Le projet Laurentia DIVERS

Mémoire faisant suite au

Rapport provisoire d'évaluation environnementale de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

par Sami Jai Wagner-Beaulieu Elia Wagner-Beaulieu

Québec

Le 16 décembre 2020

Le présent mémoire s'intéresse aux sections 5.1 (Qualité de l'air), 5.7 Santé humaine (physique et psychologique), 5.10 Patrimoine naturel et culturel et 8.2 (Effets de l'augmentation de la circulation routière et de la longueur des trains sur la population de l'arrondissement La Cité-Limoilou et la grande région de Québec, incluant Lévis) du Rapport provisoire d'évaluation environnementale de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada sur le projet Laurentia.

5.1 (Qualité de l'air)

Si le projet Laurentia se réalise, il est prévu qu'ultimement, 700 000 conteneurs y seront annuellement entreposés. Il faudra donc les y amener et les en faire sortir.

Le promoteur évalue que le projet ajouterait environ 156 navires supplémentaires au trafic moyen annuel sur le Saint-Laurent. Les 700 000 conteneurs seront donc amenés au Port par 156 navires. Étalés sur une année, il y aura donc 3 navires par semaines (52 X 3 = 156) qui arriveront à quai, déchargeront et repartiront. En moyenne, s'ils se succèdent, chaque navire aura donc deux jours et un tiers pour décharger son chargement (et éventuellement charger autre chose). Ce qui signifie qu'à toute fin pratique, il y aura un porte conteneurs amarré au quai à l'année longue dans la Baie de Beauport.

Fioul lourd

Le carburant entrent pour un tiers à la moitié dans les coûts d'exploitation d'un navire porte conteneurs. C'est la raison pour laquelle ces bateaux fonctionnent au fiouls lourds. Ce sont des carburants de qualité médiocre, contenant toujours des impuretés plus ou moins nocives au bon fonctionnement des moteurs et générateur de suies. Ils sont moins cher mais beaucoup plus polluant que le carburant des bateaux de pêche ou des camions sur les routes.

Même s'il pèse lourd dans le mix pétrolier, le fioul marin est le segment le plus méprisé du marché. «C'est un méchant produit dont tout le monde rêve de se débarrasser», déclare Giacomo Luciani, économiste à l'Institut de hautes études internationales et du développement (IHEID) à Genève.

Lors du raffinage, le pétrole brut est chauffé pour en isoler les éléments les plus légers: butane, essence, kérosène, gasoil... Ce qui reste au fond de la cuve est un résidu épais, où s'accumulent les impuretés. Un raffinage simple laisse près de 40% de résidu. On peut le raffiner de nouveau – le «craquer» –, ce qui engendre un reliquat encore plus dense et impur. La plupart des raffineries produisent à peu près 10% de résidu, selon Giacomo Luciani.

Un très gros porte-conteneurs en brûle entre 140 et 300 tonnes par jour, dans des moteurs hauts comme des immeubles¹.

« Ce produit très visqueux, abondant, résidu du processus de raffinage et chargé d'impuretés (métaux, sable, molécules toxiques...), représente encore plus de 75 % des carburants maritimes du monde, selon le Lloyd's Register. [...] »

Pour plusieurs associations, la pollution atmosphérique engendrée par le transport maritime est responsable de sévères pathologies respiratoires, dont des cancers, y compris chez les non-fumeurs. Oxyde d'azote (NOx), oxyde de soufre (SOx) - un polluant qui accroît l'acidité des océans et la pollution à l'ozone -, particules ultra-fines, les plus dangereuses pour la santé : le cocktail craché par les navires est explosif

Selon un expert allemand reconnu, Axel Friedrich², un gros porteconteneurs dégage autant de particules fines que 1 million de voitures. Selon James Corbett, de l'Université du Delaware, *l'exposition aux* particules fines issues des carburants marins cause environ 100'000 morts précoces chaque année dans le monde, uniquement par le cancer du poumon et les maladies cardiovasculaires. C'est surtout la petite taille des particules émises qui compte.

En somme, avec le projet Laurentia, on installera en permanence à un jet de pierre du secteur récréo-touristique de la Baie de Beauport, de quartiers résidentiels déjà surexposés à plusieurs contaminants et de ce qui deviendra le plus grand hôpital de Québec, des moteurs hauts comme des

¹ https://labs.letemps.ch/interactive/2016/longread-fioul-lourd/

² Axel Friedrich a mis à jour les scandales de Volkswagen et Renault (trucage des émissions de moteurs automobiles diesel

immeubles qui brûleront, non stop, un résidu du processus de raffinage et chargé d'impuretés. On n'arrête pas le progrès!

