



*Remettre le Saint-Laurent au monde*

Projet de  
construction d'un  
complexe de  
liquéfaction de gaz  
naturel à Saguenay

**Avis de Stratégies Saint-Laurent portant  
sur le projet GNL Québec déposé au  
Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement (BAPE) du Québec**

**Octobre 2020**

# Préambule

Stratégies Saint-Laurent souhaite tout d'abord remercier les représentants du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du Québec de lui avoir permis de prendre part aux consultations du Projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay (GNL Québec).

Stratégies Saint-Laurent est un organisme à but non lucratif qui regroupe les comités de zones d'intervention prioritaire (ZIP) du Québec. Sa mission première est de favoriser, par des modèles novateurs, la participation des collectivités riveraines dans la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du Saint-Laurent. Créé en 1989, Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP sont reconnus depuis 1993 comme collaborateurs privilégiés du Canada et du Québec dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur le Saint-Laurent (Plan Saint-Laurent).

Fort de son expérience depuis plusieurs années au sein du Comité de concertation navigation (CCN) du Plan d'action Saint-Laurent (PASL), du Comité consultatif du Saint-Laurent de l'Alliance verte, partenaire de la Stratégies maritime du Québec, partenaire des Corporations des pilotes du Saint-Laurent (Bas-Saint-Laurent et Saint-Laurent Central), participant actif aux consultations de Transport Canada (Loi sur le Pilotage, Règlement sur le pilotage, consultations sur les effets cumulatifs du transport maritime, etc.), requérant auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) pour les Projets portuaires de Contrecoeur et de la Baie de Beauport (Laurentia) et requérant sur l'évaluation environnementale stratégique (ÉES) concernant l'exploration et l'exploitation pétrolière et gazière dans la zone extracôtière de l'ouest de Terre-Neuve et du Labrador, Stratégies Saint-Laurent a souhaité, par l'entremise de ce mémoire, présenter sa vision du Projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay (GNL Québec) dans un contexte de gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL), un élément essentiel, inscrit dans la Loi sur l'eau du Québec. Les éléments de réflexion ainsi que la formulation de recommandations reposent sur un travail de recherche mené conjointement avec nos experts du milieu maritime, de la biodiversité et de la gestion intégrée que nous remercions.

## *Limite de la portée du mandat du BAPE*

SSL fait valoir que le présent processus consultatif (BAPE) nous semble, dans l'optique de la gestion intégrée du Saint-Laurent et dans l'optique du développement durable incomplet, peu cohérent avec les enjeux territoriaux et surtout prématuré.

Une **décision** et un **processus prématuré** : D'abord, à l'instar de plusieurs organismes et intervenants, dont le Comité ZIP Saguenay-Charlevoix, un des membres de Stratégies Saint-Laurent, de nombreux intervenants du milieu scientifique, ainsi que d'autres OBNL, regroupement d'usagers, entrepreneurs du milieu touristique, élus et gestionnaire du territoire, SSL considère qu'il **s'avère prématuré** de tenir des audiences et, à plus forte raison d'envisager prendre une décision éclairée à l'égard de l'octroi de permis pour démarrer ce projet car plusieurs processus scientifiques, visant justement à déterminer les impacts de la navigation, notamment sur les Bélugas, (et donc du projet) sont en cours et ne permettront pas de susciter des réponses avant 2022 ou 2023. À nos yeux, l'octroi de recommandations par le BAPE et surtout du ministre de l'environnement au Conseil des Ministres sans considérer les avis scientifiques les plus pertinents s'avère être une entorse importante au développement durable (et notamment au principe de précaution) et aux engagements du gouvernement à l'égard de cette loi. Aussi, actuellement, un

projet majeur de concertation sur la navigation à l'échelle du Saguenay est en processus de démarrage, un projet qui devrait être soutenu par la **Stratégies Maritime du Québec** et qui pourrait s'inscrire dans le **Programme de gestion proactive des navires de Transport Canada**. Dans ce contexte, toute décision à l'égard du développement de la navigation durable au Saguenay nous semble prématurée.

