / relocalisation	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le manque d'espace amène des travaux plus coûteux et l'empiétement dans le milieu aquatique.</li> <li>Les raisons environnementales et sociales justifient une relocalisation des activités de transbordement de vrac en dehors du périmètre urbain de Québec.</li> <li>Aucun site alternatif hors de la région de Québec n'a été considéré.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relocaliser les infrastructures à l'extérieur des grands centres urbains.</li> <li>Adopter une gestion intégrée des activités portuaires et non en silo.</li> <li>Déménager les activités en vrac qui ne nécessitent pas de quai en eau profonde.</li> </ul>
Qualité des eaux de surface et souterraine	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'assurer que des mesures seront mises en place pour recueillir et pour traiter les eaux de ruissellement avant de les diriger vers le réseau pluvial et le fleuve Saint-Laurent.</li> <li>S'assurer que des mesures seront prises pour garantir la qualité de l'eau dans la Baie de Beauport durant les travaux et l'exploitation.</li> </ul>	S.O.
Sécurité / transport maritime et déversement	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Danger pour la santé et la sécurité des riverains, ainsi que menace pour l'habitat des poissons et pour la survie des espèces de poissons et des mammifères marins (béluga).</li> <li>Connaître le nombre maximum de navires que le port pourra accueillir à chacune des saisons, ainsi que l'achalandage actuel sur le fleuve, selon les saisons et le type de navigation.</li> <li>Avoir une assurance que seuls les types de navires présentés accosteront au Port de Québec.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demander à l'AEIC d'imposer que le transport maritime induit par le projet soit intégré comme condition d'autorisation.</li> </ul>
Qualité des sédiments	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>La disposition des sédiments contaminés hors site est un élément majeur.</li> <li>L'APQ minimise systématiquement l'impact de la dispersion de sédiments contaminés dans la colonne d'eau dans son étude.</li> <li>Les écosystèmes essentiels à la biodiversité du Québec sont affectés par ce dragage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en place une évaluation environnementale distincte par le gouvernement du Québec.</li> <li>Évaluer le dragage et l'agrandissement de la voie navigable lors d'une évaluation environnementale stratégique (ÉES) et des processus d'évaluation environnementale des différents projets portuaires.</li> </ul>
Milieux terrestres et/ou riverains, qualité des sols	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le remblayage créera une presqu'île devant Québec, au-delà du centre du fleuve, pour permettre des activités portuaires nuisibles au développement touristique du Québec.</li> </ul>	S.O.
Effets cumulatifs	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune analyse globale permettant de prendre en compte et de comprendre l'ensemble des effets cumulatifs sur les différents milieux (habitat du poisson, qualité de l'air, santé, etc.) des projets passés, actuels et futurs n'a été réalisée.</li> <li>Nécessité d'évaluer et de considérer les effets cumulatifs des nombreux projets portuaires le long du fleuve sur l'écosystème du Saint-Laurent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer les effets cumulatifs des projets de construction ou d'agrandissement d'infrastructures portuaires au niveau de la phase stratégique du projet à l'aide d'une ÉES s'appuyant sur la Stratégie maritime du Québec.</li> <li>Faire la liste des projets actuels ou en cours le long du Saint-Laurent et analyser leurs impacts cumulatifs.</li> <li>Prendre en compte dans l'analyse des impacts cumulatifs de tous les projets les impacts liés à l'augmentation du trafic maritime et routier (proposer des mesures de compensation pour les émissions de GES), au dragage, aux impacts sur le paysage et aux nombreuses autres pressions sur le Saint-Laurent.</li> </ul>

Tableau 2 Enjeux secondaires, préoccupations et recommandations des participants (*suite*)

