

## Mémoire concernant le projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay



Anse-à-Pelletier, vue vers le terminal maritime de Grande-Anse et le site de construction projeté

Présenté au  
**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**  
par  
**Guillaume Lord**  
**Résident de l'Anse-à-Pelletier**

22 octobre 2020

Monsieur le président,

Par la présente, je souhaite vous transmettre mes réflexions et préoccupations au sujet du projet en objet. Étant résident de l'Anse-à-Pelletier, j'habite directement en face du site choisi par le promoteur pour la construction du complexe de liquéfaction. En plus des effets globaux qui seraient ressentis à une échelle planétaire, le secteur de l'Anse-à-Pelletier serait aussi directement impacté par le projet par des effets à plus petite échelle, notamment au niveau de l'ambiance sonore et l'impact visuel.



**L'Anse-à-Pelletier, vue panoramique**

### **L'Anse-à-Pelletier**

L'Anse-à-Pelletier est située sur la rive nord du Saguenay, à la hauteur de l'embouchure de la rivière Pelletier. Elle tire son nom de Nicolas Peltier, premier homme blanc à s'installer en permanence au Saguenay–Lac-St-Jean. Le site de l'Anse-à-Pelletier revêt un caractère historique particulier, puisqu'il s'agit d'un des deux sites fondateurs de Saint-Fulgence, par Roger Bouchard en 1838<sup>1</sup>.

Au cours du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, plusieurs scieries ont opéré successivement aux abords de la rivière Pelletier, dont celle de William Price & Co., mais elles ont toutes été détruites par le feu ou les crues printanières au fil des ans.

Plus récemment, plusieurs familles se sont installées dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier. Il y a 40 ans, il n'y avait qu'une seule résidence permanente, alors qu'aujourd'hui, une centaine de personnes y demeurent. Le profil des habitants de l'Anse-à-Pelletier est diversifié, mais tous partagent le désir de vivre entourés par la nature et en harmonie avec celle-ci.

---

<sup>1</sup> MUNICIPALITÉ DE SAINT-FULGENCE. « Historique », <http://www.ville.st-fulgence.qc.ca/municipalite-village-relais/historique>

Les paysages de l'Anse-à-Pelletier sont reconnus pour leur beauté naturelle<sup>2</sup> et comportent actuellement peu de traces de l'activité humaine, ce qui est exceptionnel à moins de 30 km d'une municipalité de 150 000 habitants. Ce secteur est même décrit par Russel-Aurore Bouchard, historienne de renom, comme étant le « diamant vert » du Saguenay<sup>3</sup>.



Vue du site de construction projeté à partir des montagnes de l'Anse-à-Pelletier

---

<sup>2</sup> OUELLET, Yves. DUMAS, Alain. « *Saguenay - Un fjord et son royaume* ». Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2008

<sup>3</sup> BOUCHARD, Russel-Aurore, « *Les délires d'Akakia : Mine de phosphore du lac à Paul, Arianne Phosphate tente une percée vers l'Anse-à-Peltier, le diamant vert du Saguenay* », 8 novembre 2013, <http://akakia.blogspot.ca/2013/11/mine-de-phosphore-du-lac-paul-arianne.html>

## Le fjord du Saguenay

Le fjord du Saguenay est sans contredit un atout majeur au plan touristique. Son potentiel est immense, mais demeure sous-exploité. Il y a quelques années, le quotidien français Le Figaro publiait la liste des 10 sites et attractions incontournables au Québec<sup>4</sup>. En première position, on retrouve le fjord du Saguenay et les baleines viennent compléter la liste.

Tout près du site projeté pour la construction du complexe de liquéfaction et du terminal maritime se trouve le Parc Aventures Cap Jaseux. Cet organisme offre, entre autres, des excursions en kayak et en voilier, ainsi que des nuitées dans des dômes transparents. Les navettes maritimes du Fjord font également escale à Cap Jaseux. Les installations seront nuisibles aux différentes activités touristiques dans ce secteur en raison de l'impact visuel important, du niveau de bruit ambiant élevé et des nombreux passages d'immenses méthaniers.

Finalement, il y a une volonté depuis plusieurs années de faire reconnaître le fjord du Saguenay comme Géoparc mondial auprès de l'UNESCO, même si ce dernier n'a pas été retenu sur la Liste indicative en 2017. Il n'est pas exclu que la candidature du fjord soit à nouveau présentée dans le futur, donc il serait important de respecter les critères de l'UNESCO de « [...] promotion du respect de l'environnement et de l'intégrité du paysage<sup>5</sup>. »



Enfants sur une plage de l'Anse-à-Pelletier, avec le site de construction projeté en face

---

<sup>4</sup> CHANIAL, Jean-Pierre. « *Les 10 sites et attractions incontournables au Québec* », Le Figaro, 23 avril 2015, <http://www.lefigaro.fr/voyages/2015/04/20/30003-20150420ARTFIG00169-les-10-sites-et-attractions-incontournables-au-quebec.php>

<sup>5</sup> UNESCO. « *Qu'est-ce qu'un Géoparc mondial?* », <http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/earth-sciences/global-geoparks/some-questions-about-geoparks/what-is-a-global-geopark/>



