



**Commentaires concernant le Projet d'aménagement d'un quai  
multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec –  
Beauport 2020**

Présenté à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale  
par Équiterre et STOP Oléoduc Capitale-Nationale  
9 septembre 2015

<b>1. A PROPOS</b>	<b>2</b>
1.1 Descriptif d'Équiterre	2
1.2 Descriptif de Stop-Oléoduc Capitale-Nationale	2
1.3 Pertinence de l'intervention	2
<b>2. COMMENTAIRES</b>	<b>3</b>
2.1 Évaluation complète des émissions de gaz à effet de serre	3
2.2 Transport de pétrole dans le fleuve Saint-Laurent	4
2.3 Processus de l'évaluation	5

## 1. À propos

---

### 1.1 Descriptif d'Équiterre

Depuis près de 20 ans, Équiterre œuvre à bâtir un mouvement de société en incitant citoyens, organisations et gouvernements à faire des choix écologiques, équitables et solidaires. L'organisme intervient dans les domaines de l'agriculture biologique et locale, du commerce équitable, des transports, du bâtiment durable et des changements climatiques.

S'appuyant sur une équipe de 40 employés motivés dans ses bureaux à Montréal et à Québec, Équiterre propose des solutions concrètes par la voie de ses projets d'accompagnement, de sensibilisation et de recherche. L'organisation intervient également sur la scène publique et auprès des décideurs pour que les lois, règlements, politiques ou pratiques favorisent une société juste et durable.

Équiterre est devenu au fil des ans une référence en développement durable au Québec et au Canada avec 2 000 parutions médiatiques annuelles, 489 375 visiteurs uniques web par année et 130 000 abonnés à son bulletin mensuel.

Recherché pour sa crédibilité en matière de développement durable et sa capacité de mobiliser différents acteurs de la société, Équiterre conclut régulièrement des ententes de partenariat avec des entreprises.

### 1.2 Descriptif de Stop-Oléoduc Capitale-Nationale

STOP oléoduc Capitale-Nationale est une organisation non partisane, composée de citoyens et de citoyennes bénévoles provenant de la grande région de la Capitale-Nationale. Nous souhaitons léguer aux prochaines générations un environnement sécuritaire et sain. Nous voulons contribuer à préserver l'environnement de notre Capitale nationale ainsi que le fleuve St-Laurent menacé par les hydrocarbures extrêmes qu'on veut faire transiter sur tout le territoire du Québec.

### 1.3 Pertinence de l'intervention

Équiterre s'est intéressé à la question du transport maritime dans le rapport « Un désastre en double – Le transport du bitume tiré des sables bitumineux menace le lac Saint-Pierre et le fleuve Saint-Laurent<sup>1</sup> ». Également, l'organisme s'est opposé notamment au développement du Port pétrolier de Cacouna, dans le cadre du Projet Énergie Est de TransCanada, ainsi qu'au projet de port méthanier à Rabaska. En plus des répercussions sur l'environnement à proximité de ces ports, pensons ici aux bélugas de Cacouna, Équiterre s'inquiétait du transport de produits pétroliers au Québec et à l'accroissement de la production de ces types d'énergie.

---

<sup>1</sup> Le Conseil des Canadiens et Équiterre. « Un désastre en double », janvier 2015. <http://www.equiterre.org/publication/un-desastre-en-double>

Dans la région de Québec, Équiterre se démarque de plus en plus. En plus d'avoir co-organisé la grande Marche Action Climat en avril 2015, l'organisme y tient diverses activités dont son cocktail-bénéfice annuel ainsi que son assemblée générale annuelle. Doté d'un bureau dans le Centre culture et environnement Frédéric Bach où quatre employées y travaillent, Équiterre a également un comité citoyen de bénévoles travaillant à l'échelle locale dans la ville de Québec.

En tant que collectif citoyen, STOP oléoduc Capitale-Nationale souhaite contribuer à poser des questions pertinentes, et expliquer les effets négatifs potentiels et les problématiques soulevées par ce projet d'agrandissement. Le comité citoyen se préoccupe d'autant plus que projet d'agrandissement ne sera pas soumis à un examen du BAPE sous prétexte que les installations du Port de Québec relèvent du gouvernement fédéral alors que ce projet d'agrandissement va avoir des retombées environnementales qui affecteront non seulement le port, mais la ville de Québec, la région et le fleuve St-Laurent lui-même.

Ce document rassemble les commentaires d'Équiterre et de STOP oléoduc Capitale-Nationale en lien avec le document « ÉBAUCHE DE LIGNES DIRECTRICES POUR LA PRÉPARATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, Réalisée en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec – Beauport 2020, août 2015 » qui a été déposé dans le cadre de ces consultations.

## 2. Commentaires

---

### 2.1 Évaluation complète des émissions de gaz à effet de serre

#### Déversements de vrac liquide

L'administration de port de Québec (APQ) a planifié un projet d'agrandissement. L'Agence devrait questionner l'administration portuaire sur la provenance de vrac liquide afin de savoir si ce projet d'agrandissement serait une première phase pour renforcer la vocation de port pétrolier à faciliter l'exportation du pétrole tiré des sables bitumineux de l'Ouest canadien. Une des composantes de l'évaluation est d'examiner « les aires de transbordement, d'entreposage et de manutention pour les marchandises de tout genre, notamment, vrac solide, vrac liquide, cargo général et conteneurs. »<sup>2</sup>

Il est établi que la vaste majorité des déversements se produisent dans les ports où des transbordements de vrac liquide (gaz, pétrole, produits chimiques) sont réalisés. Les citoyens sont préoccupés par le fait que de tels déversements pourront avoir lieu dans le Port de Québec. Sans

---

<sup>2</sup> Ébauche de lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnemental, Agence canadienne d'évaluation environnementale, août 2015, page 3.

compter qu'il est fondamental de connaître tous les types de marchandises qui transiteront par le Port, afin de bien déterminer les impacts environnementaux reliés à ces transits.