**Une portée territoriale peu cohérente avec les enjeux territoriaux (l'importance du territoire ciblé) et avec les engagements gouvernementaux :** au regard des enjeux en cause, notamment de l'impact appréhendé sur le Béluga, le Béluga qui est au centre de la raison d'être du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent et donc de l'engagement des gouvernements du Québec et du Canada en matière de mise en place et de gestion des aires marines protégées, des engagements que ces deux niveaux de gouvernement ont pris, au nom des canadiens et des québécois, à l'égard de la Communauté internationale, et en lien avec l'engagement des deux gouvernements d'appliquer une gestion intégrée du Saint-Laurent, un principe enchâssé dans la Loi sur l'eau du gouvernement du Québec et dans le PASL qui lie également le gouvernement canadien et enfin, conséquemment à la reconnaissance du Saint-Laurent comme ayant un statut patrimonial particulier, engagement pris, à l'unanimité par les députés de l'Assemblée nationale du Québec en mars 2010, un statut patrimonial et un engagement moral qui n'a pas force de loi mais qui demeure très symbolique, il nous semble absolument essentiel qu'un projet de cet envergure et étant susceptible d'impacter durablement le Saguenay, un des principal tributaire du fleuve, devrait être soumis à l'approbation des québécoises et québécois, que l'acceptabilité sociale d'un tel projet ne devrait pas simplement être mesuré à l'échelle du Saguenay. D'ailleurs, la mesure de l'acceptabilité sociale d'un projet dans une région qui en retirera presque tous les bénéfices ne peut être que biaisée.

**Un cadre d'analyse et un processus incomplet :** enfin, étant donné que le projet a été scindé en diverses composantes, l'analyse s'en trouve forcément simplifiée et les impacts minimisés notamment en regard des impacts (associés au cycle de production des GES) et des éventuels retombés négatives de ce projet sur le bilan du Québec. Encore une fois, le Québec a pris des engagements devant la Communauté internationale à l'égard du contrôle de ses émissions. Non seulement ce programme met en péril l'atteinte des résultats du Québec mais aura un effet catastrophique sur la perception des québécois à l'égard de leur propre effort. En effet, comment demander aux québécoises et québécois de consentir à des efforts en matière de réduction de production de GES lorsque le gouvernement minimise la portée des projets industriels ? Les promoteurs du projet subodoraient qu'ils obtiendraient une énergie de remplacement qui contribuera à minimiser l'emploi d'énergie fossiles très dommageable et que cette contribution du Québec pourrait donc être reconnue. Pourtant, en audience, le promoteur n'a pu démontrer clairement que de tels résultats seront obtenus. Le projet n'a donc pas su démontrer une utilisation de remplacement d'énergie fossile existant, le principal justifiant du projet. Une analyse sérieuse de ce projet nécessiterait qu'on la base aussi sur le bilan énergétique total incluant le bilan GES de la production du GNL en Alberta. Ensuite, si ce bilan total s'avère positif, nous pourrions considérer les autres impacts environnementaux, sociaux et économiques du projet.

SSL considère que plusieurs enjeux (gestion et développement intégrée du Saint-Laurent, approche écosystémique, concertation en amont du développement global du Saint-Laurent, prise en compte des effets cumulatifs, prise en compte des coûts des externalités, etc.) ne sont pas adressés dans le cadre de l'actuel processus d'évaluation et de consultation. Tout en

reconnaissant le bien fondé des évaluations d'impacts environnementaux, nous croyons qu'il serait avisé d'abord, en amont des évaluations, d'inscrire le développement énergétique tout comme le développement maritime dans un vaste processus de concertation portant sur l'ensemble du Saint-Laurent et impliquant l'ensemble des représentants de la Société québécoise.