ENJEUX SECONDAIRES	NOMBRE DE MÉMOIRES	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS ÉMISES PAR LES PARTICIPANTS
Oiseaux et leur habitat	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Effets résiduels sur les oiseaux nicheurs et migrateurs et la perte d'habitat en considérant les effets cumulatifs, même s'ils sont qualifiés de « peu importants ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adapter les mesures d'atténuation prévues en fonction du plan de conservation de la Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) des Battures-de-Beauport 2020.</li> <li>▪ Réaliser une étude sur l'impact de la présence d'une plus grande proportion de grands navires dans le Saint-Laurent sur les mammifères marins.</li> </ul>
Rôle de l'AEIC et processus de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE)	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Questionnement selon lequel l'AEIC peut exiger du Port une conformité aux normes et aux règlements environnementaux québécois, ainsi qu'aux meilleures pratiques internationales.</li> <li>▪ Inconcevable que l'AEIC accorde une permission pour le projet à une entreprise qui n'a pas démontré sa volonté à régler définitivement le problème de dispersion des poussières. Aucune amélioration n'a été apportée au projet et les résidents ne sont pas pris en compte par le Port de Québec.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faire une évaluation environnementale stratégique (ÉES) pour les grands projets industriels.</li> <li>▪ Soumettre les projets priorités à une évaluation d'impact ciblée telle que celles proposées par l'AEIC dans la refonte de la loi.</li> <li>▪ Réaliser l'examen des évaluations environnementales grâce à une Commission conjointe fédérale-provinciale.</li> </ul>
Gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement maritime et portuaire actuel « en silo » qui ne correspond pas aux principes de la GISL.</li> <li>▪ Gestion du système portuaire complexe qui nécessite une meilleure coordination des politiques fédérales et provinciales.</li> <li>▪ Pertinence d'incorporer une vision globale et comparative du projet Laurentia relativement aux différents projets portuaires développés le long du fleuve dans les dernières années.</li> <li>▪ Questionnement sur la coexistence de deux projets de terminaux de conteneurs à proximité et d'envergure similaire (Contrecoeur et Laurentia).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Clarifier la juridiction environnementale applicable aux administrations portuaires canadiennes.</li> <li>▪ Reconnaître l'application des lois québécoises dans les projets de construction ou d'agrandissement portuaire des administrations portuaires canadiennes (APC).</li> <li>▪ Mettre en place un guichet unique pour tous les travaux d'agrandissement d'infrastructures portuaires et d'entretien du chenal de navigation.</li> <li>▪ Réaliser un plan d'optimisation des infrastructures portuaires actuelles.</li> </ul>
Mesures de surveillance et de suivi	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Absence d'un suivi sur la qualité de l'eau et des sédiments à la suite des travaux de construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nécessité d'obtenir des informations concernant le plan de gestion environnementale au regard des installations actuelles et futures.</li> <li>▪ Nécessité d'obtenir des informations sur le plan de suivi de la performance du système de gestion environnementale prévu par le Port.</li> <li>▪ Nécessité d'obtenir des informations sur les outils de suivi et de mesure qui s'ajouteront à ceux existants.</li> </ul>

## 4 ACTIONS PRISES PAR L'APQ

Il est à noter que le projet Beauport 2020, maintenant nommé projet Laurentia, a été optimisé à la suite de l'entente commerciale signée avec Hutchison Ports et la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada (CN). Cette étape d'optimisation du projet a offert une occasion additionnelle d'intégrer les préoccupations soulevées par les citoyens, les groupes environnementaux et les organismes lors de la consultation de juin 2019. Par conséquent, plusieurs études et activités ont été entreprises ou poursuivies par l'APQ en 2019 dans lesquelles a été intégrée, lorsque possible, la contribution citoyenne.

Le résultat de ces études et de ces activités sera rendu disponible par le biais des 23 feuillets thématiques qui sont produits pour à la fois intégrer les effets environnementaux des optimisations du projet Laurentia et répondre à la seconde série de questions et de commentaires formulés par l'AEIC en août 2019. Il s'agit des feuillets suivants :

- A- Raison d'être du projet
- B- Variantes
- C- Description de projet
- 1. Conditions climatiques et météorologiques
- 2. Qualité de l'air ambiant
- 3. Environnement sonore
- 4. Environnement lumineux nocturne
- 5. Conditions hydrodynamiques et régime sédimentologique
- 6. Qualité de l'eau de surface
- 7. Sols et eau souterraine
- 8. Environnement sonore subaquatique
- 9. Qualité des sédiments
- 10. Milieux terrestres et riverains
- 11. Faune terrestre et ses habitats
- 12. Faune aquatique et ses habitats
- 13. Oiseaux et leurs habitats
- 14. Zones écosensibles désignées
- 15. Milieu humain autochtone
- 16. Utilisation du territoire et de ses ressources
- 17. Utilisation des voies navigables et du plan d'eau
- 18. Plans sanitaire et socioéconomique
- 19. Environnement visuel et paysage
- 20. Patrimoine naturel, culturel et archéologique

Afin de pouvoir apprécier les efforts consentis par l'APQ pour tenir compte des préoccupations et des recommandations formulées par les différentes parties prenantes dans le contexte du projet, les sections suivantes résument ce qui a été fait en 2019 pour mieux justifier le projet, pour optimiser le projet Laurentia, pour mettre à jour certaines études sectorielles et pour poursuivre les activités consultatives.