L'exploitation des sables bitumineux en Alberta constitue actuellement un des plus graves problèmes environnementaux de la planète<sup>3</sup>. Alors que le niveau de production actuel engendre déjà des impacts colossaux sur l'eau, la forêt et le climat, compagnies privées et gouvernements cherchent à tripler la production actuelle d'ici 2020. La cible du gouvernement de Québec est de réduire nos émissions de GES de 80 à 90% d'ici 2050. Il serait irresponsable d'aller de l'avant avec le projet d'expansion du Port si cela implique que cela permettrait une augmentation de la production des sables bitumineux et ainsi augmenter par le fait même, la quantité de GES que contiennent les carburants.

### Établir un «test climat»

Nous recommandons que soit conduit un «test climat», tel que défini dans notre mémoire « Pour une évaluation des impacts sur le climat » présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le Livre vert intitulé « Moderniser le régime d'autorisation environnementale de la Loi sur la qualité de l'environnement » le 2 septembre dernier.<sup>4</sup>

Basé sur le principe du permis présidentiel utilisé par Obama pour bloquer le projet de pipeline Keystone XL, ce test serait un moyen d'évaluer de manière large les émissions de GES pour chaque projet, tant sur le territoire québécois qu'à l'extérieur des frontières. Dans l'application de ce test, non seulement nous devons quantifier les émissions de GES, mais nous devons aussi présenter un plan de réduction de ces émissions, en suivant les objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec, les engagements du Canada et les cibles recommandées par le GIEC à court, à moyen et à long termes. La réalisation de ce test GES, devra se faire en intégrant des principes de coopération intergouvernementale et extraterritorialité, de flexibilité et de transversalité.

## 2.2 Transport de pétrole dans le fleuve Saint-Laurent

### Qualité de l'eau

Le Saint-Laurent procure de l'eau potable à 49 municipalités totalisant 3,7 millions de personnes, ou 45 % de la population du Québec. Le rapport « Un désastre en double » présente une modélisation des coûts et des dommages qu'entraînerait un déversement de moins de 10 % de la cargaison d'un superpétrolier de taille Aframax, un type de navire ayant récemment obtenu l'autorisation du gouvernement fédéral de sillonner les eaux du fleuve Saint-Laurent. Selon le modèle, les coûts de nettoyage d'un déversement de 10 millions de litres atteindraient 2,14 milliards de dollars. La limite de

---

<sup>3</sup> IRIS, 2013. et Lattanzio, 2013. Canadian Oil Sands: Life-Cycle Assessments of Greenhouse Gas Emissions. Prepared for Members and Committees of American Congress.

<sup>4</sup> [http://www.equiterre.org/sites/fichiers/pour\\_une\\_evaluation\\_des\\_impacts\\_sur\\_le\\_climat.pdf](http://www.equiterre.org/sites/fichiers/pour_une_evaluation_des_impacts_sur_le_climat.pdf)

responsabilité pour un déversement étant fixée à 1,4 milliard \$, ce sont les contribuables qui devraient assumer l'excédent.<sup>5</sup>

Il est impératif que l'approvisionnement en eau potable soit protégé pour tous les citoyens. Un déversement dans le Fleuve pourrait contaminer l'eau potable de centaines de milliers de personnes.

### Qualité de l'air

Il est fondamental de protéger la qualité de l'air des résidents de Québec. Le passage et donc le transbordement de pétrole lourd issu des sables bitumineux sur les navires créerait une nouvelle source de pollution dans la ville. La réglementation *Clean Skies Ordinance* adoptée par la ville de South Portland en 2014 a créé un précédent en protégeant la qualité de l'air de ses citoyens. En effet, ce règlement interdit le transbordement de pétrole lourd d'un pipeline vers les navires.

## 2.3 Processus de l'évaluation

Nous nous réjouissons que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale intervienne dans le projet d'agrandissement du Port de Québec et que le public puisse intervenir. Plus particulièrement, nous sommes satisfaits qu'une étude d'impact comprenant une description complète des changements environnementaux, causés par le projet, y compris les changements directement ou nécessairement liés à toute décision fédérale permettant la mise en œuvre du projet, soit demandée par l'Agence. Un processus démocratique doit être à la base des décisions dans notre société. Toutefois, que le Port puisse, « à sa discrétion, choisir les méthodes les plus adaptées pour compiler et présenter les données, les renseignements et les analyses dans l'étude d'impact » sème le doute quant à l'impartialité des données analysées par l'Agence. Celle-ci devra porter une grande attention à la rigueur des documents reçus par le promoteur. **Ainsi, nous recommandons que le projet prenne la voie d'une commission d'examen, qui sera formée de personnes impartiales.**

---

<sup>5</sup> <http://www.equiterre.org/actualite/un-deversement-de-petrole-brut-dans-le-saint-laurent-couterait-plusieurs-milliards-de-doll>