Après tout, le Saint-Laurent (et le Saguenay) a été décrété, à l'unanimité, Patrimoine national des québécois, à l'Assemblée nationale du Québec, le 23 mars 2010<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> «Que l'Assemblée nationale du Québec confirme, par une reconnaissance officielle, sa vision du Saint-Laurent comme un patrimoine national à protéger, à développer et à mettre en valeur conformément à ce que recommande notre Politique nationale de l'eau.» Scott McKay - Député de L'Assomption  
[http://m.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/39-1/journal-debats/20100323/13307.html#\\_Toc257204847](http://m.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/39-1/journal-debats/20100323/13307.html#_Toc257204847)

# Table des matières

Préambule..... 2

Contexte..... 6

Introduction ..... 7

Recommandations pour une vision intégrée et holistique du développement industrialo-portuaire du Saint-Laurent (cas de GNL Québec) ..... 8

Certains enjeux clés spécifiques au présent projet..... 10

Conclusion ..... 13

# Contexte



La démarche de Stratégies Saint-Laurent s'inscrit dans un contexte de gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL), un principe enchâssé dans la Loi sur l'Eau du Québec<sup>2</sup> et dans un contexte de développement accru de projets de construction ou d'agrandissement d'infrastructures portuaires/industrielles le long du Saint-Laurent (incluant Saguenay) qui apportent une augmentation tangible du transport maritime. À l'heure actuelle, en plus du projet GNL Québec (BAPE), trois autres projets ont été déposés à l'Agence canadienne d'Évaluation environnementale (ACÉE) et sont actuellement soumis au processus d'évaluation environnementale à savoir :

- 1- Le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur ;
- 2- Le projet d'agrandissement des installations portuaires de Trois-Rivières ;
- 3- Le projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec – Beauport 2020 – Terminal Laurentia.

À cela s'ajoute le projet d'agrandissement des installations portuaires en eau profonde de Salaberry-de-Valleyfield (6) qui fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale provinciale auprès du MELCC ainsi que le développement de 16 zones industrialo-portuaires (Zone IP) dans le cadre de la Stratégie maritime du Québec<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/c-6.2>

<sup>3</sup> Source : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/752859/baie-comeau-port-cartier-strategie-maritime-zone-industrialo-portuaire>

# Introduction

Stratégies Saint-Laurent reconnaît les ports comme des contributeurs à un développement économique plus soutenable en cela qu'ils favorisent un mode de transport moins polluant que le transport routier. Ancrés au sein des territoires, les ports fournissent de nombreuses retombées économiques et participent au développement des villes portuaires et des régions. Ils sont les maillons d'une chaîne logistique, commerciale essentielle à l'économie du Québec.

Dans le même temps, le transport maritime et les ports génèrent des impacts environnementaux non négligeables (artificialisation des rives par la construction de quais, de remblais, modification de l'écoulement de l'eau liée aux activités de dragage, modification/perte d'écosystèmes, dérangement d'espèces fauniques etc.) et des nuisances/irritants pour les communautés qui vivent à proximité d'installations portuaires (visuelle, sonore, etc.).

La mise en œuvre de la stratégie maritime du Québec (SMQ), dans un contexte économique favorable aux échanges commerciaux (accord de libre-échange européen, accord de libre-échange nord-américain, développement d'accords économiques avec l'Asie, etc.) va indéniablement se traduire par une augmentation importante du transport maritime sur le Saint-Laurent. La plupart, sinon la totalité des ports importants du Québec vont être amenés à développer des projets de construction ou d'agrandissement d'infrastructures visant à accueillir de plus en plus de navires (et parfois des navires à plus forts tirants d'eau). Les plus avancés ont déjà soumis leurs projets à l'Agence canadienne d'Évaluation environnementale (ACÉE) ou au Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques du Québec (MELCC) en vue d'obtenir les autorisations (cf. carte page précédente).