## 4.1 RAISON D'ÊTRE DU PROJET ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Plusieurs préoccupations sont soulevées par certaines parties prenantes depuis le début du projet à l'égard de la raison d'être du projet et des retombées économiques anticipées du projet Laurentia. Des efforts pour améliorer la compréhension de la nécessité du projet ont notamment été déployés lors des rencontres tenues auprès des différentes parties prenantes. Lors de ces rencontres, il a notamment été question du nouveau partenaire (Hutchison Ports), un leader mondial dans la manutention et le transport de conteneurs maritimes. Cette entente commerciale a ainsi permis de reconfirmer la vocation à 100 % conteneurs du nouveau terminal.

Une étude coûts-bénéfices a aussi été commandée à une firme spécialisée, laquelle sera rendue disponible dans le feuillet A (*Raison d'être du projet*) faisant partie du document de réponses à la seconde série de questions et de commentaires formulés par l'ÀÉIC.

## 4.2 DESCRIPTION DES OPTIMISATIONS AU PROJET LAURENTIA

En unissant ses forces avec celles de Hutchison Ports et du CN, l'APQ a amélioré sa proposition initiale (projet Beauport 2020 – exploitation 100 % conteneurs) en s'adjoignant l'expérience d'exploitants de réseaux de logistique bien établis et en adoptant des technologies de manutention de conteneurs d'avant-garde dont l'efficacité a fait ses preuves dans le monde entier. En collaboration avec ses partenaires, l'APQ a produit un document qui décrit les précisions et les améliorations proposées à la version de son projet rendue publique en avril 2018 et qui avait fait l'objet de la consultation de l'ÀÉIC en juin 2019.

En résumé, les efforts consentis ont permis de :

- ▶ simplifier les infrastructures et l'aménagement du terminal;
- ▶ optimiser la chaîne opérationnelle du terminal en intégrant des technologies de manutention de conteneurs d'avant-garde dont l'efficacité a fait ses preuves dans le monde entier;
- ▶ permettre d'éviter ou de réduire davantage, et ce, dès la phase de conception, certains effets environnementaux résiduels identifiés dans l'étude d'impact sur l'environnement et qui ont fait l'objet de préoccupations par les parties prenantes, dont :
  - la qualité de l'air et les nuisances sur les populations avoisinantes en privilégiant des équipements électriques ou hybrides;
  - la perturbation de l'habitat du poisson, en réduisant la superficie de la zone de dragage de près de 40 %;
  - la perception de l'environnement lumineux nocturne, en raison de la diminution des exigences en éclairage résultant de la semi-automatisation du terminal;
  - l'achalandage routier sur le réseau routier de la ville de Québec, en privilégiant le transport ferroviaire pour l'approvisionnement des matériaux pendant la construction et le transport des conteneurs pendant la phase d'exploitation.

Parmi les composantes du projet qui ont été optimisées dans ce processus, soulignons l'écran visuel et acoustique aménagé entre la Baie de Beauport et le nouveau terminal, ainsi que la nouvelle zone récréotouristique pour l'entreposage et la descente de petites embarcations, dont les concepts ont été revus en cocréation avec le Forum des usagers de la Baie de Beauport (FUBB). Au terme de cet exercice qui s'est déroulé sur plusieurs mois, la mesure d'atténuation initialement proposée a ainsi pu être mieux intégrée dans son milieu d'insertion.

Cette description révisée du projet Laurentia sera rendue disponible dans le fascicule C (*Description du projet*) du document de réponse à la seconde série de questions et de commentaires transmis en août 2019.

### 4.3 MISE À JOUR D'ÉTUDES SECTORIELLES

Dans l'objectif d'évaluer les effets environnementaux des optimisations au projet Laurentia et de répondre aux questions et aux commentaires de l'AEIC, l'APQ a procédé à la mise à jour de près d'une dizaine d'études sectorielles (tableau 3). La nécessité de réaliser la mise à jour de ces études a aussi permis d'améliorer certains scénarios de modélisation pour tenir compte de préoccupations ou de suggestions qui ont été formulées par les différentes parties prenantes.

