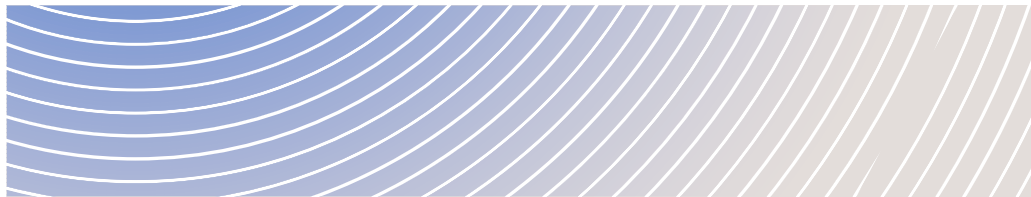




Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Rapport d'analyse



DEMANDE DE DÉSIGNATION DU **PROJET DE TERMINAL INTERNATIONAL DE
CONTENEURS AU PORT DE QUÉBEC** CONFORMÉMENT À LA *LOI SUR
L'ÉVALUATION D'IMPACT*

10 août 2026

Canada 



© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par la ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature, 2026.

Cette publication peut être reproduite sans autorisation pour usage personnel ou interne dans la mesure où la source est indiquée en entier. Toutefois, la reproduction multiple de cette publication, en tout ou en partie, à des fins de redistribution nécessite l'autorisation écrite préalable de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3 ou information@iaac-aeic.gc.ca.

No de catalogue : 106-296/2026F-PDF

ISBN 978-0-662-39896-7

Le document est aussi publié en anglais, sous le titre : Analysis Report – Whether to designate the Port of Quebec International Container Terminal Project pursuant to the *Impact Assessment Act*



Table des matières

Rapport d'analyse	1
Objet.....	1
Contexte de la demande	1
Contexte du projet.....	2
Aperçu du projet.....	2
Composantes et activités du projet	3
Précision	4
Analyse de la demande de désignation.....	5
Autorité pour désigner le projet	5
Mécanismes législatifs existants	6
Effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale	8
Effets directs ou accessoires négatifs	13
Préoccupations du public	14
Répercussions préjudiciables sur les droits des peuples autochtones.....	14
Autres éléments pris en compte.....	15
Évaluations régionales et stratégiques.....	18
Conclusion	18



Objet

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) a préparé ce rapport aux fins d'examen par le président de l'AEIC en réponse à la demande de désignation du projet de terminal international de conteneurs au Port de Québec (le projet) envisagé par QSL International Ltée (le promoteur), conformément à l'article 9 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI).

Contexte de la demande

Le 29 avril 2026, la ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature (la ministre) a reçu une demande de désignation pour le projet de terminal international de conteneurs au Port de Québec de la part d'un regroupement d'organismes (le demandeur) représentant : la Table citoyenne Littoral Est, Accès St-Laurent Beauport, RDV Limoilou, huit conseils de quartier de la Ville de Québec et l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME). Dans celle-ci, le demandeur soulève des préoccupations concernant les effets négatifs suivants que le projet pourrait entraîner en lien avec ses activités liées au transport routier, ferroviaire et maritime :

- sur la qualité de l'air (en ce qui concerne notamment les dioxydes d'azote, les matières particulaires, le nickel et l'acétaldéhyde) et ses effets cumulatifs; et
- sur la santé humaine.

Le demandeur a également mentionné des préoccupations liées à l'apparence de conflit d'intérêts pour le motif que l'Administration portuaire de Québec (APQ) procéderait elle-même à l'évaluation des effets en vertu de l'article 82 de la LEI.

En date du 31 juillet 2026, l'APQ demeure en attente du dépôt d'un avis de projet par le promoteur

Le 3 juin 2026, l'AEIC a envoyé au promoteur une lettre l'informant de cette demande de désignation et lui demandant des renseignements sur le projet. De plus, l'AEIC a demandé un avis ou des observations à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), l'Administration portuaire de Québec (APQ), Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Pêches et Océans Canada (MPO), Transports Canada (TC), Santé Canada (SC) ainsi qu'à la Nation Wendat.

Le promoteur a répondu le 23 juin 2026 en fournissant des renseignements sur le projet et sa conception, les effets négatifs potentiels, certaines mesures d'atténuation proposées et son opinion selon laquelle le projet ne devrait pas être désigné.

L'AEIC a reçu des avis sur les mécanismes législatifs applicables et les effets potentiels du projet de la part de l'ASFC, l'APQ, d'ECCC, du MPO, de TC et de SC.

L'AEIC a reçu également la réponse de la Nation Wendat, des commentaires du public et d'organismes non gouvernementaux.



Contexte du projet

Aperçu du projet

QSL International Ltée propose l'aménagement et l'exploitation d'un terminal international de conteneurs au Port de Québec. Le projet est situé en territoire domanial, dans le secteur Beauport. Il consiste au réaménagement optimisé, en zone industrialisée, du terrain déjà loué et exploité par le promoteur, sans agrandissement et sans empiétement sur le fleuve ni travaux en milieu aquatique. Il comprend notamment l'utilisation des quais existants et l'aménagement d'une cour d'entreposage de conteneurs. Les travaux à être réalisés dans le cadre du projet incluraient principalement du terrassement, de la voirie, l'aménagement de surfaces de roulement et d'installations électriques ainsi que la construction de bâtiments, le tout à l'intérieur des limites du terminal portuaire existant. Le projet vise, à terme, la manutention de conteneurs pour une capacité maximale de 200 000 équivalents vingt pieds (EVP) annuellement, avec une montée progressive à partir de 40 000 EVP.



Figure 1 : Localisation approximative du projet de terminal international de conteneurs au Port de Québec, identifié par l'étoile rouge.

Source: AEIC, juillet 2026.