Dans ce contexte, SSL tient à souligner qu'il ne s'oppose pas au développement industriel et au développement maritime et portuaire du Saint-Laurent mais qu'il considère que ce développement devrait s'inscrire dans la continuité des efforts de réhabilitation de ce dernier, réalisés dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent (PASL) et dont SSL et les comités ZIP sont d'importants contributeurs. Par ailleurs, à l'heure de la mise en œuvre de la GISL, qui vise une meilleure harmonisation des activités basées sur la concertation de l'ensemble des acteurs, SSL croit que les impacts environnementaux et sociaux pourraient être réduits en privilégiant des modèles novateurs en termes de gouvernance, en instaurant de bonnes pratiques environnementales à l'échelle des ports et surtout en réalisant une planification stratégique et concertée du développement portuaire et industriel plus en amont. Un développement portuaire et industriel dit intégré et durable devrait invariablement être inscrit dans une démarche cohérente, associée étroitement à la mise en œuvre de la GISL et devrait s'avérer aussi contributive aux efforts de restauration du Saint-Laurent et du Saguenay, à tout le moins ne pas minimiser ces derniers.

Aussi, étant donné que le Saguenay comprend également un habitat essentiel pour le Béluga, une espèce à statut précaire dont la situation est préoccupante et qu'il héberge également la principale Aire marine Protégée (AMP) au Québec, dans un contexte où le Québec connaît un important déficit en matière de conservation (1% AMP), il nous apparaît essentiel de mettre en place des conditions optimales pour assurer la viabilité de cet important écosystème. Or, en l'absence de réponses scientifiques précises, le présent projet doit être suspendu et reconsidéré.

# Partie I

## Recommandations pour une vision intégrée et holistique du développement industrialo-portuaire du Saint-Laurent (cas de GNL Québec)

### Principes généraux

Stratégies Saint-Laurent considère que le développement industriel et portuaire actuel, réalisé « *en silo* », au cas par cas, ne s'inscrit pas dans les principes de la gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL) qui se met en œuvre au Québec. Sur ce point SSL tient à rappeler que le principe de la GISL est inscrit dans la Loi sur l'eau de 2009<sup>4</sup> qui permet, entre autres, au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques (MELCC) :

*« [...] de pourvoir, aux conditions qu'il fixe avec toute autorité gouvernementale concernée, à la mise en place de mécanismes de gouvernance propres à assurer, pour tout ou partie du Saint-Laurent, la concertation des utilisateurs et des divers milieux intéressés ainsi que la planification et l'harmonisation des mesures de protection et d'utilisation des ressources et des autres ressources naturelles qui en dépendent [...] »<sup>5</sup>*

La GISL est également reconnue comme une des composantes essentielles de l'Entente Canada Québec sur le Saint-Laurent, communément appelée Plan d'action Saint-Laurent (PASL)<sup>6</sup>. Cette approche se définit comme un processus permanent basé sur la concertation de l'ensemble des décideurs, des usagers et de la société civile pour une planification et une meilleure harmonisation des mesures de protection et d'utilisation des ressources de cet important écosystème qu'est le Saint Laurent, et ce, dans une optique de développement durable<sup>7</sup>. Le Bureau d'audience publique en environnement (BAPE), qui réalise les évaluations et les consultations de l'actuel projet devrait, à titre de « *composante* » associée au MELCC, tenir compte du contexte de la GISL dans son analyse du projet. **Or, ce n'est actuellement pas le cas.** Ce projet sera considéré du seul point de vue des impacts locaux et sans tenir compte des effets cumulatifs de l'ensemble des activités humaines, sans tenir compte de l'ensemble des projets industrialo-portuaires et de leurs impacts globaux à l'échelle du Saint-Laurent (et du Saguenay). Comment peut-on à la fois se faire le promoteur de la gestion intégrée du Saint-Laurent (MELCC) et analyser les projets les plus

---

<sup>4</sup> Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection du 11 juin 2009, article 14, paragraphe 4. Source : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-6.2>

<sup>5</sup> Source : [http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion\\_integree.html](http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion_integree.html)

<sup>6</sup> Idem

<sup>7</sup> Idem

importants totalement indépendamment les uns des autres (rappelons que le BAPE est mandaté par ce même ministère) ?