Tableau 3 Études sectorielles mises à jour dans le contexte du projet Laurentia

ÉTUDE SECTORIELLE MISE À JOUR	PRINCIPALE PRÉOCCUPATION PRISE EN COMPTE	FASCICULE
Modélisation de la dispersion atmosphérique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorisation de meilleures technologies</li> <li>▪ Critères de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)</li> <li>▪ Émissions de gaz à effet de serre</li> <li>▪ Contaminants considérés</li> <li>▪ Secteurs avoisinants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 : Qualité de l'air ambiant</li> <li>▪ 18 : Plans sanitaire et socioéconomique</li> </ul>
Modélisation du bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorisation de meilleures technologies</li> <li>▪ Secteurs avoisinants</li> <li>▪ Écran visuel et acoustique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 : Environnement sonore</li> <li>▪ 18 : Plans sanitaire et socioéconomique</li> </ul>
Simulations de la luminosité nocturne	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorisation de meilleures technologies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4 : Environnement lumineux nocturne</li> </ul>
Conditions hydrodynamiques et régime sédimentologique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Érosion de la plage</li> <li>▪ Poisson et son habitat</li> <li>▪ Utilisation de la Baie de Beauport</li> <li>▪ Qualité de l'eau de baignade</li> <li>▪ Sécurité des activités nautiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5 : Conditions hydrodynamiques et régime sédimentologique</li> <li>▪ 6 : Qualité de l'eau de surface</li> <li>▪ 10 : Milieux terrestres et riverains</li> <li>▪ 12 : Faune aquatique et ses habitats</li> <li>▪ 16 : Utilisation du territoire et de ses ressources</li> </ul>
Régime des vents	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilisation de la Baie de Beauport</li> <li>▪ Sécurité des activités nautiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1 : Conditions climatiques et météorologiques</li> <li>▪ 16 : Utilisation du territoire et de ses ressources</li> <li>▪ 17 : Utilisation des voies navigables et du plan d'eau</li> </ul>
Poissons	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Activités de dragage</li> <li>▪ Habitat essentiel du bar rayé</li> <li>▪ Période de restriction</li> <li>▪ Compensation</li> <li>▪ Activités de prélèvement de la ressource</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 12 : Faune aquatique et ses habitats</li> <li>▪ 15 : Milieu humain autochtone</li> <li>▪ 16 : Utilisation du territoire et de ses ressources</li> </ul>

Tableau 3 Études sectorielles mises à jour dans le contexte du projet Laurentia (*suite*)

ÉTUDE SECTORIELLE MISE À JOUR	PRINCIPALE PRÉOCCUPATION PRISE EN COMPTE	FASCICULE
Études de circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts de la hausse du camionnage</li> <li>Sécurité ferroviaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18 : Plans sanitaire et socioéconomique</li> </ul>
Étude toxicologique des risques sur la santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Critères de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)</li> <li>Contaminants considérés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18 : Plans sanitaire et socioéconomique</li> </ul>
Simulations visuelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Points de vue</li> <li>Écran visuel et acoustique</li> <li>Utilisation de la Baie de Beauport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>19 : Environnement visuel et paysage</li> </ul>
Caractérisation de la qualité des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion des sols contaminés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7 : Sols et eau souterraine</li> </ul>
Environnement sonore subaquatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bruit subaquatique lié au battage des pieux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 : Environnement sonore subaquatique</li> </ul>
Caractérisation des milieux terrestres et humides	<ul style="list-style-type: none"> <li>Empiètement dans les milieux terrestres et humides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 : Milieux terrestres et riverains</li> <li>13 : Oiseaux et leurs habitats</li> </ul>

#### 4.4 ACTIVITÉS CONSULTATIVES

Depuis le début du projet, l'APQ a favorisé la participation citoyenne en privilégiant différents moyens de communication (p. ex. comités, rencontres et journées portes ouvertes). À la suite de l'optimisation du projet Laurentia, l'APQ et différents experts ont rencontré la grande majorité des parties prenantes au cours de 42 rencontres réparties sur plusieurs mois (tableau 4). Ces rencontres ont été l'occasion, d'une part, de présenter les optimisations apportées au projet Laurentia et les effets environnementaux associés et, d'autre part, de discuter de certaines préoccupations qui avaient été formulées en juin 2019.

Parmi les parties prenantes rencontrées figurent les dix Premières Nations impliquées depuis le début du projet<sup>1</sup>. Ces rencontres ont donné l'occasion à l'APQ de préciser la nature des préoccupations soulevées par les Premières Nations dans les questions et les commentaires reçus, mais également de présenter le projet Laurentia.