Les risques ont-ils été correctement évalués par le promoteur?

Les risques liés à cette nouvelle activité ont ils été correctement évalué par le promoteur. A t-on tenu compte du type de carburant dont il est question, de la durée d'exposition et de la sensibilité des gens qui vivent à proximité, entre autre les patients d'un méga hôpital?

La lecture du rapport provisoire nous laisse croire que non.

Ainsi, dans la section 5.7.2 Analyse des effets potentiels et des mesures d'atténuation proposées, dans la sous-section Atteinte à la santé physique et psychologique découlant des changements à la qualité de l'air il est écrit que afin d'évaluer les effets des changements de la qualité de l'air sur la santé, le promoteur a réalisé une évaluation des risques à la santé humaine (ÉRSH).

Un peu plus loin, Santé Canada relève plusieurs sources d'incertitudes liées à cette évaluation de risques pour la santé humaine, dont celle ci :

Seuls les risques associés à la phase de construction ont été calculés.

Ce qui signifie que le promoteur n'aurait pas évalué les risques à la santé humaine de la phase opération? L'impact de ces 156 bateaux installés à quai et brûlant du fioul lourd? Si c'est le cas, il y a là un manque sérieux à corriger.

Les émissions des navires à quai

Plusieurs villes sont conscientes de ce problème. Marseille en est un bel exemple de ce problème en Méditerranée, « on estime que 10 à 20 % des particules en suspension de la ville viennent du maritime », selon

Dominique Robin, directeur d'Air Paca³

La présentation⁴ faite en 2014 au International Transport Forum de l'OCDE (une organisation internationale comprenant 54 pays membres) détaille l'ampleur du problème. En voici quelques extraits :

- Shipping emissions in ports are substantial, accounting for 18 million tonnes of CO2 emissions, 0.4 million tonnes of NOx, 0.2 million of SOx and 0.03 million tonnes of PM10 in 2011. Around 85% of emissions come from containerships and tankers. Containerships have short port stays, but high emissions during these stays.
- Although most of these emissions take place at sea, the most directly noticeable part of shipping emissions takes place in port areas and portcities. It is here that shipping emissions have the most direct health impacts. NO2 and CO-emissions in ports have been linked to bronchitic symptoms, whereas exposure to SO2-emissions is associated with respiratory issues and premature births. Data from the Los Angeles County Health Survey reveal that Long Beach communities in close proximity to the Port of Los Angeles experience higher rates (2.9 percentage points on average) of asthma, coronary heart disease and depression, compared to other communities in Los Angeles (Human Impact Partners, 2010). Additionally, the California Air Resources Board attributed 3 700 (p. 5) premature deaths per year to ports and the shipment of goods (Sharma, 2006). On a global scale, calculations suggest that shipping-related PM emissions are responsible for approximately 60,000 cardiopulmonary and lung cancer deaths annually, with most deaths occurring near coastlines in Europe, East Asia and South Asia (Corbett, 2007).
- The largest part of emissions in ports is generally from shipping activity; this can be concluded from this collection of studies on emissions in ports. Between 70% to 100% of emissions in ports in developed

³ Air PACA surveille la qualité de l'air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et informe la population. C'est une structure associative, indépendante et transparente (loi 1901) agréée par le ministère de l'Environnement.

⁴https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201420.pdf

countries can be attributed to shipping; trucks and locomotives represent up one fifth, whereas emissions from equipment rarely exceed 15%.

 Shipping emissions in ports can represent a substantial share of total emissions in the port-city. Much depends on the size of the port, the size of the city and the character of the city, such as industrialisation rate. In some large port-cities, such as Hong Kong and Los Angeles/ Long Beach, the share of SO2 emissions can reach half of the total emissions in the city; for NOx and particulate matter emission levels that represent up to a fifth of total urban emission are not rare

La section 5.1 de ce rapport s'intéresse aux émissions globales dans les ports. On y découvre que bien qu'il reste moins longtemps à quai, ce sont les porteconteneurs qui ont le plus d'émission

• Around 85% of these emissions come from containerships and tankers. This is partly explained by their dominant presence in terms of port calls, around three quarters of all calls. Both containerships and tankers have more emissions than could be expected based on the number of port calls. For tankers this can be explained by their relatively long turnaround time in ports. However, this is not the case for containerships: their time in port is approximately 27% of the port time of vessels, whereas these represent 40% of the calls. So containerships have relatively short stays in ports, but have relatively high emissions during these stays. The inverse is the case for bulk carriers: they have long turnaround times, but have relatively fewer emissions during their stays in ports. Also Roll-on/roll-off (Ro/Ro) -ships are relatively clean: representing 8% of port calls and 5% of port time, they only represent 2% of the total shipping emissions in ports (Figure 1).