Composantes et activités du projet

Selon le promoteur, la phase de construction du projet, d'une durée approximative de 12 à 18 mois, comprendrait notamment les activités suivantes :

- travaux de terrassement et de préparation du site;
- aménagement des surfaces de roulement et des voies de circulation internes;
- mise en place des infrastructures souterraines (drainage, services);
- travaux liés aux réseaux électriques et aux technologies de l'information;
- aménagement des accès et mise en place des dispositifs de contrôle du site;



- intégration des infrastructures ferroviaires en collaboration avec le Canadian National;
- construction ou adaptation de bâtiments;
- mise en place de la signalisation opérationnelle du terminal;
- gestion et valorisation des sols;
- démolition ou relocalisation d'infrastructures existantes, le cas échéant; et
- travaux d'arrière-quai.

Le promoteur mentionne qu'en phase d'exploitation, les équipements requis pour assurer la manutention des conteneurs comprendraient principalement des camions de manœuvre, des empileurs télescopiques et des locotracteurs. Ces équipements permettent le déplacement des conteneurs sur le site ainsi que leur chargement et leur transfert entre les différents modes de transport. Les grues et grues portiques existantes au terminal seraient utilisées. L'ajout ou le remplacement de grues portiques pourrait être envisagé ultérieurement en fonction de l'évolution des besoins.

Précisions sur le contexte du projet

En juin 2021, le gouverneur en conseil a rendu sa décision concernant le projet Laurentia (<https://aeic-iaac.gc.ca/050/documents/p80107/139515F.pdf>), un projet de nouveau quai en eau profonde pour de la marchandise conteneurisée au Port de Québec proposé par l'APQ. Il avait alors décidé que les effets environnementaux négatifs importants que le projet était susceptible d'entraîner n'étaient pas justifiables dans les circonstances. Cette décision s'appuyait sur le rapport d'évaluation environnementale relatif au projet désigné que l'AEIC avait préparé en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*.

À la lumière des informations préliminaires fournies à l'AEIC par le promoteur, le projet de terminal international de conteneurs au Port de Québec serait différent du projet Laurentia à plusieurs égards. Il se distingue entre autres par : sa plus faible ampleur (capacité maximale annuelle de 200 000 EVP comparativement au projet Laurentia qui proposait un volume annuel de 700 000 EVP), sa réalisation en milieu terrestre uniquement, l'utilisation sans agrandissement d'un terrain au port déjà exploité par QSL et l'optimisation des capacités des navires sans en augmenter le nombre. Ces différences suggèrent des effets potentiels de plus faible ampleur sur les différentes composantes du milieu environnant.



Analyse de la demande de désignation

Autorité pour désigner le projet

Le *Règlement sur les activités concrètes* (la Liste des projets) qui découle de la LEI, indique les activités concrètes qui constituent des projets désignés. Le projet, tel qu'il est décrit dans les renseignements fournis par le promoteur, est un réaménagement en milieu terrestre du terminal maritime déjà utilisé par le promoteur pour l'exploitation d'un terminal international de conteneurs et, en tant que tel, n'est pas inclus dans la Liste des projets.

En vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, la ministre peut, par arrêté, désigner une activité concrète non prescrite dans la Liste des projets. La ministre peut le faire si, à son avis, l'activité concrète peut avoir des effets négatifs relevant de la compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs.

Conformément au paragraphe 9(2) de la LEI, pour décider de prendre un arrêté, la ministre peut, si elle estime que la réalisation de l'activité concrète peut entraîner des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs, prendre en compte : les préoccupations du public concernant les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs, les répercussions préjudiciables que l'activité peut avoir sur les droits des peuples autochtones, et la question de savoir si une instance dispose d'un autre moyen que l'évaluation d'impact pour traiter les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs qui peuvent être entraînés par l'exercice de l'activité.

En vertu du paragraphe 9(7) de la LEI, la ministre ne peut désigner une activité concrète si l'essentiel de l'exercice de l'activité concrète a commencé ou si une autorité fédérale a exercé des attributions qui lui sont conférées qui pourraient permettre l'exercice en tout ou en partie de l'activité.

En vertu du paragraphe 154(1) de la LEI, la ministre peut, sous réserve des conditions qu'elle précise, déléguer à l'AEIC les pouvoirs, les devoirs ou les fonctions qu'elle est autorisée à exercer ou à remplir en vertu de la LEI. Le 24 juillet 2026, la ministre de l'Environnement a délégué au président de l'AEIC les attributions prévues aux paragraphes 9(1), 9(2) et 9(4) de la LEI en ce qui concerne les demandes de désignation. Par conséquent, en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, le président peut répondre à une demande de désignation d'une activité concrète qui n'est pas prescrite dans la Liste des projets.

L'AEIC est d'avis que le président pourrait désigner le projet, aux termes du paragraphe 9(1) de la LEI, puisque l'essentiel du projet n'a pas commencé et qu'aucune autorité fédérale n'a exercé des attributions qui pourraient permettre l'exercice en tout ou en partie du projet.



Mécanismes législatifs existants

Les principaux mécanismes législatifs fédéraux qui sont ou peuvent être pertinents pour le projet sont résumés ci-dessous. Certains mécanismes (autorisations, approbations et permis) nécessitent la consultation des peuples autochtones et la participation du public. Vient ensuite, dans ce rapport, l'analyse par l'AEIC des effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs comme le prévoit le paragraphe 9(1) de la LEI, ainsi que l'examen des préoccupations du public à l'égard de ces effets et des répercussions négatives potentielles sur les droits des peuples autochtones, comme le prévoit le paragraphe 9(2) de la LEI.

Mécanismes législatifs fédéraux

Loi sur l'évaluation d'impact

En vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), une autorité ne peut réaliser un projet (qui n'est pas un projet désigné) sur un territoire domanial, exercer les attributions qui lui sont conférées sous le régime d'une loi fédérale autre que la LEI et qui pourraient permettre la réalisation, en tout ou en partie, du projet sur un tel territoire ni accorder à quiconque une aide financière en vue de permettre la réalisation en tout ou en partie d'un projet sur un tel territoire que si elle décide que la réalisation du projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants. Au sens de l'article 81 de la LEI, les effets environnementaux devant être pris en compte comprennent tous les changements à l'environnement ainsi que les répercussions de ces changements sur les peuples autochtones du Canada et sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques.