Tableau 4 Rencontres réalisées auprès des parties prenantes depuis juin 2019

PARTIE PRENANTE RENCONTRÉE	DATE	THÉMATIQUE ABORDÉE
Bloc Québécois – Députée Julie Vignola	2019-12-02	Visite des installations portuaires et du site projeté du projet Laurentia Présentation du projet Laurentia, échanges sur les préoccupations
Bloc Québécois – Députée Julie Vignola	2020-02-12	Suite de la rencontre du 2 décembre 2019 Présentations des mesures environnementales et des mesures d'atténuation existantes
CCPC	2019-11-14	Nouveau processus de l'Agence pour la deuxième série de questions

<sup>1</sup> Au moment de produire ce document, les Premières Nations mohawks n'avaient pas encore été rencontrées afin de leur présenter le projet Laurentia et de discuter de leurs préoccupations. Cette rencontre est prévue prochainement.

Tableau 4 Rencontres réalisées auprès des parties prenantes depuis juin 2019 (suite)

PARTIE PRENANTE RENCONTRÉE	DATE	THÉMATIQUE ABORDÉE
CCPC	2019-09-24	Mise à jour du projet Laurentia et présentation du CN
CCPC	2020-03-12	Suivi sur le projet Laurentia
CCPC	2019-06-20	Mise à jour du projet Beauport 2020 par rapport au projet Laurentia
Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale-Nationale	2019-06-19	Mise à jour du projet Beauport 2020 par rapport au projet Laurentia
Chambre de commerce et groupe de développement économique de Chaudière-Appalaches	2019-07-09	Présentation du projet Laurentia
Organisme des bassins versants de la Capitale	2019-06-19	Mise à jour du projet Beauport 2020 par rapport au projet Laurentia
Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime	2020-01-23	Présentation du projet Laurentia aux nouveaux arrivants dans le domaine maritime
CVAP	2020-01-30	Suivi sur le projet Laurentia
CVAP	2019-11-28	Nouveau processus de l'Agence pour la deuxième série de questions
CVAP	2019-09-26	Mise à jour du projet Laurentia et présentation du CN
CVAP	2019-06-13	Mise à jour du projet Beauport 2020 par rapport au projet Laurentia
CVAP	2019-06-27	Visite des installations portuaires et du site projeté du projet Laurentia
Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale	2019-12-18	Présentation de la mise à niveau du projet Laurentia – Bonifications et améliorations
FUBB	2020-03-30	Étude des vents – Mise à jour et plan final de la Baie de Beauport
FUBB	2019-12-17	Proposition du plan d'aménagement et atelier de cocréation
FUBB	2019-11-14	Discussion sur les besoins du FUBB dans le cadre de l'aménagement à planifier
FUBB	2019-09-04	Présentation du projet Laurentia et proposition de cocréation pour un plan d'aménagement
FUBB	2018-03-30	Présentation de l'étude des vents
FédéCP	2020-01-08	Suivi du statut du bar rayé à la suite de l'annonce du COSEPAC
FédéCP	2019-07-24	Présentation des résultats des efforts déployés pour le suivi du bar rayé à l'été 2019
FédéCP	2019-02-06	Présentation des études sur les poissons
Institut de développement urbain du Québec (IDU) – Conférence auprès des membres (300 participants)	2019-11-20	Présentation du projet Laurentia – Bonification et améliorations
Québec solidaire – Député Sol Zanetti	2019-09-05	Visite des installations portuaires et du site projeté du projet Laurentia, Présentation du projet Laurentia, échanges sur les préoccupations
Québec solidaire – Député Sol Zanetti	2019-11-22	Suite de la rencontre du 5 septembre – Présentations des mesures environnementales et des mesures d'atténuation existantes

Tableau 4 Rencontres réalisées auprès des parties prenantes depuis juin 2019 (suite)