**Bateau naviguant sur le fjord du Saguenay. Crédit photo: CBC**

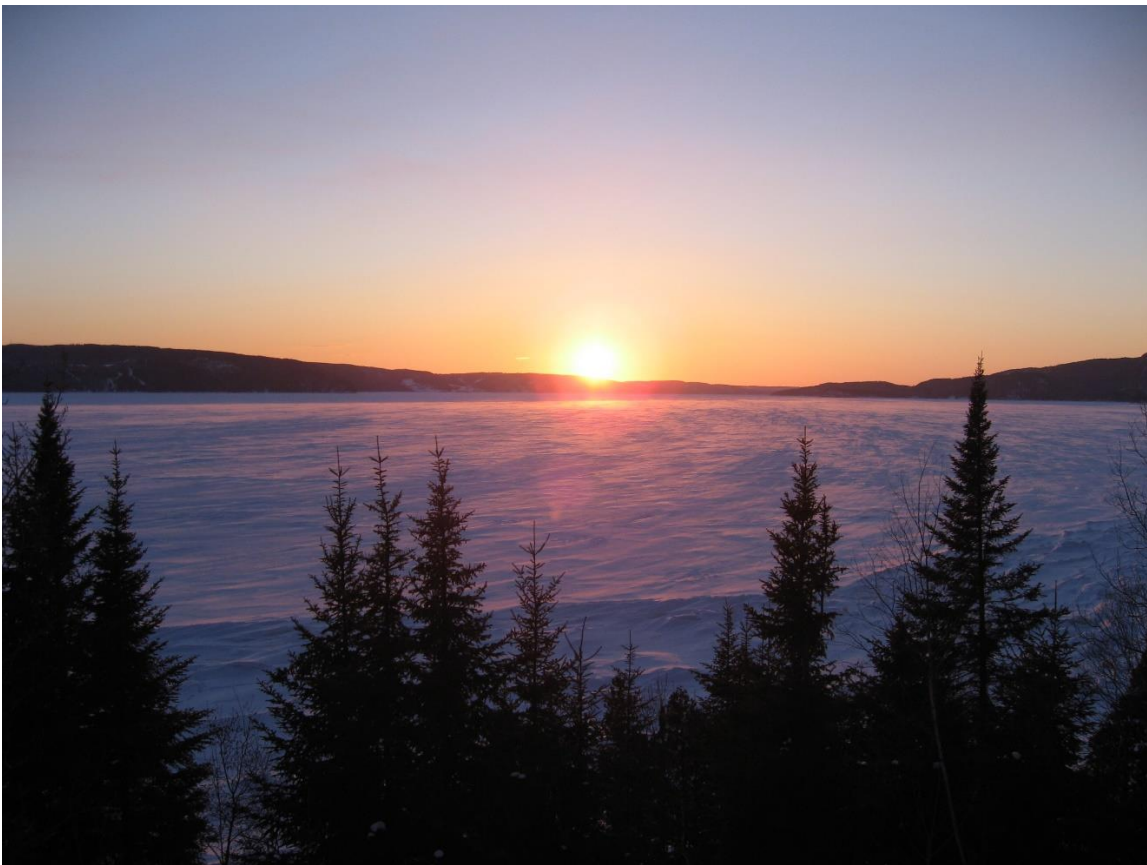


**Kayakistes dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier**

## **Impacts du projet sur l'environnement**

Malheureusement, en raison de la pandémie reliée à la COVID-19, le temps me manque actuellement pour étoffer mon argumentation concernant les très nombreux impacts environnementaux du projet puisque je travaille dans le domaine de la santé. Ceux-ci seront donc plutôt abordés dans le document annexé au présent mémoire. J'avais d'ailleurs participé à sa rédaction, à une période où la situation socio-sanitaire me laissait un peu plus de temps.

Par ailleurs, la crise actuelle nous fait réaliser la vulnérabilité de l'espèce humaine face à différentes menaces à l'échelle planétaire. En continuant dans la même voie que nous le faisons actuellement, la crise climatique sera malheureusement bien plus dommageable pour l'humanité que la crise que nous traversons actuellement.



**Coucher de soleil sur l'Anse-à-Pelletier, l'hiver**

## **Conclusion**

Ce ne sont pas les raisons qui manquent pour rejeter ce projet qui encourage l'extraction de gaz naturel non conventionnel. L'impact sur le climat, la menace d'extinction du béluga du Saint-Laurent, les risques d'accidents majeurs, l'impact sur le paysage, sur l'ambiance lumineuse et sur l'ambiance sonore en sont des exemples.

La résistance à ce projet est extrêmement forte au sein de la population, surtout chez les jeunes qui sont ceux qui devraient vivre avec les conséquences à long terme du projet. Les personnes qui approuvent le projet sont en grande majorité celles qui toucheraient directement ou indirectement un bénéfice financier (travailleurs potentiels, entreprises locales, élus).

Malgré les beaux discours du promoteur, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un projet d'une autre époque. En 2020, nous ne pouvons plus nous permettre un projet générant une quantité aussi importante de gaz à effet de serre et qui encourage l'extraction d'énergie fossile pour les décennies à venir. Afin de protéger les générations futures, le gouvernement n'a d'autre choix que de rejeter ce projet. Je compte sur le BAPE pour lui faire réaliser la grave erreur qu'il ferait en l'acceptant. Oui, il y aurait probablement des retombées économiques intéressantes localement et régionalement, à court terme, mais ces retombées seraient minées par les investissements publics requis et, surtout, anéantis par les coûts astronomiques qu'engendrera la crise climatique.



**Guillaume Lord**

# Annexe 1

Le Collectif de l'Anse-à-Pelletier a déposé des commentaires<sup>6</sup> à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (maintenant Agence d'évaluation d'impact du Canada) à propos de l'étude d'impact environnemental du projet Énergie Saguenay. Il s'agit en réalité d'un seul et même projet, puisque le complexe de liquéfaction et le terminal maritime sont indissociables. L'étude d'impact environnemental déposée par le promoteur est d'ailleurs la même. Les commentaires formulés dans le document suivant sont donc tout aussi pertinents pour le présent exercice.

---

<sup>6</sup> <https://ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/proj/80115/contributions/id/35630?culture=fr-CA>

# **Projet Énergie Saguenay**

## **Commentaires sur l'étude d'impact environnemental**



**Présenté à l'Agence canadienne  
d'évaluation environnementale par :**

**Collectif de l'Anse-à-Pelletier  
17 juin 2019**

## **Table des matières**

Section 1 : Commentaires sur l'étude d'impact environnemental .....	3
Section 2 : Rejet des eaux de ballast.....	21
Conclusion .....	23

# Section 1

## Commentaires sur l'étude d'impact environnemental

### Section 1.2.2.2

Le promoteur mentionne le principe de précaution. Clairement, le principe de précaution n'a pas été appliqué pour le présent projet en ce qui a trait au béluga du Saint-Laurent, malgré son statut d'espèce en voie de disparition. Il y a actuellement des évidences fortes à l'effet que le trafic maritime perturbe le béluga. Le projet à l'étude implique un ajout d'environ 200 navires par année, soit 400 mouvements de navires-citernes pouvant aller jusqu'à 95 000 tpi traversant l'habitat essentiel du béluga. Des effets négatifs sur le béluga sont probables, bien que leur ampleur soit mal connue. En vertu du principe de précaution, lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, ce qui est le cas ici, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement. Dans ce cas-ci, la seule mesure réellement effective serait de viser une baisse du trafic maritime lourd dans l'habitat essentiel du béluga et non une hausse marquée comme impliquerait le projet à l'étude.

Dans la section sur le respect de la capacité de support des écosystèmes, il est mentionné que le site a reçu la désignation de zone industrialo-portuaire par le gouvernement du Québec et que le projet est situé sur un terrain à l'intérieur d'un parc industriel existant et ainsi voué au développement d'industries lourdes. Il est vrai que le site est « désigné » comme étant industriel. On ne peut toutefois pas parler de parc industriel à l'heure actuelle. Il s'agit présentement d'une magnifique zone boisée à l'état vierge, hormis quelques chemins. Il y a une volonté politique d'en faire un parc industriel, mais en aucun cas on ne peut considérer qu'il s'agit actuellement d'un parc industriel.



**Photo aérienne avec la zone approximative du projet encerclée en rouge. Il est à noter qu'aucune infrastructure industrielle ou portuaire n'est visible.**

Dans la section sur le principe de production et consommation responsables, le promoteur vante son approche de production responsable. Peu importe les procédés utilisés à l'usine, dont l'utilisation d'hydroélectricité, il n'en demeure pas moins que la matière première transformée, du gaz naturel provenant en très grande proportion d'une extraction non conventionnelle, ne respecte pas le principe de production responsable. En soutenant directement l'extraction de gaz naturel, surtout non conventionnel, le projet GNLQ ne pourra jamais être considéré comme un producteur responsable, malgré toute la publicité qu'il fait en ce sens.