L'APQ, à titre d'administration portuaire canadienne constituée en vertu de la *Loi maritime du Canada* et d'autorité fédérale au sens de la LEI, est assujettie aux obligations prévues à l'article 82 de la LEI relativement aux projets réalisés sur le territoire domanial dont elle assure la gestion. Ainsi, pour que le projet de terminal international de conteneurs puisse se réaliser sur le site du Port de Québec, l'APQ devra décider en vertu de l'article 82 de la LEI si le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, à moins que le projet ne soit désigné, en quel cas, la procédure d'évaluation pour les projets désignés en vertu de la LEI s'appliquerait.

L'APQ a confirmé à l'AEIC que si le projet n'est pas désigné en vertu de la LEI, et suivant la réception d'un avis de projet par le promoteur, elle appliquera son Processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI) (https://www.portquebec.ca/wp-content/uploads/2026/04/Procedure-cadre-et-annexes_2026-04-30.pdf) afin de prendre sa décision en vertu de l'article 82 de la LEI. Le PEAi prévoit un processus de participation des peuples autochtones concernés et du public.

Loi sur les pêches

Dans le cadre du Programme de protection du poisson et de son habitat, le MPO examine les effets des projets sur le poisson et son habitat, en assurant la conformité à la *Loi sur les pêches* et à la *Loi sur les*



espèces en péril (LEP). Par ce programme, le MPO peut fournir des renseignements au promoteur qui lui permettra d'éviter et d'atténuer les effets négatifs du projet sur le poisson et son habitat.

Une autorisation en vertu des alinéas 34.4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* est requise lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner la mort du poisson ou de causer la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson.

Enfin, le paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*, administré par ECCC, interdit le rejet de substances nocives dans les eaux fréquentées par le poisson, à moins d'une autorisation accordée par un règlement ou une autre loi fédérale.

Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs

La *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) protège les oiseaux migrateurs, leurs œufs et leurs nids, où qu'ils se trouvent. Cette loi interdit la perturbation ou la destruction des nids et des œufs des oiseaux migrateurs. Elle interdit également le rejet de substances nocives dans les eaux ou les zones fréquentées par les oiseaux migrateurs ou dans un lieu à partir duquel les substances peuvent pénétrer dans ces eaux ou ces zones.

Le *Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)* (ROM 2022) protège les oiseaux migrateurs, leurs œufs et leurs nids, en interdisant les activités qui peuvent leur nuire. Le ROM 2022 autorise la délivrance de permis pour dommages ou dangers, ainsi que de permis scientifiques, qui peuvent s'appliquer dans certaines situations limitées.

Bien qu'il n'existe aucun mécanisme permettant de délivrer un permis pour des activités qui, sans les cibler directement, sont susceptibles de nuire aux oiseaux migrateurs, à leurs nids et/ou à leurs œufs, les promoteurs doivent respecter les dispositions de la LCOM et du ROM 2022 lors de la réalisation d'activités qui pourraient leur nuire. Le ROM 2022 contient des dispositions qui pourraient contribuer à prévenir ou à réduire certains des effets du projet sur les oiseaux migrateurs. Les *Lignes directrices pour éviter de nuire aux oiseaux migrateurs* d'ECCC (<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/reduction-risque-oiseaux-migrateurs.html>) donnent également des moyens et des outils pour aider les promoteurs à planifier les activités de leur projet et à respecter la LCOM et le ROM 2022.

Loi sur les espèces en péril

La *Loi sur les espèces en péril* (LEP) a pour objectif de prévenir la disparition d'espèces sauvages du Canada et de prendre les mesures nécessaires pour les rétablir.

Pour les espèces aquatiques inscrites à l'annexe 1 de la LEP comme étant disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, une autorisation aux termes des alinéas 34.4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, servant aussi de permis aux termes de la LEP, peut être exigé par le MPO pour les activités susceptibles d'avoir des effets sur ces espèces.



Pour les espèces non aquatiques inscrites à l'annexe 1 de la LEP comme étant disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, un permis peut être exigé d'ECCC (par exemple, en vertu de l'article 73 de la LEP) pour les activités qui touchent une espèce sauvage terrestre inscrite, toute partie de son habitat essentiel ou les résidences de ses individus, lorsque ces interdictions sont en place. Ces permis ne peuvent être délivrés que si toutes les solutions de rechange susceptibles de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce ont été envisagées et la meilleure solution retenue; toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus; et si l'activité ne met pas en péril la survie ou le rétablissement de l'espèce.

ECCC estime que la possibilité est faible qu'un permis en vertu de la LEP soit nécessaire pour ce projet soit émis, mais précise que des interdictions sont en vigueur concernant les individus et les résidences d'oiseaux inscrits en vertu de la LCOM où qu'ils se trouvent, de même que pour les autres espèces non aquatiques qui se trouvent sur terres domaniales. Des permis sont également requis par les personnes menant des activités qui contreviennent aux interdictions de destruction de l'habitat essentiel, comme stipulé à l'article 58.1 de la LEP.

Effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale

L'AEIC est d'avis que la mise en œuvre du projet pourrait causer des effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs, comme défini à l'article 2 de la LEI. Pour ce faire, elle a pris en compte les avis et renseignements reçus du demandeur, du promoteur, des autorités fédérales, de la Nation Wendat et du public. Comme indiqué ci-dessous, l'AEIC est d'avis que les mécanismes législatifs existants offrent un cadre permettant de traiter ces effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale ou des effets directs ou accessoires négatifs. Les mécanismes législatifs fédéraux pour le projet ont été pris en compte dans l'analyse de l'AEIC.

Poisson et son habitat

Le promoteur mentionne que le projet ne prévoit aucun empiétement dans le milieu aquatique, et toutes les interventions prévues seraient réalisées hors de la limite du littoral. Compte tenu de ceci, le MPO est d'avis qu'il est peu probable que le projet entraîne des effets sur le poisson et son habitat et que le projet nécessite une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*. Si des effets potentiels directs ou indirects sont attendus, le projet pourrait nécessiter une autorisation en vertu des alinéas 34.4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, pouvant aussi servir de permis aux termes de la LEP pour les espèces aquatiques en péril. En quel cas, le MPO peut fournir l'expertise nécessaire au promoteur pour qu'il puisse évaluer les effets de son projet sur le poisson et son habitat.

