



Le 29 mars 2025

Agence d'évaluation d'impact du Canada
22^e étage, Place Bell
160, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

Objet : Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent - Commentaires concernant le mandat

À qui de droit,

Les administrations portuaires canadiennes (APC) ont été établies en vertu la *Loi maritime du Canada* (1998). Financièrement autonomes, elles sont d'importants acteurs de la chaîne logistique pour de nombreuses industries stratégiques du Canada. Elles stimulent l'économie commerciale en priorisant la protection de l'environnement ainsi que la conformité réglementaire, et elles soutiennent des collectivités locales et régionales dans tout le pays, incluant les peuples autochtones.

Dans leurs fonctions, les cinq APC du Québec collaborent à la recherche de solutions durables répondant à leurs défis environnementaux communs ainsi qu'à leurs enjeux plus spécifiques, afin de concrétiser des pratiques environnementales harmonisées respectueuses des milieux. En ce sens, la prise en compte de la durabilité et de la pérennité des milieux naturels sur l'ensemble du fleuve Saint-Laurent est systématique dans la planification des cinq APC. C'est d'ailleurs dans ce contexte que l'Administration portuaire de Montréal (APM) avait appuyé la demande d'évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent du Mohawk Council of Kahnawà:ke (MCK).

Ainsi, nous souhaitons vous remercier de nous offrir l'opportunité de commenter la version provisoire du mandat concernant l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent. Nous croyons que cette évaluation est un outil qui peut s'avérer pertinent afin de bien comprendre et encadrer les effets cumulatifs sur le corridor du Saint-Laurent. Comme elle pourrait influencer bon nombre d'acteurs maritimes et de projets touchant le fleuve, il s'agit d'une opportunité pour les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec de se prononcer d'une voix commune.

À cet effet, voici quelques commentaires, questions ou recommandations en provenance des Ports de Montréal, Trois-Rivières, Québec, Sept-Îles et Saguenay :

- Comme les APC sont des acteurs ayant des impacts positifs majeurs sur l'économie et les communautés en général, et que les installations et aménagements portuaires sont des activités concrètes ciblées prioritaires, nous souhaitons être considérés comme des parties prenantes fortement impliquées dans l'évaluation régionale;

- Bien que les priorités d'évaluation en fassent mention, les avantages du corridor maritime Saint-Laurent devront être documentés d'une manière exhaustive. Le Saint-Laurent est un moteur économique critique pour le Québec et l'est du Canada en offrant un accès maritime stratégique et durable qui sécurise nos chaînes d'approvisionnement;
- La réalisation de cette évaluation ne devrait pas interférer avec les processus d'évaluation ou d'autorisation actuels. Il est souhaité qu'à terme, l'évaluation régionale puisse faciliter les démarches d'évaluation des projets et des activités ciblées;
- Les explications présentées dans la section concernant la portée nous indiquent que le travail à accomplir est d'envergure. En ce sens, et compte tenu du manque de précisions par rapport au niveau du détail de l'information qui sera traitée dans l'évaluation régionale, nous aimerions obtenir de plus amples explications quant à l'approche méthodologique qui sera utilisée et de l'apport souhaité des parties prenantes comme les Ports. Nous sommes d'avis que des stratégies visant à assurer une efficacité optimale devront être mises en place afin de respecter les échéanciers proposés;
- Selon notre compréhension de la figure à l'annexe 1, les autorités provinciales ne seraient pas appelées à contribuer à cette évaluation régionale. Nous nous questionnons quant aux raisons justifiant cette décision, puisque certaines équipes de ce palier gouvernemental jouent un rôle d'experts dans plusieurs domaines ou sur certaines composantes valorisées de l'environnement.

En plus des commentaires précédents, veuillez trouver quelques commentaires spécifiques à des extraits de la description du mandat :

Extraits	Commentaires
<p>1. Contexte : « ...Selon le MCK, les futures évaluations d'impact devraient s'efforcer d'améliorer l'environnement à l'échelle régionale et de répondre aux impacts historiques déjà subis sur les droits et intérêts des Mohawks de Kahnawà:ke »;</p>	<p>Les « impacts historiques » positifs seront-ils également considérés, particulièrement dans une optique de diversification des marchés hors États-Unis qui implique du transport par navires?</p>
<p>Section 3.2 Objectifs : a) Fournir une description de l'organisation du secteur du transport maritime dans l'aire d'évaluation et donner un aperçu complet des relations entre les installations actuelles;</p>	<p>Il serait bien d'aller plus loin qu'une description de l'organisation du secteur. Il faut inclure à cette description son apport économique pour le Québec et le Canada, et expliquer également en quoi il peut jouer un rôle dans la réduction des GES et la décarbonation du transport de marchandises.</p>
<p>Section 3.2 Objectifs : b) Fournir une compréhension des effets positifs et négatifs potentiels actuels des activités concrètes ciblées et des activités complémentaires sur les priorités d'évaluation environnementales, sanitaires, sociales, culturelles et économiques;</p>	<p>Pourriez-vous préciser si cette analyse s'étend aux communautés riveraines non-autochtones car le paragraphe qui suit laisse présager que l'analyse sera particulière aux droits autochtones?</p>
<p>Section 3.2 Objectifs : c) Fournir une description des zones déjà ciblées comme étant fortement affectées par les effets cumulatifs;</p>	<p>Est-ce possible de définir ce que signifie le terme « fortement »?</p>