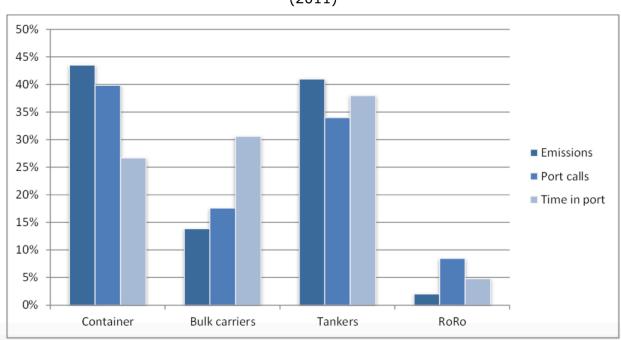


Figure 1. Ship types and their shares in emissions, port calls and port time (2011)

Et si vous croyez que le problème est en voie de se résorber, sachez qu'en 2020, que les navires visitant la Californie du Sud sont en voie d'y devenir la plus grande source de polluants responsables du smog l'augmentation du nombre des navires porte-conteneurs constituant un part importante du problème⁵.

Les systèmes électriques d'alimentation à quai

La solution pourrait être la mise en place d'un système électrique d'**alimentation** à quai, permettant aux navires de cesser d'utiliser du fioul. En théorie oui. Mais la pratique et... le Port de Québec nous montre qu'on peut en douter sachant que :

- La majorité des bateaux n'ont pas cette option. Le Port oserait- il interdire d'accoster à ceux qui carburent 100% fioul? En aura t-il le désir? En aura t-il le droit? N'oublions pas les \$. Ni que c'est que c'est Hutchison, une compagnie chinoise, qui construira et gèrera le terminal.
- Le Port de Québec reçoit des navires de croisière depuis plus de 20 ans. Les navires de croisière qui s'arrêtent chaque automne au Port de Québec laissent tourner leurs moteurs 24 heures sur 24 pour répondre aux besoins énergétiques de ces véritables «villes flottantes». Il y a des

⁵ https://www.latimes.com/california/story/2020-01-03/port-ships-are-becoming-la-worst-polluters-regulators-plug-in

normes d'émission mais le Port de Québec ne peut jurer de rien puisqu'il ne contrôle rien. La surveillance incombe à Transports Canada qui ne lui rend pas de compte ni sur ses inspections, ni sur les résultats de celles-ci.

- Préoccupés par ces émissions, les gouvernements d'Ottawa et de Québec ont consenti en 2015 une aide de 10 millions \$ pour doter le quai de la Pointe-à-Carcy (quai 22) d'un système d'alimentation électrique (shore power). Le Port devait fournir les 3,4 millions \$ restants pour compléter le montage financier. Le Port de Québec n'a cependant jamais donné suite au projet qui a depuis été abandonné⁶, invoquant le bénéfice «insignifiant» du projet. À peine quelques-uns des navires qui viennent à Québec seraient pourvus de l'équipement de branchement. Cela représente seulement 1 % du temps à quai a t-il évalué.
- Le Port évoque aussi une difficulté logistique à garer les navires électriques au quai 22, la priorité devant être donnée aux navires en embarquement et en débarquement.
- Les marées posent aussi des contraintes. Un navire ne pourrait pas toujours être garé dans le bon sens pour pouvoir être branché. Sans compter que l'équipement à quai a la taille d'un autobus, ce qui est encombrant.

Donc, comment faire confiance au Port de Québec? Ne le faisons pas. L'évaluation des risques à la santé humaine doit être faite en période d'exploitation et supposée que les navires fonctionnent au mazout lourd, comme cela risque fort d'arriver.