PARTIE PRENANTE RENCONTRÉE	DATE	THÉMATIQUE ABORDÉE
Regroupement des gens d'affaires de Beauce-Sud	2019-09-23	Visites des installations portuaires et du site projeté du projet Laurentia, présentation du projet Laurentia.
Table de concertation du Vieux-Québec	2019-11-07	Point de suivi sur le projet Laurentia
Nation huronne-wendat	2020-01-21	Projet Laurentia, préoccupations de la NHW et réponses proposées
Nation huronne-wendat	2019-09-06	Mise à jour des connaissances sur les poissons, suivi été 2019
Nation huronne-wendat	2019-10-10	Suivi pour collaboration dans le cadre du projet Laurentia
Nation huronne-wendat	2019-12-13	Suivi pour collaboration dans le cadre du projet Laurentia
Nation huronne-wendat	2020-02-21	Suivi pour collaboration dans le cadre du projet Laurentia
Nation huronne-wendat	2020-04-03	Suivi pour collaboration dans le cadre du projet Laurentia
Nation huronne-wendat	2019-02-26	Suivi Beauport 2020 et planification de l'été 2019 (poissons)
Grand Conseil de la Nation Waban-Aki	2020-01-15	Bonifications et améliorations au projet Laurentia, préoccupations du GCNWA et réponses proposées
Grand Conseil de la Nation Waban-Aki	2019-09-09	Présentation des études sur les poissons et du projet Laurentia
Conseil des Innus de Pessamit	2020-01-10	Projet Laurentia – Préoccupations du Conseil des Innus de Pessamit et réponses proposées
Conseil des Innus de Pessamit, Première Nation Innus Mashteuiatsh et Conseil de la Première Nation des Innus Essipit	2020-02-28	Préoccupations du Conseil des Innus de Pessamit et réponses proposées, projets de compensations potentiels, collaborations et partenariat potentiels
Première Nation Malécites de Viger	2020-03-19	Projet Laurentia, préoccupations des Malécites et réponses proposées
Première Nation Innus Mashteuiatsh et Conseil de la Première Nation des Innus Essipit	2020-01-29	Projet Laurentia, préoccupations des Innus de Mashteuiatsh et Essipit et réponses proposées

## 5 CONCLUSION

L'APQ a mandaté Englobe afin qu'elle effectue une analyse et une synthèse des mémoires déposés à la suite d'une période de consultation du public de l'AEIC sur le projet Beauport 2020, comme déposé en avril 2018. Cette synthèse a permis de faire ressortir les principaux enjeux et thématiques soulevés, ainsi que les recommandations émises par les parties prenantes dans les mémoires.

Le mandat a pu être réalisé à partir des différents éléments suivants :

- ▶ Fiches présentant le contenu principal des mémoires (1 fiche par mémoire);
- ▶ Tableau synthèse qui dévoile l'essentiel du message et détermine le niveau de préoccupation des enjeux soulevés;
- ▶ Tableau d'analyse des principaux enjeux selon les thématiques, les préoccupations et les recommandations énoncées par les différentes parties prenantes.

À la lumière de cette analyse, il ressort que les principaux enjeux soulevés par les parties prenantes concernent les retombées économiques, la raison d'être du projet, la qualité de l'air, l'environnement sonore, le paysage, les gaz à effet de serre, l'achalandage routier, le transport ferroviaire, la santé et l'usage récréatif de la Baie de Beauport. À ces enjeux s'ajoutent la concurrence avec le port de Montréal, le mauvais emplacement géographique, la déconnexion du projet avec les citoyens et la vision de l'heure qui est de transformer les berges tout en préservant la biodiversité. Il semble que depuis le dépôt des mémoires à l'été 2019, une certaine évolution des positions des parties prenantes pourrait être observée en raison des optimisations apportées au projet Laurentia.

Afin de pouvoir intégrer le plus possible les préoccupations dans la conception du projet Laurentia, l'APQ a exigé de ses partenaires la prise en compte de plusieurs d'entre elles dans les optimisations apportées à la suite de la signature de l'entente commerciale. Le résultat des études mises à jour et des activités complémentaires sera intégré dans les différents fascicules thématiques qui seront déposés pour répondre à la seconde série de questions et de commentaires reçus de l'AEIC en août 2019.