ECCC est d'avis que les activités de construction, notamment les travaux de bétonnage, l'utilisation et le ravitaillement de la machinerie et l'entreposage de matériaux pourraient entraîner des effets sur la qualité de l'eau et ainsi causer des effets sur le poisson et son habitat. La gestion des eaux de surface durant les



phases de construction et d'exploitation est également susceptible de causer des effets à la qualité de l'eau et indirectement au poisson et à son habitat pouvant ainsi contrevenir au paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches* qui interdit le rejet de substances nocives dans les eaux fréquentées par le poisson.

Les effets négatifs potentiels que le projet peut entraîner sur le poisson et son habitat, incluant les espèces aquatiques en péril, correspondent à des effets qui sont évalués dans le cadre d'une détermination des effets environnementaux réalisée en vertu de l'article 82 de la LEI. Le PEAI est un processus que l'APQ a développé pour répondre aux exigences de l'article 82 de la LEI.

L'AEIC est d'avis que le projet peut entraîner des effets négatifs sur le poisson et son habitat, car bien qu'aucuns travaux en milieu aquatique ne soient anticipés, les travaux en milieu terrestre pourraient causer un rejet de substances nocives dans le fleuve Saint-Laurent. L'AEIC estime que les mécanismes législatifs fédéraux existants gérés par d'autres instances, notamment la *Loi sur les pêches*, la LEP et la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets négatifs potentiels que le projet est susceptible d'entraîner sur le poisson et son habitat, incluant les espèces aquatiques en péril.

Oiseaux migrateurs

Selon ECCC, les activités liées à la préparation du site comme le retrait de la végétation et l'aménagement du site sont susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les oiseaux migrateurs (y compris ceux en péril) et leur habitat, tels que la destruction, la perturbation et l'évitement de l'habitat (par exemple : l'habitat d'alimentation, de nidification ou d'hibernage) ainsi que la destruction et la perturbation de nids et d'œufs d'oiseaux migrateurs (incluant ceux en péril). La destruction ou la perturbation de l'habitat peut également entraîner des changements dans leur migration ou leurs déplacements. Les oiseaux migrateurs, incluant ceux en péril, peuvent aussi être affectés par des perturbations sensorielles (bruit et lumière) lors des phases de construction, d'exploitation et de démantèlement, notamment lors de la nidification. L'effet attractif des lumières la nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité peuvent provoquer la collision des oiseaux avec les structures, entraînant des blessures ou la mortalité d'individus. La perturbation sensorielle peut rendre les habitats adjacents impropres à l'utilisation par la faune et provoquer des effets d'évitement chez de nombreuses espèces. Bien que les effets négatifs directs sur les oiseaux migrateurs et leurs nids soient généralement gérés par une planification appropriée des activités en dehors de la saison de reproduction, les collisions avec des véhicules et avec les infrastructures associées au projet peuvent entraîner une mortalité directe.

Le promoteur indique que le secteur est fréquenté par certaines espèces d'oiseaux, notamment des limicoles. Notons que la plupart des limicoles sont des oiseaux migrateurs au sens de la LCOM. Les opérations actuelles du promoteur au lieu du terminal tiennent déjà compte des effets potentiels sur ces espèces, lesquels sont identifiés et continueront de faire l'objet de mesures d'atténuation avec le développement d'activités conteneurisées, notamment par le contrôle de l'éclairage et l'aménagement d'une butte-écran végétalisée. Le promoteur n'envisage aucun effet additionnel sur les oiseaux migrateurs découlant du projet. Il précise aussi que la présence de l'hirondelle de rivage, une espèce d'oiseau en péril dont le statut est menacé en vertu de l'annexe 1 de la LEP, est documentée et que des nichoirs artificiels sont déjà en place



comme mesure de compensation pour les activités en cours. Selon le promoteur, le projet n'entraînerait pas de modifications des milieux propices à cette espèce, car il s'inscrit dans un contexte opérationnel déjà établi.

Les promoteurs doivent respecter les dispositions de la LCOM et du ROM 2022 lors de la réalisation d'activités qui pourraient nuire aux oiseaux migrateurs, leurs œufs ou leurs nids. Les [*Lignes directrices pour éviter de nuire aux oiseaux migrateurs*](#) d'ECCC donnent des moyens et des outils pour aider les promoteurs à planifier les activités de leur projet et à respecter la LCOM et le ROM 2022. Les dispositions de la LEP protègent également les espèces d'oiseaux migrateurs en péril et apportent une protection supplémentaire aux individus de ces espèces et à leur nid.

Les effets négatifs potentiels que le projet peut entraîner sur les oiseaux migrateurs (y compris ceux en péril), leurs œufs et leurs nids correspondent à des effets qui sont évalués dans le cadre d'une détermination des effets environnementaux réalisée en vertu de l'article 82 de la LEI. Le PEAI est un processus que l'APQ a développé pour répondre aux exigences de l'article 82 de la LEI.

À la lumière de ces informations, l'AEIC est d'avis que le projet peut entraîner des effets négatifs sur les oiseaux migrateurs et estime que les mécanismes législatifs fédéraux existants gérés par d'autres instances, notamment la LCOM, le ROM 2022, la LEP et la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets négatifs potentiels que le projet est susceptible d'entraîner sur les oiseaux migrateurs, incluant ceux en péril.

Peuples autochtones

Compte tenu de la nature et de la localisation des activités prévues et qu'ainsi, les effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale seraient limités et de portée locale, l'AEIC a sollicité la Nation Wendat en lien avec les effets du projet sur celle-ci et sur leurs droits. Les Wendats ont confirmé ne pas vouloir soumettre de commentaires à ce stade concernant le projet, mais désirent être informés et impliqués par l'AEIC dans l'éventualité où celle-ci procédait à une évaluation d'impact du projet.

Le promoteur a rencontré la Nation Wendat en août 2024 et en avril 2025. Les parties ont convenu de reprendre les discussions dès la publication de l'avis de projet. Le promoteur prévoit alors consulter les peuples autochtones concernés et intégrer leurs préoccupations au moyen d'une évaluation des effets environnementaux conformément au PEAI de l'APQ qui permettra à l'APQ de prendre sa décision en vertu de l'article 82.