5.10 Patrimoine naturel et culturel

On retrouve dans cette section le Tableau 15 intitulé *Unités de paysages définies dans la zone d'étude élargie et points de vue utilisés dans les simulations visuelles du promoteur*. Dans ce tableau, le territoire est réparti entre différents points de vue ou unités de paysages, dénommé souvent selon leur fonction (urbain, récréotouristique, industriel). Ainsi RT1 correspond au paysage récérotouristique de la rivière Saint-Charles. La Baie de Beauport est englobée dans L1, Paysage industriel du Port de

⁶ https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/croisieres-a-quebec-pollution-point-de-saturation-touristique-et-consultation-douteuse-73051042690d89f6cd6369476d25c660

Québec. Cette dénomination ne correspond pas à la réalité de la Baie de Beauport et doit être modifiée.

Si la zone portuaire comprend bel et bien un secteur industriel, elle est également dotée d'un vaste secteur récréo-touristique, fréquentée par des milliers de québécois. Ce secteur est un leg du gouvernement du Canada fait aux québécois à l'occasion du 400 ème anniversaire de la Ville. C'est le seul endroit où la population peut accéder au fleuve et s'y baigner. De là ils bénéficient d'une vue unique, d'un vaste panorama sur le fleuve, l'Île d'Orléans et la rive sud. Qualifier tout cela de paysage industriel est un non sens.



S'agit il là d'un paysage industriel?

Un peu plus loin à la Figure 12 (page 75), le promoteur présente deux photos prétextant démontrer en haut la vue actuelle et en bas la vue future. L'angle sous laquelle on présente cette supposée vue à partir du secteur récréo-touristique de la Baie de Beauport est biaisé de façon à :

1. Accentuer la présence des équipements industrialo-portuaire dans le champs de vision de l'observateur actuel (il faut littéralement l'observateur soit en recul, très en retrait vers l'est de la plage, et se tourne franc ouest pour se retrouver avec cette vue bloquée, alors

- que le panorama sur la plage, devant, ouvrant tout l'Est-Nord-Ouest est totalement ouvert
- 2. Éliminer la vision panoramique qui s'offre actuellement à l'observateur et qui disparaîtra si le projet Laurentia se réalise.

Voilà les photos en question.

Figure 12 : Vue des infrastructures projetées à partir de la baie de Beauport (PT1) sans (en haut) et avec le projet (en bas)



Source : Englobe, 2020o

Nous vous proposons de les remplacer par celles-ci qui donnent une vue réelle de ce que voient actuellement les usagers de la Baie de Beauport et de ce qu'ils verront après, si le projet Laurentia se réalise.



Avant



Après

Ce panorama spectaculaire, unique, a autant de valeur que celui du haut de la terrasse Dufferin.

Aux termes de son analyse et selon les critères d'évaluation des effets environnementaux présentés à l'annexe A, l'Agence conclut que le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants sur le patrimoine naturel et culturel (annexe B), compte tenu de l'application des mesures d'atténuation clé ci-dessous.

Nous nous inscrivons en faux contre cette conclusion en ce qui concerne la Baie de Beauport. Ce paysage, majestueux, unique, sera irrémédiablement gâché par le projet et les mesures d'atténuation proposées n'y changeront rien. Les conclusions de l'Agence doivent être revues.

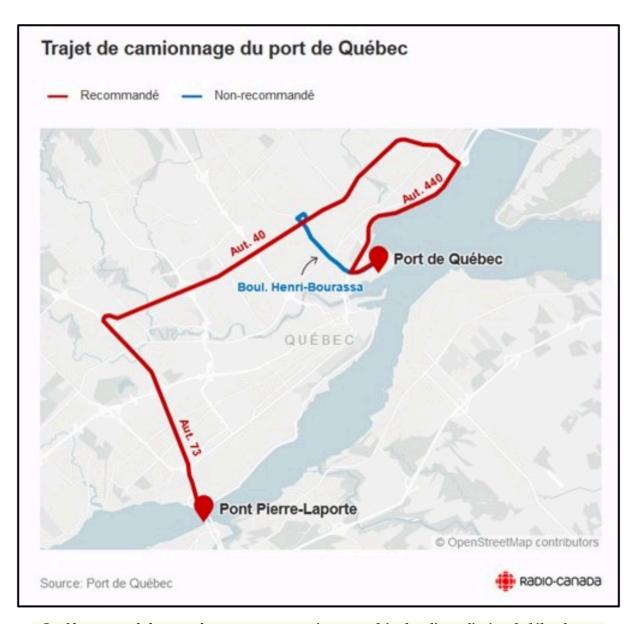
8.2 Effets de l'augmentation de la circulation routière et de la longueur des trains sur la population de l'arrondissement La Cité-Limoilou et la grande région de Québec, incluant Lévis.