## **Annexe 1    Tableau synthèse des mémoires déposés à l'AÉIC à l'été 2019**



Annexe 1 Commentaires généraux issus des mémoires déposés à l'AEIC à l'été 2019

N° DU MÉMOIRE	ORGANISATION (COORDONNÉES)	NBRE DE PAGES	NIVEAU DE PRÉOCCUPATION ESTIMÉ	COMMENTAIRES
1	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale	6	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le CIUSSS s'inquiète de la santé des riverains qui sont déjà aux prises avec des problématiques majeures de santé et de morbidité. Les conditions de vie et l'état de santé de cette population sont considérés comme déjà moins avantageux qu'ailleurs. Le mémoire explique que le développement doit se faire dans le respect de la communauté et la prévention des risques pour la santé publique.</li> </ul>
2	CRE-CN	97	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire développe un argumentaire solide sur plusieurs préoccupations. Il pose la question de la pertinence du projet considérant l'ampleur des impacts. Le mémoire cible la fragilité de l'étude d'impact et la nécessité du projet. Le CRE s'est prononcé contre le projet tant que l'APQ n'applique pas ses recommandations dans un contexte de compétition avec le port de Montréal et de cohabitation de plus en plus complexe avec les mammifères marins et les autres navires.</li> </ul>
3	Équiterre	33	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire juge l'étude d'impact sur l'environnement invalide. Le projet final aura des répercussions sur l'ensemble du corridor du Saint-Laurent, et la population n'a pas pu obtenir des consultations publiques à la hauteur de la problématique. De plus, l'organisme estime que les projets portuaires sur le fleuve Saint-Laurent sont évalués isolément sans qu'aucune évaluation stratégique ne soit réalisée au préalable ou qu'un plan de gestion intégrée ne vienne encadrer la mise en place de nouvelles infrastructures.</li> </ul>
4	Véronique Lalonde, Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec	20	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec se dit perturbée par ce projet qui pourrait voir le jour sans justifications économiques et évaluation des impacts environnementaux sérieuses. Elle estime que le promoteur minimise grandement les émissions de particules et de contaminants dans l'atmosphère, et exclut les données connues et accessibles. Plusieurs normes ou valeurs guides seront ainsi dépassées. Elle décrit l'attitude du promoteur et ses relations avec la communauté comme étant de la piètre qualité. Elle recommande le refus de ce projet, peu importe le scénario d'exploitation considéré.</li> </ul>
5	Réseau environnement	9	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour l'organisme, l'APQ doit s'engager 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. Il met de l'avant plusieurs arguments concernant le trafic routier, la qualité de l'air, l'environnement sonore, tant pour les humains que la faune maritime, ainsi que la dégradation de son habitat.</li> </ul>
6	Roy Yvan	16	Ambigu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le citoyen n'exprime pas clairement son refus ou son approbation du projet. Il s'attarde surtout sur la valeur historique et paysagère de la Baie de Beauport.</li> </ul>
7	Association de kitesurfeurs et véliplanchistes de Québec (AKVQ)	7	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans le mémoire sont présentés des questionnements quant aux restrictions anticipées et aux conditions concrètes imposées à l'usage récréatif de la Baie de Beauport pour les kitesurfeurs et les véliplanchistes.</li> </ul>
8	Accès Saint-Laurent Beauport	293	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce mémoire présente une analyse très négative du projet en vertu de laquelle il estime que le projet ne devrait pas avoir lieu. Ainsi, le projet ne colle pas avec la vision urbanistique des villes mondiales actuelles et de l'aménagement du bord de l'eau. Il propose une analyse contradictoire de la viabilité économique du projet Laurentia et, finalement, il critique l'estimation faite par l'APQ des emplois directs et l'analyse faite de la pollution de l'air par les navires. Le mémoire présente des arguments solides appuyés par des études scientifiques. Chaque partie du mémoire contient des recommandations adressées à l'APQ.</li> </ul>
9	Bonin Mireille, Gagnon, Monique, Dorval, Claudine, Paiement, Pierrette	8	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce mémoire se concentre sur la question géopolitique du projet, accusant Québec de se livrer aux superpuissances. Il estime non avvenu le besoin d'agrandir le Port de Québec, l'environnement de Québec étant incompatible avec un port industriel. Ce mémoire ouvre la porte à un commerce intérieur valorisant la qualité de vie du milieu et de son patrimoine. Ses auteurs sont contre le fait d'accorder des droits sur notre territoire à une compagnie étrangère, surtout dans le contexte de l'emprise chinoise.</li> </ul>
10	Bulota Marius	1	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire ne se prononce pas contre le développement du Port de Québec. L'auteur raconte son expérience personnelle comme coordonnateur des opérations portuaires. Il soutient ce besoin d'expansion, mais ailleurs que dans la Baie de Beauport.</li> </ul>
11	Conseil de quartier du Vieux-Limoilou	7	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire interpelle le promoteur sur plusieurs sujets et exprime l'idée que le projet du promoteur n'est pas encore au point. Il défend l'inacceptabilité du projet, tant sur le plan social qu'environnemental.</li> </ul>
12	Conseil des Innus de Pessamit	4	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire se concentre surtout sur les préoccupations autochtones relativement à la pêche d'alimentation, au territoire traditionnel et au mode de consultation.</li> </ul>
13	Comité de vigilance des activités portuaires de Québec (CVAP)	16	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le CVAP estime que le promoteur ne présente pas une analyse complète des effets environnementaux, surtout les impacts cumulatifs sur les aspects sanitaires et sécuritaires. Il n'accepte aucune augmentation d'émissions de contaminants dans l'air liée aux activités du terminal de conteneurs. Il estime que des défis demeurent concernant l'efficacité des échanges d'information entourant certaines problématiques liées aux activités du Port de Québec, principalement sur la qualité actuelle de l'air. Finalement, le CVAP trouve déplorable que le mandat de l'AEIC et de ses experts n'inclut pas l'analyse de la justification économique du projet ou de ses retombées économiques.</li> </ul>
14	Lise Fontaine	1	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire se concentre surtout sur la vie sociale que procure la Baie de Beauport.</li> </ul>
15	Gauthier, Jean	6	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'auteur fait part de la valeur historique culturelle et identitaire du Port de Québec. Il ne comprend pas comment l'industrie peut supplanter ces valeurs.</li> </ul>
16	Genest, Anne- Louise	1	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>La citoyenne s'en remet à l'AEIC pour procéder à des recommandations valables.</li> </ul>
17	Groupe d'Initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)	11	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce mémoire estime qu'il n'existe aucune assurance de faisabilité concernant l'espace alloué aux infrastructures de transport et de gestion intermodales pour réaliser le transit terrestre des conteneurs.</li> </ul>
18	Jean Goulet	2	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le citoyen évoque un projet dépassé qui va à l'encontre des projets d'aujourd'hui, qui préconisent la préservation de la vie sur la terre.</li> </ul>
19	Marie Gourdeau	1	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elle témoigne d'une mauvaise compréhension du projet et de ses impacts.</li> </ul>
20	Grand Conseil de la Nation Waban-Aki	11	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire se concentre surtout sur les préoccupations autochtones relatives à la pêche, au territoire traditionnel et au mode de consultation.</li> </ul>