L'APQ précise que le PEAI prévoit la consultation des peuples autochtones pour connaître leurs préoccupations et observations relativement au projet, à ses effets potentiels et aux mesures d'atténuation envisagées. Le PEAI prévoit également que l'Avis relatif à la décision qui serait prise en vertu de l'article 82 de la LEI puisse être assorti de conditions adaptées à la nature du projet et aux effets identifiés et qui seraient liées à la mise en œuvre de mesures d'atténuation et d'un programme de surveillance et de suivi lorsque requis.

Compte tenu des informations, sur le projet, présentées dans les sections précédentes, et du fait que le site est déjà anthropisé et que le projet n'inclut pas de travaux en eaux, l'AEIC considère peu probable que le



projet puisse entraîner des effets négatifs sur les patrimoines naturel et culturel, l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles, ainsi que sur les constructions, emplacements ou choses d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural des peuples autochtones.

Selon les informations fournies par ECCC, en raison de la contribution potentielle du projet à la détérioration de la qualité de l'air du secteur, des effets négatifs potentiels pourraient survenir sur les conditions sanitaires des peuples autochtones qui occupent ou utilisent le territoire à proximité de la zone du projet. À cet égard, l'AEIC estime que les mécanismes législatifs existants, notamment la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets potentiels sur les conditions sanitaires des peuples autochtones.

Territoire domanial

En vertu de la LEI, les effets négatifs en territoire domanial comprennent les changements pouvant être causés à l'environnement et les répercussions de ces changements sur les peuples autochtones du Canada et sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques. Ces changements incluent également ceux qui pourraient être causés à l'extérieur du territoire domanial par les activités en territoire domanial.

À la lumière des renseignements recueillis, les autres effets potentiels que le projet pourrait causer, hormis ceux présentés dans les sections précédentes, sont présentés ci-dessous.

Santé humaine

Le demandeur a exprimé des préoccupations quant aux effets potentiels du projet sur la santé humaine en lien avec la qualité de l'air (en ce qui concerne notamment les dioxydes d'azote, les matières particulaires, le nickel et l'acétaldéhyde) et les activités du projet liées au transport routier, ferroviaire et maritime.

Le promoteur précise que les effets potentiels du projet sur la qualité de l'air seront évalués et comparés aux données existantes et aux normes applicables dans le cadre du PEA qui permettra à l'APQ de prendre sa décision en vertu de l'article 82 de LEI. Il ajoute aussi qu'il respectera l'ensemble des lois et règlements en vigueur applicables à ses opérations, le tout en collaboration avec les autorités provinciales en matière d'environnement. Il ajoute que le projet vise l'optimisation d'un site portuaire existant tout en contribuant à réduire la pression sur le réseau routier, à soutenir la décarbonation du transport de marchandises et à renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement.

L'APQ est consciente des préoccupations exprimées auprès de l'AEIC relativement à la qualité de l'air, aux émissions atmosphériques ainsi qu'aux répercussions potentielles sur la santé humaine. Dans l'éventualité où un avis de projet serait déposé, ces enjeux feraient partie des éléments devant être évalués dans le cadre du PEA qui permettra à l'APQ de prendre sa décision en vertu de l'article 82 de LEI. Des ressources externes spécialisées dans ces domaines pourraient également être mises à contribution.

ECCC est d'avis que, lors de sa phase de construction, le projet pourrait entraîner des émissions de matières particulaires, de poussières et de contaminants atmosphériques issus de la combustion des carburants, notamment en raison des travaux de terrassement, de démolition, de la circulation de véhicules lourds, de l'utilisation d'équipements de chantier et du transport de matériaux. ECCC estime également que lors de sa

phase d'exploitation, le projet est susceptible d'entraîner des émissions atmosphériques provenant principalement des activités de manutention des conteneurs, de la circulation des véhicules lourds, des équipements de manutention, des locomotives et des navires fréquentant le terminal. Ces émissions pourraient comprendre notamment des oxydes d'azote, des matières particulaires, des composés organiques volatils, de l'acétaldéhyde ainsi que d'autres contaminants atmosphériques.

ECCC ne dispose pas d'un régime fédéral de délivrance de permis visant spécifiquement les émissions atmosphériques associées à l'exploitation d'un terminal de conteneurs de cette nature, mais précise que le Système de gestion de la qualité de l'air (SGQA), mis en œuvre conjointement avec les provinces et les territoires, comprend notamment les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA) pour plusieurs contaminants atmosphériques, dont le dioxyde d'azote et les matières particulaires fines. Ces normes peuvent servir d'outil de comparaison pour évaluer les effets du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine et pour définir les mesures d'atténuation nécessaires pour protéger la santé humaine lors de la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI.

Santé Canada mentionne que si une évaluation des risques à la santé humaine devait être menée, par exemple sous l'article 82 de la LEI, les programmes de Santé Canada peuvent fournir une expertise en lien avec ces préoccupations. Santé Canada a développé des guides pour l'évaluation des effets sur la santé humaine à l'intention des promoteurs et de leurs consultants, notamment un portant sur la qualité de l'air et l'autre portant sur la méthodologie d'évaluation des risques pour la santé humaine.

À la lumière de ces informations, l'AEIC est d'avis que le projet peut entraîner des effets négatifs sur la santé humaine et estime que les mécanismes législatifs fédéraux existants gérés par d'autres instances, notamment la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets négatifs potentiels que le projet est susceptible d'entraîner sur la santé humaine.

Autres espèces en péril

Cette section traite des espèces en péril inscrites à l'annexe 1 de la LEP autres que les espèces de poissons ou d'oiseaux migrateurs en péril lesquelles ont été abordées dans les sections précédentes.