Dans la section sur le principe de pollueur payeur, le promoteur dit qu'il compensera pour tout préjudice démontré et attribuable à ses activités. Plus spécifiquement, « GNLQ compensera financièrement qui de droit pour les nuisances, dommages ou autres préjudices attribuables à ses activités. » Quels mécanismes seront mis en place pour détecter les nuisances, les documenter et recevoir les plaintes? Qui jugera de la recevabilité et de l'éligibilité à une compensation financière et qui en déterminera le montant? À titre d'exemple, quelle valeur est accordée à la destruction du paysage et la dégradation de l'ambiance sonore et lumineuse que subiront le Parc Aventures Cap Jaseux et

les résidents des Iles à Jalbert ou de l'Anse-à-Pelletier? Quelle valeur est accordée à la disparition du béluga, le cas échéant?

### Section 1.4.3

Dans la section sur la navigation commerciale, lorsqu'on compare le trafic en 1970 et le trafic à venir avec le projet GNLQ, en plus du nombre de navires, il faudrait documenter la dimension et le tonnage de ces navires. Ce n'est pas le même impact pour l'écosystème, notamment en ce qui a trait au bruit subaquatique, le passage d'un navire de 15 000 tpl ou d'un navire de 95 000 tpl.

### Section 1.4.4

Dans la description des habitations à proximité, le promoteur devrait mentionner plus spécifiquement les résidences permanentes à proximité, notamment à l'Anse-à-Pelletier. Bien que la distance à partir du site du projet soit plus grande, une distance sur l'eau n'a pas le même effet que sur terre étant donné l'absence d'obstacles.

### Section 2.1.1

Si on se fie aux arguments du promoteur, la raison d'être du projet, c'est que puisque les États-Unis n'achètent plus le gaz canadien, le prix de ce dernier s'est effondré. Cela entraîne une baisse de prix pour les consommateurs (effet positif pour l'économie) et une perte de profit pour les producteurs. En laissant la situation ainsi, cela créerait une pression à la baisse sur l'extraction de gaz naturel au Canada. Entre autres, cela freinerait le développement de nouveaux projets moins rentables, dont des projets d'extraction de gaz non conventionnel, qui sont aussi plus polluants. En construisant son usine de liquéfaction, le promoteur créera une rareté relative sur le territoire canadien, entraînera une augmentation des prix pour les consommateurs canadiens de gaz naturel, une pression accrue pour le développement de projets d'extraction de gaz naturel non conventionnel et un enrichissement des actionnaires américains. Piste de réflexion : est-ce que les faibles cours du gaz naturel au Canada pourraient, en créant une pression à la baisse sur le prix du gaz naturel aux États-Unis, avoir incité des investisseurs américains à construire un terminal d'exportation de GNL au Canada afin de soutenir des prix élevés aux États-Unis?

### Section 2.2.2

On dit que d'avoir deux quais comporte des avantages, mais on omet de dire qu'il y a aussi des inconvénients, dont l'impact sur le paysage, des pieux supplémentaires enfoncés dans les fonds marins et une plus grande cicatrice sur le fjord qui perdurera après la fin du projet. Cette nécessité d'avoir deux quais n'a pas été clairement démontrée et relève plus de l'aspect « pratique » que de la réelle obligation, puisqu'un seul navire serait chargé à la fois, de toute façon.

### Section 2.2.4

Le choix de l'électricité comme source d'énergie devrait être mieux documenté. Le promoteur ne fait pas une analyse détaillée des différentes options, avec les avantages et les inconvénients. Il ne faut pas oublier que les 550 MW requis ne seront plus disponibles dans le réseau. Si elle demeurait disponible, cette puissance électrique pourrait servir à remplacer d'autres sources d'énergie émettrices de GES, soit au Québec, en remplaçant du chauffage au mazout ou au gaz naturel par exemple, ou bien dans le nord-est des États-Unis, en remplaçant des centrales au charbon, entre autres. L'hydroélectricité est un atout majeur pour le Québec, mais il faut réfléchir à quelle fin nous voulons l'utiliser afin d'en maximiser les avantages. Finalement, le promoteur omet de décrire comment le procédé de liquéfaction alimenté à l'électricité se compare au procédé de liquéfaction alimenté au gaz naturel pour les autres impacts environnementaux (pollution sonore et visuelle, entre autres).

### Section 2.2.6.2

C'est bien que le promoteur ait choisi de ne pas avoir recours à une torchère élevée. Cependant, il faudrait mieux détailler les avantages et inconvénients d'une torchère au sol vs une torchère confinée et la justification d'avoir utilisé une torchère au sol pour les vapeurs chaudes et froides et une torchère confinée pour la torchère marine.

### Section 3.2

Il est indiqué que le gaz naturel est inflammable lorsqu'il représente une concentration de 5 à 15% dans l'air. Il serait intéressant d'avoir des modélisations à savoir si une fuite ou un accident maritime survenait, dans quel rayon une telle concentration serait-elle susceptible d'être rencontrée en tenant compte des différents vents qui peuvent être présents dans ce secteur.

### Section 3.3

Un des éléments qui défigurent le plus la falaise en rive du Saguenay est la route d'accès directe entre les installations de liquéfaction et le Quai Marcel-Dionne (item 28 sur la carte 3-1). Cette route doit servir principalement pour la construction, pour ensuite être partiellement revégétée et asphaltée. Il est toutefois possible de rejoindre les installations maritimes à partir des installations de liquéfaction en empruntant la route d'accès au complexe de liquéfaction (item 31) et le chemin du Quai Marcel-Dionne. Il serait ainsi possible d'éviter de construire la « Route d'accès pour la construction et opération » (item 28). Au minimum, elle pourrait être condamnée après la construction et complètement restaurée et revégétalisée.

### Section 3.6

Il est prévu de laisser les plateformes de chargement des bateaux en place pour d'hypothétiques clients futurs après le projet. Étant donné l'impossibilité de prévoir l'utilité de ces infrastructures après le projet, le démantèlement de toutes les infrastructures, incluant les infrastructures portuaires, doit être prévu dès le départ.

### Section 5.3.5

Dans le tableau 5-7, on retrouve un « Engagement à réaliser un suivi sonore en opération ». Quelle forme exacte prendra cet engagement? Les résidents de l'Anse-à-Pelletier sont particulièrement inquiets de l'ambiance sonore constante pendant la phase d'opération. Le promoteur se fait rassurant, mais les belles paroles ne suffisent pas. Un protocole de suivi rigoureux devrait être décrit dès le départ concernant l'ambiance sonore, entre autres à l'Anse-à-Pelletier, et le promoteur devrait être tenu de le respecter. Voir aussi les commentaires pour la section 16.3.4.

### Section 6.1.1

Dans le tableau 6-2, le patrimoine naturel n'est pas retenu comme étant une préoccupation énoncée, alors qu'il est clair que le fjord du Saguenay est un élément important du patrimoine naturel canadien.

### Section 6.3.3.1

Le problème avec l'ampleur d'un effet, c'est son caractère parfois subjectif, tout dépendant de la composante qui est analysée. Tout au long du document, le promoteur tend à profiter de cette subjectivité pour sous-estimer l'ampleur afin d'en arriver à des effets résiduels non importants.