Extraits	Commentaires
Section 3.2 Objectifs : c) Décrire comment les changements climatiques peuvent influencer les effets cumulatifs;	Suggestion : comparer l'industrie maritime à d'autres industries en termes d'émissions de GES (ex. : camionnage, transport par train, etc.).
Section 3.2 Objectifs : e) Fournir un aperçu des différents succès et leçons apprises d'autres instances dans la mise en œuvre de mesures d'atténuation visant à prévenir ou à réduire les effets d'activités concrètes similaires;	Est-ce possible d'indiquer des exemples « d'autres instances »?
Section 3.2 Objectifs : e) Recommander des mesures d'atténuation ou des approches réalisables sur les plans technique et économique qui permettraient de remédier aux effets négatifs potentiels des futures activités concrètes ciblées dans l'aire d'évaluation;	Est-ce possible d'identifier qui – quelle(s) organisation(s) - devra mettre ces mesures en place? Cela pourrait aider à déterminer si les mesures sont en effet réalisables. Par ailleurs, qu'entendons-nous par le terme « réalisable » techniquement et financièrement?
Section 3.2 Objectifs : f) Établir des approches pour les promoteurs lorsqu'ils entreprennent des évaluations d'impact propres aux projets, afin de contribuer à la réalisation des conditions de référence et des conditions ciblées, en accordant une attention particulière aux interventions prioritaires et aux mesures d'amélioration identifiées dans le cadre de l'évaluation régionale;	Remplacer « approches » par « méthodologies d'analyses » pour une meilleure compréhension.
Section 4.1 : c) Les éléments importants qui soutiennent l'exercice des droits et des activités traditionnelles, y compris les droits d'intendance et les responsabilités, tels que...;	Plusieurs communautés autochtones ne souhaitent pas rendre ces informations disponibles. Que se passera-t-il dans ces cas?
P. 9 : Liste non exhaustive des activités complémentaires – activités de navigation;	Est-ce possible de faire la différence entre les activités de navigation commerciale et les activités des plaisanciers? Des enjeux sont propres à chacun.
Section 5.5 : groupe de travail sur l'évaluation régionale;	Si nous comprenons bien, mis à part des représentants de l'AÉIC, il n'y aura aucun participant allochtone dans le groupe de travail? Et aucun membre de l'industrie maritime? Si oui, quelles instances allochtones seront invitées?
Section 5.6 : Groupes consultatifs et experts en la matière. Le groupe de travail sur l'évaluation régionale sollicitera des renseignements et des conseils sur les questions relatives à la réalisation de l'évaluation régionale auprès des autorités fédérales, de l'industrie, d'organisations non gouvernementales, des institutions académiques et de particuliers (autochtones et non autochtones);	Les APC concernées pourront fournir les renseignements demandés, sauf pour les renseignements qui sont de nature commerciale ou stratégique.
Section 5.6 : Groupes consultatifs – Annexe 1.	Les APC aimeraient être impliquées dans un ou plusieurs groupes consultatifs. Nous suggérons qu'un groupe regroupant des acteurs de l'industrie maritime soit créé, incluant Transport Canada.

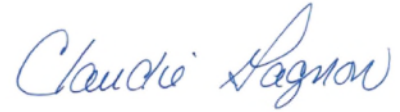
Nous vous remercions à l'avance de l'opportunité qui nous a été fournie de transmettre nos commentaires. Nous espérons que ces derniers seront considérés et permettront de bonifier l'approche proposée pour l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent.



Philippe Charest-Gélinas
Directeur, Environnement
Port de Québec



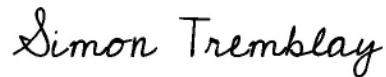
Benoît Viens
Directeur principal, Immobilier
et Environnement
Port de Montréal



Claudie Gagnon
Directrice, Développement durable
Port de Trois-Rivières



Mélissa Sanikopoulos
Directrice, Environnement et
développement durable
Port de Sept-Îles



Simon Tremblay
Gestionnaire principal, Environnement
et développement durable
Port de Saguenay