ECCC est d'avis que le retrait de la végétation, la circulation routière accrue et le bruit associé à la présence des travailleurs et de la machinerie pourraient avoir un impact sur les espèces en péril, en raison de la modification d'habitats et du dérangement. La destruction ou la perturbation de l'habitat peut avoir des effets accrus sur les espèces en péril, la résidence et leur habitat essentiel, ce qui peut entraîner des changements dans la dynamique des relations entre les proies et les prédateurs, la perte des ressources alimentaires, la perte des zones de reproduction, des changements dans les déplacements et un risque accru de mortalité. Chez certaines espèces, le bruit peut occasionner un stress et un déplacement, influencer les activités pour lesquelles les signaux sonores naturels sont importants (la communication, la chasse et la fuite). Pendant la construction, des espèces exotiques envahissantes pourraient être introduites, et durant toutes les phases du projet des substances nocives pourraient être déversées accidentellement dans le milieu récepteur, ce qui pourrait nuire à la faune ou entraîner sa mortalité.



Les interdictions en vertu de la LEP visent à protéger les espèces inscrites à l'annexe 1 qui se trouvent en territoire domanial. Les effets négatifs potentiels que le projet peut entraîner sur ces espèces en péril correspondent à des effets qui sont évalués dans le cadre d'une détermination des effets environnementaux réalisée en vertu de l'article 82 de la LEI. L'APQ a développé le PEAi afin de répondre aux exigences de l'article 82 de la LEI.

Compte tenu que le projet serait réalisé en zone industrialisée, en milieu terrestre et sur un terminal déjà en exploitation, l'AEIC considère qu'il est peu probable que le projet puisse entraîner des effets négatifs sur les autres espèces en péril. Néanmoins, l'AEIC est d'avis que les mécanismes législatifs fédéraux existants gérés par d'autres instances, notamment la LEP et la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets négatifs potentiels que le projet est susceptible d'entraîner sur les autres espèces en péril.

Entreprise fédérale

Les installations, ouvrages ou entreprises ou secteurs se rapportant à la navigation ou à la marine marchande sont considérés comme des entreprises fédérales relevant de la compétence législative du Parlement en vertu de l'article 3(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Ainsi, le projet serait considéré comme une entreprise fédérale. Les effets négatifs liés à une entreprise fédérale sont des effets relevant d'un domaine de compétence fédérale et ont été abordés dans les sections précédentes.

Effets directs ou accessoires négatifs

Les effets directs ou accessoires négatifs désignent les effets négatifs non négligeables qui sont directement liés ou nécessairement accessoires (indirects), soit aux attributions (par exemple un permis ou une autorisation) qu'une autorité fédérale doit exercer pour permettre la réalisation en tout ou en partie d'une activité concrète ou d'un projet désigné, soit à l'aide financière accordée par l'autorité fédérale à quiconque en vue de permettre la réalisation en tout ou en partie du projet.

Selon les informations reçues de l'ASFC, la réalisation du projet nécessiterait les attributions suivantes : une licence en vertu du *Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes* découlant de la *Loi sur les douanes* pour permettre la réception, comme premier port d'arrivée, de marchandises internationales conteneurisées et leur entreposage temporaire pour contrôle de santé et de sécurité avant leur dédouanement ainsi qu'une réouverture du bail entre le promoteur et l'APQ pour ajouter le nouvel usage de terminal de conteneurs. Un financement sur cinq ans à partir de 2026-2027 en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* a été annoncé par le gouvernement fédéral pour permettre à l'ASCF de fournir au Port de Québec les services douaniers requis pour le projet. Bien qu'il existe une faible probabilité que des autorisations en vertu du ROM 2022 et de la LEP soient nécessaires, elles restent une possibilité durant la durée de vie du projet.

Aucun effet direct ou accessoire négatif autre que ceux discutés dans les sections précédentes n'est anticipé en lien avec l'exercice de ces attributions ou de l'aide financière.



Préoccupations du public

Outre les préoccupations soulevées par le demandeur et qui sont décrites au début du rapport, l'AEIC a reçu des commentaires et renseignements de membres du public et d'organismes non-gouvernementaux qui ont fait part de leurs préoccupations en lien avec le projet. Ces préoccupations concernent la qualité de l'air, la sécurité et la santé humaine. Dans le cadre de préconsultations tenues depuis 2024 auprès des parties prenantes incluant les peuples autochtones, le promoteur a identifié quatre catégories de préoccupations : la qualité de l'air, le transport routier et ferroviaire, le climat sonore et la cohabitation avec les activités récréatives de la Baie de Beauport. L'ensemble des préoccupations exprimées sont reliées à des effets négatifs relevant de la compétence fédérale ou à des effets directs ou accessoires négatifs. Les préoccupations liées à la sécurité, au climat sonore et à la cohabitation avec les activités récréatives peuvent être prises en compte dans le cadre d'une détermination des effets environnementaux réalisée en vertu de l'article 82 de la LEI. La qualité de l'air, la santé humaine ainsi que le transport routier et ferroviaire peuvent aussi être prises en compte et ont été abordés dans la section Santé humaine du présent rapport. L'APQ a développé le PEAI pour répondre aux exigences de l'article 82 de la LEI. Ce PEAI inclut un processus de participation des peuples autochtones et du public ainsi que la prise en compte de leurs commentaires dans le cadre de l'évaluation d'un projet.

L'AEIC est d'avis que les mécanismes législatifs existants gérés par d'autres instances, notamment la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de répondre à ces préoccupations.

Par rapport à l'apparence de conflit d'intérêts mentionné par le demandeur, la LEI indique à l'article 82 que l'APQ a une obligation législative de compléter une détermination des effets environnementaux si elle exerce les attributions qui lui sont conférées sous le régime d'une loi fédérale ou si une autorité accorde une aide financière en vue de permettre la réalisation du projet.

Répercussions préjudiciables sur les droits des peuples autochtones

Le promoteur n'anticipe aucune répercussion sur les droits des peuples autochtones, mais précise qu'une analyse détaillée sera réalisée dans le cadre du PEAI et que des mesures d'atténuation ou d'accommodement seraient mises en place au besoin.