### Section 7.12.7

Pourquoi les émissions de GES sont-elles considérées comme locales? L'effet est planétaire, donc il faudrait au minimum mettre régional, ce qui en ferait, selon la grille, un effet résiduel fort, donc **important**.

### Section 7.12.10

Trois des quatre scénarios étudiés par le CIRAIG impliquent une augmentation globale des GES, mais évidemment, le scénario préconisé par GNLQ prévoit une baisse des GES. Il est utopique de croire que le GNL remplacera majoritairement au final des énergies fossiles existantes, surtout considérant les marchés visés. Bien qu'il soit possible que GNLQ signe éventuellement des ententes avec certains clients pour remplacer le pétrole ou le charbon, ce combustible deviendra disponible localement et constituera une opportunité pour un autre client, donc, au final, la consommation énergétique totale sera supérieure, ainsi que l'émission de GES. Les lois du marché sont ainsi faites. Les producteurs de charbon ne cesseront pas leurs opérations pour laisser la place à GNLQ. Si des clients se convertissent du charbon au gaz naturel, cela créera une pression à la baisse sur le prix du charbon et stimulera, en l'absence de contrôle par les autorités, un accroissement de la demande locale, jusqu'à un nouvel état d'équilibre. Prévenir un transfert de ces sources d'énergie vers d'autres industries impliquerait une intervention de l'état, ce qui est peu susceptible de survenir considérant les marchés qui sont visés (Asie et Amérique du Sud). Dans le cas de l'Europe, il s'agit pour la totalité du marché visé par le promoteur de remplacer l'énergie nucléaire ou le gaz naturel local par le gaz naturel de GNLQ, ce qui entraînerait une hausse des GES (très forte pour le nucléaire, légère pour le gaz naturel), tel que documenté par le CIRAIG.

### Section 7.13.3.2

Nous considérons que les niveaux sonores maximaux permis pour la zone I devraient être modulés pour des secteurs isolés comme l'Anse-à-Pelletier, même si la zone I correspond au contrôle le plus strict dans le tableau (7-33) présenté. En réalité, le niveau de dérangement occasionné par le bruit est nettement plus

important pour des résidences unifamiliales situées à l'Anse-à-Pelletier que des résidences unifamiliales d'un quartier résidentiel en ville. Il faut comprendre que les citoyens qui ont choisi de s'établir aussi loin de la ville, dans un territoire aussi isolé, ont fait ce choix en s'attendant à une tranquillité supérieure à celle attendue dans un quartier résidentiel. Il s'agit en général de gens qui tolèrent très mal les bruits environnants de nature industrielle et pour lesquels ces bruits peuvent avoir un impact important sur leur bien-être et leur santé mentale. Nous sommes par ailleurs conscients que la définition de ces zones et critères ne dépend pas du promoteur.

### Section 7.13.5.3

Pour la modélisation du bruit pendant la phase d'opération, nous ne retrouvons aucune documentation du bruit émis par le ou les navires à quai, incluant le bruit des génératrices de ces navires et le processus de chargement de GNL. Même dans l'annexe 7-12, ces sources de bruit ne semblent pas avoir été considérées. Puisque les navires qui accostent au quai Marcel-Dionne peuvent être aisément entendus jusqu'à l'Anse-à-Pelletier et que les navires-citernes de GNLQ seront beaucoup plus gros, tout porte à croire que les navires de GNLQ constitueront une nuisance sonore à l'Anse-à-Pelletier. Actuellement, le quai Marcel-Dionne est très peu fréquenté (une cinquantaine de navires par année), donc cette nuisance ne survient pas très fréquemment. Cependant, les quais de GNLQ seront beaucoup plus achalandés, avec environ 200 navires par année, donc au total, cette nuisance devrait être multipliée par un facteur 5.

### Section 7.14.7

L'évaluation de l'ambiance sonore subaquatique tient compte uniquement de la zone locale, alors que les navires de GNLQ devront nécessairement traverser l'habitat essentiel du béluga. Ainsi, le degré de perturbation est moyen, l'ampleur moyenne, l'étendue régionale, la durée longue, la probabilité élevée, pour un effet résiduel fort, donc **important**.

Par ailleurs, il est mentionné que la valeur socioéconomique de l'ambiance sonore subaquatique est moyenne, car elle ne fait pas l'objet d'une protection légale. Pourtant, la Loi sur les espèces en péril interdit la pollution sonore dans l'habitat essentiel du béluga et les navires de GNLQ traverseront cette zone. La valeur socioéconomique devrait être grande, ce qui ne change toutefois pas le résultat sur l'effet résiduel.

### Section 7.15.5.2

Considérant la vocation et les activités du Parc Aventures Cap Jaseux, dont l'hébergement en nature dans des dômes transparents et des sphères suspendues, le résultat de la simulation visuelle 7-12 est tout simplement catastrophique.

Par ailleurs, nous remarquons à la simulation visuelle 7-15 pour l'Anse-à-Pelletier que les installations de GNLQ sont nettement moins éclairées que le quai Marcel-Dionne. Est-il prévu que l'éclairage soit réellement moindre pour les quais de GNLQ que le quai Marcel-Dionne?

### Section 7.15.7

La valeur socioéconomique de l'ambiance lumineuse est grande, car les activités commerciales du Parc Aventures Cap Jaseux, notamment l'hébergement en dôme transparent ou en sphère suspendue, requièrent qu'on accorde une grande importance à l'ambiance lumineuse nocturne. Également, les résidents du secteur de l'Anse-à-Pelletier ont choisi de s'établir dans la nature et accordent une grande importance aux paysages nocturnes exempts d'indices d'activité humaine de nature industrielle. L'ampleur de l'effet est définitivement forte pour la zone locale, notamment le secteur Cap Jaseux et Anse-à-Pelletier. Sérieusement, comment peut-on conclure à une ampleur moyenne en observant la Figure 7-12? La durée est longue et la probabilité d'occurrence élevée, ce qui donne un effet résiduel fort, donc **important**.

### Section 10.4.5

En observant la Carte 10-2, nous constatons que les infrastructures seront visibles à partir du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et du parc national du Fjord-du-Saguenay. Cela nous apparaît incompatible avec la mission de ces parcs.

### Section 10.5

Les effets sur la santé mentale n'ont pas été traités. Pour plusieurs résidents de la rive nord, entre autres à l'Anse-à-Pelletier, ce projet favorisant l'extraction et l'exportation de carburant fossile est contre leurs valeurs fondamentales. Le fait de voir constamment les installations industrielles du projet créera une frustration et une déception ayant un impact sur leur moral. Le fait de l'entendre en permanence, même si l'ambiance sonore n'est pas à un niveau jugé dommageable pour la santé selon les normes en vigueur, entraînera aussi un

stress continu qui, pour une population ayant choisi de s'établir dans la nature, à 35 km de la ville la plus proche, représente une souffrance importante.

#### Section 10.6.6

Qui sera chargé de veiller à ce que les mesures, par exemple la revégétalisation rapide, soient appliquées adéquatement et qu'elles soient réellement efficaces?

#### Section 10.6.7

L'ampleur de l'effet pendant la phase de construction pour les secteurs Cap Jaseux, Iles à Jalbert et Anse-à-Pelletier est forte, étendue locale, durée longue, probabilité d'occurrence élevée, effet résiduel fort, donc **important**.