N° DU MÉMOIRE	ORGANISATION (COORDONNÉES)	NBRE DE PAGES	NIVEAU DE PRÉOCCUPATION ESTIMÉ	COMMENTAIRES
21	Daniel Guay	6	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le citoyen évoque un impérialisme chinois qui risque de soumettre le Québec à son joug, tant économique que politique.</li> </ul>
22	Nation huronne-wendat	4	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire discute des aspects très spécifiques du projet liés aux droits autochtones, à une demande de partenariat pour les projets de compensation et à l'appréciation des efforts du promoteur à documenter les savoirs de la Nation huronne-wendat.</li> </ul>
23	Nature-Québec	7	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nature Québec appuie les questionnements et les recommandations exprimés par ses partenaires de la coalition SOS Port de Québec, soit Initiative citoyenne Vigilance Port de Québec, Eau Secours, Équiterre, GIRAM et Accès Saint-Laurent Beauport.</li> </ul>
24	Seaborn	1	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seaborn a perdu confiance envers le présent projet et se demande comment garantir que la vocation restera celle d'un terminal de conteneurs et non pas de vrac comme le reste des infrastructures existantes, ce qui serait un fiasco environnemental et de santé publique. Il évoque aussi la mauvaise réputation de l'entreprise.</li> </ul>
25	Stratégie Saint-Laurent	43	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire présente des arguments solides appuyés par des études scientifiques sur plusieurs sujets. Chaque partie du mémoire adresse des recommandations à l'APQ. Les sujets touchés sont très larges, comme l'acceptabilité sociale et le mode de consultation, le trafic ferroviaire et routier, la qualité de l'air, etc.</li> </ul>
26	Maude Tremblay	1	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire décrit la mauvaise volonté du Port de Québec à répondre à la réglementation environnementale et aux problèmes existants. Le mémoire utilise un ton exaspéré pour démontrer sa frustration.</li> </ul>
27	Jean-Pierre Vermette	5	Élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire vise à démontrer la mauvaise foi de l'entreprise quant à l'intégration du projet dans le Port de Québec. L'auteur du mémoire évoque l'inacceptabilité du projet au regard de ses multiples impacts environnementaux, mais aussi de la tendance mondiale qui consiste à redonner l'usage des berges aux citoyens.</li> </ul>
28	ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches	6	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'auteur du mémoire ne remet pas en cause le projet, mais demande des éclaircissements sur les différents arguments amenés par le promoteur au sujet des retombées économiques, de l'habitat du poisson et de l'usage de la Baie de Beauport.</li> </ul>
29	Accès Saint-Laurent Beauport	35	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le mémoire évoque surtout la pertinence et la justification du nouveau terminal en matière de transit maximal annuel et de création d'emplois. La présentation des résultats de l'étude sur la qualité de l'air pourrait aussi être améliorée pour répondre aux préoccupations soulevées (effets cumulatifs, ventilation selon les facteurs géographiques, etc.).</li> </ul>