L'APQ dispose de renseignements relatifs aux peuples autochtones susceptibles d'être concernés par les projets réalisés sur le territoire portuaire, incluant des renseignements portant sur leurs intérêts, leurs revendications territoriales ainsi que l'exercice de droits ancestraux ou issus de traités protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

Conformément à son PEAI qu'elle applique pour prendre sa décision en vertu de l'article 82 de la LEI ou pour un projet désigné sous la LEI, l'APQ tient compte des peuples autochtones susceptibles d'être concernés par



un projet, notamment afin d'évaluer la possibilité que celui-ci entraîne des effets sur leurs intérêts ou sur l'exercice de leurs droits. Le PEAI prévoit également des mécanismes visant à favoriser leur participation au processus d'évaluation.

À cette fin, l'APQ consulte notamment les communautés suivantes dans le cadre de l'application de son PEAI :

- la Première Nation Wolastoqiyik Wampanoag (Malécites de Viger);
- la Nation Wendat;
- les Premières Nations innues, incluant notamment les communautés de Pessamit, Essipit et Mashteuiatsh;
- les communautés mohawks de Kahnawake, Kanesatake et Akwesasne.

Advenant le dépôt d'un avis de projet dans le cadre du PEAI, les peuples autochtones concernés seraient informés dès les premières étapes du processus conformément aux mécanismes prévus au PEAI. Ceux-ci auraient l'occasion de faire connaître leurs préoccupations, leurs connaissances et leurs commentaires relativement au projet, à ses effets potentiels ainsi qu'aux mesures d'atténuation envisagées.

Compte tenu des renseignements actuellement disponibles sur le projet, son évaluation tiendrait notamment compte des répercussions potentielles sur les intérêts des peuples autochtones concernés ainsi que sur l'exercice des droits ancestraux ou issus de traités susceptibles d'être affectés. Les commentaires et renseignements transmis dans le cadre de la participation des peuples autochtones concernés seraient pris en considération dans l'évaluation réalisée par l'APQ conformément au PEAI.

L'APQ veille également à coordonner ses démarches avec les processus de consultation fédéraux applicables afin de favoriser la cohérence des échanges et d'éviter les doublons lorsqu'une consultation de la Couronne est requise.

Compte tenu des informations présentées dans les sections précédentes, l'AEIC considère peu probable que le projet puisse entraîner des répercussions préjudiciables sur les droits des peuples autochtones. Néanmoins, l'AEIC estime que les mécanismes législatifs existants gérés par d'autres instances, notamment la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les répercussions préjudiciables que le projet peut entraîner sur leurs droits.

Autres éléments pris en compte

Effets cumulatifs

Les effets cumulatifs sont définis comme des changements à l'environnement et aux conditions sanitaires, sociales et économiques ainsi que les répercussions positives et négatives de ces changements qui résultent des effets résiduels d'un projet combinés à ceux d'autres projets ou activités passées, existantes ou futures.

Le demandeur a exprimé des préoccupations concernant les effets cumulatifs en précisant que les polluants rejetés par le projet s'ajouteraient aux émissions rejetées par d'autres sources à proximité, notamment les autres activités portuaires en cours, les deux cours de triage ferroviaires, une industrie papetière, le chauffage au bois, un ferrailleur, un incinérateur et la présence de deux autoroutes qui enclavent la zone industrielle.

Selon le promoteur les modes de transport ferroviaire et routier seront réorganisés sans augmentation marquée du volume et les marchandises continueront d'emprunter les réseaux existants, mais sur des distances généralement plus courtes à l'échelle de la province. Les camions de conteneurs voyageront vers les centres de distribution et non les commerces locaux sur les axes menant aux autoroutes. Selon le promoteur, à pleine capacité, le terminal devrait manutentionner environ 200 000 EVP par année, dont 80 % seraient transportés par train et 20 % par camion.

Le promoteur mentionne que le projet ne vise pas une augmentation du nombre de navires sur le fleuve, mais plutôt une optimisation de leur capacité. Le projet repose sur le principe logistique de type LU-TU (lighten-up / pop-ups), selon lequel des navires transitant actuellement sur le Saint-Laurent pourront optimiser leur chargement en effectuant un arrêt supplémentaire à Québec. Les navires qui desservent actuellement le Port de Montréal pourront naviguer à pleine capacité jusqu'à Québec, s'alléger au Port de Québec — dernier port en eau profonde sur le fleuve Saint-Laurent — puis poursuivre leur route vers Montréal.

Selon le promoteur, la contribution du projet aux effets cumulatifs anticipés devrait demeurer limitée. Néanmoins, comme mentionné à la section santé humaine du rapport, les effets potentiels du projet, incluant les effets cumulatifs, seront évalués dans le cadre du PEAI pour permettre à l'APQ de prendre sa décision en vertu de l'article 82 de la LEI. Le promoteur mentionne qu'il tiendra compte de l'ensemble des lois et règlements en vigueur applicables à ses opérations, le tout en collaboration avec les autorités provinciales en matière d'environnement.

L'APQ est consciente des préoccupations exprimées auprès de l'AEIC relativement aux effets cumulatifs et leurs répercussions potentielles sur la santé humaine. Dans l'éventualité où un avis de projet serait déposé, ces enjeux feraient partie des éléments devant être évalués dans le cadre du PEAI pour permettre à l'APQ de prendre sa décision en vertu de l'article 82 de LEI. L'APQ mentionne que des ressources externes spécialisées dans ces domaines pourraient également être mises à contribution.

ECCC mentionne que selon l'ampleur des émissions et leur dispersion lors des phases de construction et d'exploitation, le projet pourrait contribuer à la détérioration de la qualité de l'air ambiant et à l'exposition des populations avoisinantes aux contaminants atmosphériques. La qualité de l'air ambiant pourrait avoir des effets sur les membres des groupes autochtones qui occupent ou utilisent le territoire à proximité de la zone du projet. Les effets potentiels pourraient également s'ajouter aux pressions déjà exercées par les activités industrielles, portuaires et de transport présentes dans la région et contribuer aux effets cumulatifs sur la qualité de l'air.