Concernant l'impact sur les entreprises qui dépendent des intérêts esthétiques et récréatifs de la région, le promoteur est vraiment de mauvaise foi en affirmant que l'effet résiduel sur les entreprises locales, dont le Parc Aventures Cap Jaseux, est moyen. La simulation visuelle 10-1 parle d'elle-même. En plus, il ne faut pas oublier que les simulations visuelles ont été effectuées avec une revégétalisation qui prendra au moins 20 ans à se concrétiser. La clientèle du Parc Aventures Cap Jaseux vient spécifiquement pour être en contact avec la nature, pas avec une zone industrielle. L'ampleur de l'effet est sans contredit forte et toute affirmation autre relève clairement de la mauvaise foi. Qui voudra être hébergé dans un dôme transparent ou une sphère suspendue avec vue sur un énorme complexe industriel? Qui voudra faire plusieurs heures de route pour aller sur une plage qui donne directement sur des énormes réservoirs de GNL et des installations portuaires industrielles? Il faut se rendre à l'évidence, l'ampleur est forte. L'étendue est locale, la durée longue, la probabilité d'occurrence élevée et non moyenne comme l'indique le promoteur car il est certain que la dégradation du paysage aura un effet sur l'expérience des visiteurs du Parc Aventures Cap Jaseux. L'effet résiduel est fort, donc **important**.

Pour les résidents de la rive nord, dont les résidents de l'Anse-à-Pelletier, la valeur incommensurable accordée au paysage, le fait que ce paysage soit en très grande partie naturel actuellement, le fort contraste entre les installations industrielles et le milieu naturel et l'impression de distance nettement réduite sur l'eau font en sorte que l'ampleur est également forte. L'étendue est locale, la durée longue, la probabilité d'occurrence élevée et l'effet résiduel est fort, donc **important**.

Par ailleurs, l'argument à l'effet qu'il s'agit déjà d'une zone industrielle ne suffit pas pour diminuer l'importance de l'insulte au paysage. Pour les récepteurs sensibles, notamment l'Anse-à-Pelletier et le Cap Jaseux, l'angle de vision sur

les infrastructures industrielles est actuellement limité. Il augmenterait toutefois considérablement advenant la concrétisation du projet GNLQ. Actuellement, il est possible de regarder ailleurs afin de ne pas voir les infrastructures industrielles. Ce sera par contre de plus en plus difficile considérant l'élargissement considérable du champ de vision sur des infrastructures industrielles.

Selon les simulations visuelles fournies, le pourcentage d'augmentation de l'angle de vision sur des infrastructures industrielles serait « infini » pour le Parc Aventures Cap Jaseux (division par 0) et, tout dépendant du point de vue exact, peut aller jusqu'à plus de 1000% (10 fois plus large) pour le secteur Anse-à-Pelletier.

SITUATION EXISTANTE



SITUATION FUTURE



**Simulation visuelle fournie par le promoteur permettant de constater que l'angle de vision sur des infrastructures industrielles représenterait 470% de ce qu'il est actuellement. Point de vue à partir du pont qui traverse la Rivière Pelletier.**



**Photo panoramique prise à partir de la zone intertidale à l'ouest de l'embouchure de la rivière Pelletier, permettant de constater que l'angle de vision sur des infrastructures industrielles à partir de ce point de vue représenterait 1050% (facteur de plus de 10) de ce qu'il est actuellement.**

#### Section 10.6.8

Le programme de suivi proposé est nettement insuffisant. Les photographies devraient être prises à chaque année pendant la construction, immédiatement après la construction et aux 5 ans par la suite afin de suivre l'évolution de l'impact visuel. Le promoteur doit aussi avoir une obligation de résultat par rapport aux simulations visuelles qu'il a présentées. En cas de non-respect de ses engagements, des correctifs doivent être imposés, ainsi que le paiement d'amendes et de dédommagement pour les personnes et organismes affectés.

#### Section 10.7.4.1

Même si le projet est situé en dehors des limites du PMSSL et du PNFS, il n'en demeure pas moins qu'il est situé directement sur la rive du fjord du Saguenay, élément emblématique de toute une région ayant un rayonnement important à l'échelle internationale. À cet effet, le fjord devrait être considéré à juste titre comme étant un élément très important du patrimoine naturel. Par ailleurs, en phase d'opération, il est mentionné que le projet n'aura pas d'impact sur le patrimoine naturel, mais le passage des navires à travers le parc marin devrait être considéré.

### Section 11.2.1

Le bruit terrestre et subaquatique cumulatif devrait aussi être évalué en considérant une utilisation accrue du quai Marcel-Dionne (avec ou sans Métaux BlackRock) qui est actuellement très loin de sa capacité d'accueil maximale. Également, il faudrait évaluer l'impact cumulatif global de la destruction du fjord du Saguenay en tant qu'élément important du patrimoine naturel. À chaque projet, il est mentionné que seulement un faible pourcentage de la rive totale du Saguenay est détruit. Or, il faut aussi évaluer la sommation de ces destructions ponctuelles et les analyser comme un tout, puisque l'addition de ces « petites » destructions finit par dénaturer l'élément de patrimoine naturel qu'est le fjord dans son ensemble, d'autant plus que son caractère naturel est sa première raison d'être.

Dans le tableau 11-1, il manque l'ambiance sonore et la destruction du patrimoine naturel. Pour l'élément paysage, il manque dans les indicateurs les résidents avec vue sur le Saguenay.

### Section 11.3

Dans le tableau 11-3, les effets cumulatifs avec les installations portuaires actuelles de Rio Tinto (trafic maritime) sur les mammifères marins auraient dû être retenus et l'effet devrait être jugé élevé. Aussi, l'effet cumulatif avec le Port de Grande-Anse et le Terminal maritime en rive nord du Saguenay sur les mammifères marins devrait être considéré comme élevé, compte tenu du statut du béluga.

#### Section 11.3.2

En considérant l'ensemble des émissions de GES du projet, incluant l'extraction et le transport, les émissions de GES du projet sont beaucoup plus importantes. Les effets cumulatifs devraient être considérés en ce sens. Ainsi, l'échelle est régionale (et même plus), durée longue, occurrence élevée, avec un effet résiduel **très fort**, donc **important**.

#### Section 11.3.3

Pour les secteurs de l'Anse-à-Pelletier et du Parc Aventures Cap Jaseux, l'ampleur devrait être considérée comme forte en raison d'une valeur très élevée pour ces récepteurs sensibles (résidents ayant choisi de s'établir dans la nature et entreprise d'éco-tourisme qui s'est établie en bordure du fjord dans un milieu naturel et qui mise sur l'hébergement en dôme transparent ou sphère suspendue

avec vue sur le Saguenay pour sa croissance) et un degré de perturbation élevé compte tenu des simulations visuelles, particulièrement les simulations 7-12 et 7-14. L'étendue est locale, la durée longue, la probabilité d'occurrence élevée, pour un effet résiduel fort donc **important**.