Le Port de Québec devra annuellement sortir 700 000 conteneurs de son terminal, en passant dans Limoilou. Ils ne seront pas envoyés par courriel!

Le Port estime que 90 % de ces conteneurs partiront par train et 10 % seulement par camions. Cette affirmation ne repose sur rien. C'est tout de même 70 000 conteneurs qui seront transportés par camion. Le nombre de camions pour transporter tout cela? 90 camions entrants et 90 camions sortants, dixit le Port. Ce qui veut dire que chaque camion sortira donc avec... 777 conteneurs. Nous osons à peine imaginer à quoi ressemble un camion transportant en un seul chargement 777 conteneurs. Mais si le Port le dit... ça doit être possible et vrai!

- Le terminal sera en fonction 358 jours par année, 24 heures sur 24
- La guérite des camions fonctionnera 10 heures par jour (de 6 h à 16 h) du lundi au samedi, soit 6 jours par semaine
- Les camions générés par le terminal circuleront principalement sur le réseau routier entre 5 h et 16 h

Heureusement, il semble que seulement une partie de ces mastodontes, environ 50% selon le Port, se retrouveront sur le boulevard Henri-



« Le détour suggéré aux opérateurs et aux camionneurs fait plus d'une dizaine de kilomètres ».

Bourassa, traversant les quartiers résidentiels et longeant le futur méga hôpital, certains à 5 heure du matin. Les autres se rallongeront de 10 kms pour rejoindre l'autoroute 40 tel que l'indique l'image suivante.

Comme mesure d'atténuation, le Port entend **promouvoir** l'évitement de la circulation dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou auprès des camionneurs d'itinéraires routiers. Promouvoir parce que, tout compte fait, le Port n'a pas le pouvoir de forcer les camionneurs à prendre un chemin ou l'autre lorsque ceux ci quittent le territoire de Port. Ce pouvoir, il est entre les mains du Ministère du Transport, qui ne pourrait toutefois interdite quoique ce soit sans l'autorisation... du Port et des clients industriels du

Port! La circulation de camions provenant du Port sur Henri-Bourassa irrite les résidents depuis des années. Le Port incite déjà les camionneurs à ne pas utiliser Henri-Bourassa, avec un succès mitigé. Mais personne n'a interdit cette circulation.

Lorsque Radio-Canada a invité le Port à préciser comment il en était arrivé à la conclusion que pour Laurentia, le pire scénario serait de 50 % de non-conformité, Frédéric Lagacé, directeur Affaires publiques et Contenus stratégies, a préféré ne pas s'avancer.

Que conclure de toute cette partie sur le transport?

- Personne ne peut dire combien de conteneurs partiront en train et combien partiront en camions. En se fiant à ce qui se passe au Port de Montréal, certains ont émis d'autres hypothèses :
 - «Le Port a parlé cet automne de 180 mouvements de camions par jour, six jours par semaine (...) La réalité pourrait cependant être quatre, cinq ou six fois pire si le profil des activités à Québec devait ressembler à celui de Montréal. Québec fait l'hypothèse que 10 % des conteneurs de son terminal seront transportés par camion et 90 % par train. Ce plan détonne avec les réalités du terminal de conteneurs de Montréal et avec les pratiques connues du camionnage au Québec, ce qui peut soulever des doutes sur sa fiabilité. Dans une version antérieure du projet Laurentia, le Port de Québec avait évoqué un ratio de 15 % de conteneurs transportés par camion et 85 % par train. Qu'on utilise 10 % ou 15 % ne change pas grand-chose. La réalité est qu'il n'y a aujourd'hui aucune façon de savoir quelle sera vraiment cette proportion.»⁷
- Il suffit que le % de camion double pour que nombre de mouvement de camions journalier passe de 180 à 360. L'augmentation pourrait être encore plus spectaculaire.
- Un seul camion peut-il transporter 777 conteneurs?. On a la droit de douter.
- Les camionneurs feront bien ce qu'ils veulent lorsqu'ils quittent le territoire portuaire. Et au fond, le Port s'en fout un peu.

En conclusion, il faut prendre toutes ces projections et promesses du promoteur pour ce qu'elles sont : au mieux une vue de l'esprit, au pire un écran de fumée.

⁷https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/la-menace-des-camions-dans-limoilou-b0f70d62a023d6eef7ac1d9bb516098b