ECCC a aussi informé l'AEIC que, dans le cadre du Système de gestion de la qualité de l'air (SGQA) et selon le Rapport d'avancement 2023 par rapport aux Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA) (du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) (<https://www.environnement.gouv.qc.ca/air/rapports-qualite-air/normes->



[canadiennes/rapport2023.pdf](#)), le projet s'inscrit dans un environnement où certains contaminants atmosphériques présentent déjà des niveaux préoccupants. À titre d'exemple, les stations « Québec - École Les primevères » et « Québec-Vieux-Limoilou » présentent respectivement un niveau rouge et un niveau orange pour les matières particulaires fines selon les indicateurs du Cadre de gestion des zones atmosphériques (CGZA). Le CGZA, élaboré par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME), utilise quatre niveaux de gestion (vert, jaune, orange, rouge) pour appliquer des mesures de réduction des polluants et il vise à favoriser l'atteinte des NCQAA, l'amélioration continue de la qualité de l'air et la protection des régions moins affectées par la pollution atmosphérique. Les niveaux de gestion rouge et orange indiquent respectivement la nécessité de mettre en œuvre des mesures avancées de réduction des émissions en dessous des NCQAA et des mesures de gestion active afin d'améliorer la qualité de l'air et d'éviter le dépassement des normes.

Les NCQAA peuvent servir d'outil de comparaison pour évaluer la contribution du projet aux effets cumulatifs sur la qualité de l'air et pour définir les mesures d'atténuation nécessaires pour protéger la santé humaine lors de la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI.

Santé Canada note l'existence d'information publique démontrant que les autorités municipales et provinciales ont développé des recommandations et publié des rapports ayant menés à des actions concrètes en lien avec les préoccupations exprimées (par exemple : modification réglementaire du *Règlement sur les appareils de chauffage à combustible solide*, la création d'une commission consultative pour la qualité de l'air (<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/commissions-consultatives/qualite-air/index.aspx>) ayant pour objectif d'optimiser le déploiement des activités prévues au *Plan d'action 2023-2027 pour une saine qualité de l'air extérieur*).

L'AEIC note aussi que les autorités municipales et provinciales et d'autres organismes ont produit des rapports et développé des recommandations en lien avec la qualité de l'air du secteur environnant le projet. Citons notamment :

- Le *Plan d'action 2023-2027 pour une saine qualité de l'air extérieur* (Ville de Québec, 2023) : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/air/docs/plan-action-qualite-air-exterieur_2023-2027.pdf.
- Les deux rapports (2023) du projet « Mon environnement, ma santé (MEMS) » (<https://www.ciuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sante-publique/sante-environnement/monenvironnementmasante/documentation>) préparés par la Direction de santé publique (DSP) de la Capitale-Nationale et l'Institut national de santé publique du Québec. Le projet MEMS visait à déterminer quelle était la part des problèmes de santé des citoyens attribuable à la qualité de l'air extérieur sur les territoires de Limoilou, de Vanier et de la Basse-Ville.
- Le *Rapport sur le portrait de la qualité de l'air du secteur Limoilou-Basse-Ville, propositions de mesures d'atténuation et recommandations* (Groupe de travail sur les contaminants atmosphériques, 2023) : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/air/rapports-qualite-air/quebec-qualite-air-basse-ville-gtca.pdf>.



Selon des renseignements fournis à l'AEIC, la DSP de la Capitale-Nationale entreprendra, dès le dépôt officiel de l'avis de projet auprès de l'APQ par le promoteur, une analyse rigoureuse des données disponibles et du projet. Celle-ci s'appuiera notamment sur les principaux déterminants de santé, tels que la qualité de l'air, le transport et la sécurité routière, les nuisances ainsi que la qualité de vie. La DSP rappelle que les données probantes issues du projet MEMS ainsi que ses recommandations sont disponibles pour les décideurs et la population comme références pour orienter leurs choix d'action et de projets, dans le but d'améliorer la qualité de l'air.

Les renseignements et recommandations provenant des différents rapports et du plan d'action cités plus haut peuvent être utiles pour évaluer les effets cumulatifs du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine et pour définir les mesures d'atténuation nécessaires pour protéger la santé humaine lors de la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI.

L'AEIC note que le projet s'inscrit dans un secteur où plusieurs activités peuvent détériorer la qualité de l'air et affecter la santé humaine. Ces activités comprennent notamment des activités portuaires, le transport routier, ferroviaire et maritime, le chauffage au bois ainsi que d'autres activités industrielles. Les effets résiduels du projet combinés aux effets de ces activités sont susceptibles d'entraîner des effets cumulatifs sur la qualité de l'air et la santé humaine des populations avoisinantes.

À la lumière des informations recueillies, l'AEIC est d'avis que les mécanismes législatifs fédéraux existants, notamment la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de la LEI, fournissent un cadre permettant de traiter les effets relevant d'un domaine de compétence fédérale que le projet peut entraîner, limitant ainsi le potentiel d'effets résiduels et par le fait même, les contributions potentielles du projet aux effets cumulatifs.

Évaluations régionales et stratégiques

Aucune évaluation régionale ou stratégique complétée en vertu des articles 92, 93 ou 95 de la LEI n'est pertinente pour le projet.

Conclusion

L'AEIC a pris en compte les avis et renseignements reçus dans le cadre du processus de demande de désignation du projet pour éclairer son analyse. Des commentaires ont été sollicités et reçus de la part du promoteur, des autorités fédérales et de la Nation Wendat.

Le projet a le potentiel de causer des effets négatifs relevant de la compétence fédérale et des effets directs ou accessoires négatifs.

L'AEIC a pris en compte les facteurs du paragraphe 9(2) de la LEI et est d'avis que :



- a) les exigences prévues par les mécanismes législatifs suivants, au point b), dont certains comprennent des consultations avec les peuples autochtones et la mobilisation du public, fournissent un cadre permettant de répondre aux préoccupations du public en lien avec les effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs que pourrait entraîner la réalisation du projet, ainsi que les répercussions préjudiciables que le projet peut avoir sur les droits des peuples autochtones reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*; et
- b) il existe des moyens autres qu'une évaluation d'impact, notamment le recours à des mécanismes législatifs fédéraux existants, tels que la détermination des effets environnementaux en vertu de l'article 82 de LEI, la *Loi sur les pêches*, la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrants*, le *Règlement sur les oiseaux migrants (2022)* et la *Loi sur les espèces en péril*, qui fournissent aussi un cadre permettant de traiter les effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs, tels que décrits au paragraphe 9(1) de la LEI.