#### Section 11.3.5

À la page 733 de l'ÉIE (837 du fichier pdf), au-delà du nombre de navires, il faudrait aussi comparer le tonnage de ces navires. Comme mentionné précédemment, ce n'est pas le même impact pour l'écosystème, notamment en ce qui a trait au bruit subaquatique, le passage d'un navire de 15 000 tpl ou d'un navire de 95 000 tpl.

Par ailleurs, l'intensité des effets cumulatifs sur le béluga dans son habitat essentiel devrait être considérée forte. Il est hasardeux et même imprudent de prétendre que la perturbation serait faible à la lumière des connaissances actuelles. Le projet à l'étude provoquerait une augmentation marquée du trafic maritime lourd avec des navires de très forte dimension. Cet effet s'ajouterait à la pression accrue induite par d'autres projets, incluant le Terminal en rive nord du Saguenay et l'usine de Métaux BlackRock. L'étendue est régionale et la durée est longue. Contrairement à ce qu'affirme le promoteur, la probabilité d'occurrence n'est pas moyenne, mais bien élevée car nous savons déjà que le bruit occasionné par le trafic maritime modifie le comportement du béluga et il est certain que le béluga sera exposé au bruit du trafic maritime. L'effet résiduel cumulatif est alors **très fort**, donc **important**.

Considérant le statut de protection du béluga et l'absence de connaissances nous permettant de croire avec un niveau de confiance satisfaisant que le trafic maritime lourd ne causera pas l'extinction de l'espèce, le principe de précaution devrait s'appliquer et il faudrait s'abstenir d'autoriser de nouveaux projets impliquant un trafic maritime lourd dans l'habitat essentiel du béluga tant que des données scientifiques fiables ne nous permettront pas d'affirmer que cela ne mettra pas en péril le rétablissement de l'espèce.

#### Section 11.4

Il n'est pas vrai que le projet n'entraînera pas d'effets cumulatifs importants. L'effet cumulatif sur le paysage pour l'unité R3 est considéré par le promoteur lui-même comme étant important dans son analyse (page 742 de l'ÉIE, page 846 du pdf). De plus, plusieurs autres effets importants ont été démontrés dans ce texte.

#### Section 12.4.1.10

Il est mentionné que les gros navires émettent plus de bruit, mais que la conception des navires de GNL « [...] laisse toutefois présager un comportement relativement silencieux [...] » Cette affirmation est de la pure spéculation. Des mesures réelles doivent être documentées. (Voir commentaires sur la section 12.7.3.1)

Par ailleurs, le pourcentage de temps d'ambiance sans bruit de navires marchands (tableau 12-6) est une donnée qui n'a pas d'application réelle démontrée. C'est une donnée qui est d'abord apparue dans les documents de WSP dans le cadre de l'évaluation environnementale par l'ACEE du Projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay. Elle est encore ici mise en évidence, toujours par WSP, puisqu'un pourcentage élevé de temps « sans bruit » donne l'impression qu'il n'y aura pas de conséquence négative pour le béluga. Or, cela n'a pas été démontré scientifiquement. Une exposition à un stress, même brève, peut avoir des conséquences biologiques négatives. À titre d'exemple, une exposition extrêmement brève à des radiations ionisantes en deçà du seuil léthal aura des conséquences à long terme bien documentées sur la santé, même si l'animal a passé 99,999999% de son temps non exposé. Pour revenir dans le domaine des bruits, voici un exemple avec l'humain pour illustrer que le pourcentage de temps sans exposition au bruit n'est pas nécessairement corrélé à l'effet biologique. Pour une nuit de sommeil de 8 heures, de 22:00 à 6:00, imaginons deux situations :

- 1) Exposition à un bruit fort d'une durée de 7 minutes, de 5:53 à 6:00
- 2) Exposition à un bruit fort d'une durée de 1 minute, survenant au total 7 fois, à 23:00, 00:00, 1:00, 2:00, 3:00, 4:00 et 5:00

Dans les deux cas, 98,5% de la nuit aura été passée sans exposition au bruit. Or, l'impact sur la santé sera complètement différent. La personne exposée au bruit dans la première situation aura très peu d'effet, alors que la deuxième ressentira beaucoup les effets du manque de sommeil. Tout cela pour imager le fait que le pourcentage de temps d'ambiance sans bruit de navires marchands ne constitue en rien en une garantie d'absence d'effet important.

#### Section 12.5.1.2

Quatre installations portuaires majeures, c'est déjà énorme pour le fjord du Saguenay. En fait, c'est déjà trop, surtout considérant que toutes ces infrastructures se trouvent en amont du PMSSL, donc les navires doivent y transiter. GNLQ voudrait ajouter deux quais supplémentaires et Arianne Phosphate, un autre en rive nord. Le fjord se retrouverait donc avec un total de 7

quais accueillant des navires océaniques devant traverser le fjord du Saguenay, le PMSSL et l'habitat essentiel du béluga. Quelle aberration!

### Section 12.6.3

Voir le commentaire de la section 11.3.5 sur la dimension des navires de 1970 vs ceux de GNLQ.

### Section 12.7.3

Dans le tableau 12-25, il faudrait aussi cocher les usagers du Saguenay pour le risque de collision.

#### Section 12.7.3.1

À la page 852 de l'ÉIE (page 956 du pdf), le promoteur reprend encore l'argument de 98,6% de temps sans bruit. Tel qu'expliqué plus haut, il n'a pas été démontré que cette donnée pouvait être traduite en effet sur les mammifères marins. Par ailleurs, il est noté que la contribution directe du trafic généré par GNLQ correspondrait à une augmentation de près de 89% par rapport au trafic actuel, ce qui est très significatif.

Dans les pages suivantes, les affirmations du promoteur ne se basent pas sur des données scientifiques. Tel qu'expliqué plus haut, le fait de passer de 98,3% à 97,1% de temps sans bruit nous permet d'affirmer qu'il est probable que l'effet sur le béluga sera accentué, mais ne nous permet pas de nous prononcer sur l'intensité de cet effet. Par ailleurs, les promoteurs et WSP ont la fâcheuse habitude de documenter l'exposition au bruit à l'envers, pour en diminuer l'importance. Il serait beaucoup plus adéquat de se référer à des temps d'exposition plutôt qu'à des temps de non-exposition au bruit. Pour le cas actuel, il s'agit d'une exposition au bruit qui passe de 1,7% du temps (100% - 98,3%) à 2,9% (100% - 97,1%), soit une augmentation de 71% uniquement pour le projet GNLQ, ce qui n'est pas banal. En considérant l'effet cumulatif des autres projets en cours de développement, selon le tableau 3-5 de l'annexe 7-12, le temps d'exposition au bruit pendant la période de présence de béluga varierait comme suit :

- De 1,7% à 4,5% selon la méthode de calcul du promoteur, soit une augmentation de 165%
- De 4,7% à 12,9% selon la méthode de calcul du MPO, soit une augmentation de 174%

Présentés de cette façon, les mêmes chiffres sont beaucoup plus révélateurs. Bien entendu, le promoteur préfère les présenter d'une manière qui tend à diminuer la perception de l'importance de l'effet. Cette attitude manipulatrice devrait être condamnée et elle vient même miner la confiance accordée au promoteur pour les questions de transparence et de collaboration à une évaluation environnementale juste et objective.

La conclusion du promoteur est aussi aberrante : « *En considérant qu'il prévaut actuellement 98,3 % de temps sans bruit de navires marchands de mai à octobre et que la navigation associée au Projet abaissera légèrement ce pourcentage à 97,1 %, la contribution directe du Projet de GNLQ à la réduction des périodes sans bruit apparaît minime.* » (nous soulignons)

Tel qu'il a été démontré plus haut, il s'agit en fait d'une augmentation considérable de 71% du temps d'exposition au bruit. Comment le promoteur peut-il alors utiliser les qualificatifs « légèrement » et « minime »? Par ailleurs, selon la méthode de calcul du MPO, l'effet cumulatif du projet GNLQ et des autres projets en cours de développement occasionnerait une exposition au bruit 12,9% du temps, alors que cette exposition est de 4,7% actuellement, toujours selon la méthode de calcul du MPO.

En considérant ces données, l'effet résiduel en tenant compte uniquement du projet GNLQ est d'ampleur moyenne, étendue régionale, probabilité d'occurrence élevée, pour un effet résiduel fort, donc **important**. L'effet résiduel cumulatif est d'ampleur forte, étendue régionale, probabilité d'occurrence élevée, pour un effet résiduel **très fort**, donc **important**. Considérant le statut de protection du béluga et le caractère permanent et irrémédiable de son extinction, cet effet résiduel important doit commander, en vertu du principe de précaution, un arrêt du projet tant qu'il n'y aura pas de preuves solides démontrant l'absence d'effet sur le béluga.

Il existe un consensus scientifique de plus en plus fort pour réclamer que le fjord du Saguenay soit désigné comme un refuge acoustique pour le béluga. Nous croyons qu'il s'agit d'une initiative positive pour favoriser le rétablissement de l'espèce étant donné que la voie maritime du Saint-Laurent est très achalandée et ne peut servir à cette fin. Or, la désignation en tant que refuge acoustique implique d'empêcher le développement de nouveaux projets industriels impliquant un transport maritime important à travers l'habitat essentiel du béluga dans le Saguenay.

Finalement, à la page 855 de l'ÉIE (page 959 du pdf), les affirmations du promoteur quant aux caractéristiques des navires de GNL qui les rendent moins bruyants ne sont pas recevables, puisqu'elles ne sont pas basées sur des données probantes. Elles ne sont que pure spéculation. Si le promoteur veut utiliser cet argument, il doit le documenter avec rigueur scientifique. Par ailleurs,

les mesures énoncées visant la réduction du bruit ne peuvent être retenues, puisque leur efficacité n'est pas documentée et que le promoteur n'est pas en mesure de garantir qu'elles seront appliquées.

#### Section 12.7.3.2

Voir l'annexe 1 du présent document concernant le rejet d'eaux de ballast.

Pour ce qui est du tableau à la page 865 de l'ÉIE (page 969 du pdf), l'étendue de l'effet résiduel de l'augmentation du trafic maritime sur les mammifères marins est régionale. Même en conservant une ampleur moyenne, on arrive à un effet résiduel fort, donc **important**. En considérant une ampleur forte, compte tenu qu'il a été démontré que le bruit subaquatique modifie le comportement des bélugas, on arrive à un effet résiduel **très fort**, donc **important**.

#### Section 12.7.4

Il faudrait modifier le tableau 12-29 pour intégrer les effets mentionnés plus haut. L'importance de l'effet résiduel est important pour l'ambiance sonore subaquatique et les mammifères marins.

#### Section 12.8.4.4

Le promoteur banalise à outrance la gravité d'un déversement de GNL. Advenant le cas d'une fuite majeure, il est mentionné que la nappe de GNL peut atteindre plusieurs centaines de mètres. Toute personne se trouvant dans ce rayon risque des blessures sérieuses ou la mort par différents mécanismes, dont entre autres : engelures secondaires à la réaction endothermique d'évaporation, brûlures si le GNL s'enflamme et asphyxie puisque l'évaporation très rapide du GNL déplacera l'oxygène dans l'air pendant assez longtemps pour entraîner la mort. Par ailleurs, le promoteur laisse croire que l'évaporation du GNL est un phénomène banal pour l'environnement. Or, le gaz naturel est un GES très puissant. Selon nos calculs, l'évaporation de 95 000 tonnes de GNL (chargement d'un gros navire-citerne) équivaut, avec un potentiel de réchauffement global (PRG) 20 ans de 84 et 100 ans de 28, à l'émission de 8 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère pour les 20 prochaines années ou de 2,7 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pour les 100 prochaines années.

Étant donné le statut de protection du fjord du Saguenay et du PMSSL, ainsi que leur grande valeur écosystémique, les risques de déversement de GNL, de carburant (diesel, mazout) ou de SNPD ne sont pas acceptables. La tendance

devrait être vers la diminution du transport maritime lourd dans le fjord du Saguenay et non son augmentation.

#### Section 13.4.1

Le tableau 13-3 est plutôt inquiétant. Bien que le promoteur vante le caractère « sécuritaire » du GNL, il y a tout de même eu de nombreux accidents avec des conséquences désastreuses, particulièrement l'accident de 1944 avec 136 morts et 300 blessés. Le promoteur nous dira sans doute que la conception du réservoir n'était pas adaptée au GNL et que ce problème est corrigé depuis ce temps. Or, d'autres vices de conception qui ne sont pas encore connus pourraient survenir et être mis en lumière de façon dramatique, par une autre tragédie impliquant, comme par le passé, des centaines de morts et de blessés.

#### Section 15

Les tableaux devraient être corrigés pour intégrer les modifications suggérées dans le présent document quant aux effets environnementaux.

#### Section 16.3.4

Étant donné la nature sensible des récepteurs M2 (Cap Jaseux) et M7 (Anse-à-Pelletier), un suivi sonore devra être réalisé à ces endroits. Un mécanisme de gestion des plaintes devra aussi être élaboré, avec un suivi rigoureux. En cas de non-respect des modélisations sonores, des correctifs devront être exigés, sans quoi des amendes et dédommagements aux personnes impactées devront être imposés.

#### Annexe 10, section 3.1.3

À la page 13 (page 377 du pdf Volume 4), on dit qu'il y a quelques chalets à l'Anse-à-Pelletier. Or, ce sont des résidences principales pour la quasi-totalité. Une centaine de personnes vivent en permanence dans le secteur de l'Anse-à-Pelletier.

## Section 2

### Rejet des eaux de ballast

À la page 87 de l'ÉIE (page 191 du pdf), on lit la phrase suivante :

*« Aucune eau de ballast des navires-citernes ne sera rejetée aux infrastructures maritimes de GNLQ. »*

Où seront-elles rejetées alors? Car notre compréhension du fonctionnement de tels navires implique un rejet d'eaux de ballast lorsqu'un navire sans chargement vient se remplir à un endroit donné. Dans ce cas-ci, un navire-citerne vide qui vient se remplir aux installations portuaires de GNLQ. Donc, prenons pour acquis qu'il y aura rejet d'eaux de ballast quelque part dans la rivière Saguenay.

La gestion des eaux de ballast des navires-citernes qui viendront se remplir au terminal de GNLQ mérite une attention particulière. Du moins, c'est ce que nous avons compris d'une conférence donnée récemment par le Dr Émilien Pelletier, professeur et chercheur à la retraite de l'Université du Québec à Rimouski et écotoxicologue de réputation mondiale. Elle a été donnée dans le cadre d'un atelier organisé par le Comité ZIP Saguenay-Charlevoix le 5 juin 2019 à Saguenay. Les points les plus significatifs que nous avons retenu de sa conférence sont les suivants :

- 1- En 2019, les ports de la rivière Saguenay servent avant tout à décharger des bateaux. Ceux-ci vont donc utiliser l'eau du Saguenay pour se lester lorsque leurs cales auront été vidées. Avec le projet de GNLQ, mais aussi de Métaux BlackRock et d'Arianne Phosphate, les navires viendront se charger de grandes quantités de matériel au Saguenay, ce qui implique qu'ils devront libérer leurs eaux de ballast dans le Saguenay.
- 2- Les eaux de surface de la rivière Saguenay à la hauteur du port de Grande-Anse sont saumâtres, ce qui pourrait permettre à certaines espèces envahissantes d'eau douce de résister à ces conditions si elles devaient être présentes dans les eaux de ballast des navires-citernes de GNLQ et relâchées par inadvertance.

L'ÉIE traite à plusieurs endroits de la problématique des eaux de ballast. En résumé, le promoteur s'en remet au protocole canadien de gestion des eaux de ballast pour les navires océaniques pour affirmer que, finalement, ce n'est pas un problème pour le Saguenay. Quelques citations tirées de l'ÉIE pour illustrer ceci :

*p. 461 : « Au terme de la période transitoire, la plupart des navires devront également avoir un système de traitement des eaux de ballast installé à bord. Par conséquent, le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes est*

*considéré très limité, voire improbable. Il n'est donc pas analysé de manière particulière dans le cadre du présent mandat. »*

*p. 859 : « [...] une convention internationale sur la gestion des eaux de ballast est sur le point d'entrer en vigueur (BIM, 2015). Par conséquent, le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes est considéré très limité, voire improbable. Il n'est donc pas analysé de manière particulière dans le cadre du présent mandat. »*

Pourtant, le promoteur reconnaît que le risque d'introduction d'espèces envahissantes par les eaux de ballast existe bel et bien :

*p. 804 : « Cependant, en dépit d'une législation renforcée et de l'interdiction de rejeter des eaux de ballast en eau canadienne, un certain risque d'introduction d'espèces exotiques est possible, notamment si de l'eau résiduelle pouvant contenir de telles espèces se trouve dans les ballasts des navires. »*

*p. 859 : « Par conséquent, le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes est considéré très limité, voire improbable. Il n'est donc pas analysé de manière particulière dans le cadre du présent mandat. Néanmoins, cette problématique environnementale demeure d'actualité et les efforts de recherche et de suivi doivent être poursuivis afin de préserver l'intégrité des communautés d'invertébrés benthiques et nectoniques des eaux du Saint-Laurent et du fjord. En cas d'introduction, les écosystèmes du Saguenay n'échapperaient toutefois pas à la problématique. La préoccupation est donc prise au sérieux et la vigilance à ce sujet demeure. »*

Nous avons cherché dans l'ÉIE une méthode de suivi de la problématique des espèces envahissantes. Nous cherchons toujours. Comment peut-on prescrire la vigilance sans qu'il n'y ait de suivi pour démontrer une vigilance de tous les instants? Une préoccupation ne peut réellement être prise au sérieux que s'il y a une méthodologie mise en place pour s'assurer d'un suivi. Seule une détection rapide d'un problème permet de mettre en place une réaction rapide afin de régler ledit problème.

Notre crainte, ici, c'est que le problème de l'envahissement d'une espèce indésirable (la moule zébrée, par exemple) dans l'écosystème de la rivière Saguenay et du lac Saint-Jean ne soit détecté que lorsqu'il sera trop tard, tel que cela s'est produit trop souvent dans le bassin versant des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Les protocoles de gestion des eaux de ballast mis en place récemment par le Canada réduisent les risques, mais ils ne sont pas nuls. Même le promoteur le reconnaît.

Il nous apparaît donc qu'un protocole de suivi des espèces envahissantes devra être mis en place dans les secteurs où il y aura chargement des navires trans-océaniques par des quantités importantes de produit, le GNL dans ce cas-ci.

## Conclusion

Dans son état actuel, l'ÉIE présentée à l'ACEE par Énergie Saguenay nous apparaît incomplète et biaisée à bien des égards. Il faut dire aussi que nous considérons que ce projet favorisant l'extraction et l'exportation de gaz naturel fossile appartient à une autre époque. Se lancer dans cette aventure en 2019 et s'y engager pour les 50 prochaines années ne représente pas une transition énergétique, mais nous condamne plutôt à être complices des deux plus grandes menaces pour l'humanité à l'heure actuelle : le réchauffement climatique et la perte de biodiversité. Malgré les opérations de relations publiques du promoteur quant à « l'usine la plus verte du monde » ou les projets d'atteindre la carboneutralité pour l'usine seulement, il n'en demeure pas moins qu'il s'agira toujours d'un projet d'extraction et d'exportation de gaz fossile.

De plus, le transport maritime que ce projet engendrerait, avec 200 immenses navires-citernes par année pouvant aller jusqu'à 95 000 tonnes, est incompatible avec la vocation du fjord du Saguenay et du parc marin Saguenay-Saint-Laurent. La réelle vocation du fjord est d'être un endroit protégé, emblème d'une région et fierté d'une nation. La réelle vocation du fjord est de conserver son intégrité et son caractère naturel pour les générations futures. La réelle vocation du fjord est de contribuer au rétablissement du béluga du Saint-Laurent en lui offrant un refuge acoustique et un endroit pour continuer d'exercer ses fonctions vitales, notamment avec la baie Sainte-Marguerite pour la mise bas et l'allaitement. Soyons clair, le fjord du Saguenay est tout simplement incompatible avec le genre d'usage proposé.

Le Port de Grande-Anse a été construit en 1985 pour recevoir des produits pétroliers, ce qui n'a jamais eu lieu. Depuis, les autorités tentent désespérément, à coups de dizaines et de dizaines de millions de dollars, d'y trouver une autre vocation et d'y accroître le trafic maritime. Ces décideurs issus d'une autre époque voient le fjord du Saguenay, avec ses eaux profondes et sa connexion océanique, comme étant une opportunité pour le trafic maritime industriel. Or, la nouvelle génération ne voit plus le fjord comme une ressource à exploiter, mais bien comme une richesse à protéger. Il suffit d'observer ce qui se passe actuellement pour comprendre. La mobilisation contre les grands projets industriels sur le Saguenay vient des jeunes. Ce sont d'ailleurs eux qui vivront avec les conséquences des décisions que nous prenons aujourd'hui. Il faudrait y penser avant d'autoriser aveuglément des projets sur la seule base du développement économique à tout prix.