Certes, nous reconnaissons que les processus d'évaluation environnementale des projets industrialo-portuaires sont nécessaires, voire essentiels, et permettent de déterminer les impacts des projets de développement sur les milieux naturel et humain immédiats tout en permettant à des personnes concernées de faire connaître leurs points de vue (lors des consultations publiques) mais elles n'interviennent que dans un cadre trop restreint géographiquement et temporellement. Dans ce dernier cas, le BAPE n'intervient qu'après la conception initiale du projet. Or, la gestion intégrée est efficace si l'on considère qu'elle peut intervenir dès la conception (en amont) des projets et pour définir les politiques qui les encadrent, et ce, à l'échelle du Saint-Laurent. Un projet de **Table de concertation de la navigation** au Saguenay est actuellement en conception mais malheureusement ce projet de concertation pourrait prendre naissance qu'après l'octroi du projet actuellement sous étude. Or, la concertation en lien avec la mise en œuvre de la GISL devrait faire œuvre utile en amont des principaux projets de développement, les projets les plus susceptibles de générer des impacts importants en matière d'environnement mais également en matière d'impacts socio-économiques.

Aussi, ce projet constitue l'un des plus importants projets industrialo-portuaires à avoir vu le jour au Québec et ce, associé à un écosystème vulnérable abritant une espèce emblématique du Saint-Laurent. Les enjeux sont d'importance et une concertation élargie impliquant la Société québécoise devrait être fortement envisagée en respect de la Loi sur l'eau.

Ainsi, si l'on appliquait les principes de la GISL (et du développement durable), cela nous permettrait de privilégier des projets axés sur les besoins et sur l'intérêt l'ensemble des intervenants du Saint-Laurent et du Québec, ce qui est loin d'être le cas ici, car l'énergie produit ne servira pas aux québécois, et plus encore aura un lourd impact sur le bilan énergétique et GES du Québec, un impact que tous les québécois devront « compenser ». Également, on ne considère dans le cadre de l'étude que les impacts locaux et régionaux et on ne tient pas vraiment compte de l'acceptabilité sociale du projet dans son ensemble et encore moins pour les générations futures. Dans ce dernier cas, le Devoir l'a rapporté, les jeunes semblent généralement opposés au projet<sup>8</sup>. Enfin, ce projet est analysé sans tenir compte d'études scientifiques qui pourraient être déterminantes mais dont les conclusions ne seront pas connues avant 2 ou 3 ans.

SSL recommande au BAPE d'appliquer les principes de la GISL (et du développement durable) à l'analyse de l'actuel projet et notamment :

- De considérer les impacts cumulatifs du projet et de la navigation et autres projets industriels existants ;
- De permettre la mise sur pied en amont de la décision d'un réel processus de concertation à l'échelle régional et à l'échelle de la province
- De mesurer l'acceptabilité sociale globale, soit à l'échelle du Québec et de porter une attention à la perception des jeunes qui auront à vivre demain avec cette décision ;
- De surseoir à la décision ou de recommander de repousser l'échéance de l'octroi des permis en attendant que la science ait produit les réponses adéquates.

<sup>8</sup> <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/587809/fronde-etudiante-contre-gnl-quebec>

# Partie II

## Certains enjeux clés spécifiques au présent projet

### *Non-considération des externalités liées au projet*

Tout le projet repose sur le fait que l'énergie produite et distribuée est une énergie de transition, servirait essentiellement à remplacer des énergies fossiles beaucoup plus dommageables. Or, en audience publique, le promoteur n'a jamais pu démontrer, hors de tout doute, que ce marché s'était engagé à acheter cette énergie de transition et par extension, à démontrer que le GNL pourra bel et bien générer une baisse très conséquente du bilan GES mondial. Ce qu'on sait cependant, et ce qui a été démontré, c'est que ce projet générerait pour le Québec, une augmentation sensible de son bilan GES, un bilan qui figure, présentement, de façon assez favorable au palmarès des pays développés. Aussi, le promoteur a bien fait ses devoirs de promotion en présentant les externalités positives, soit que le GNL produit aurait un impact positif sur le marché d'acheteur mais cependant le promoteur ne prend pas en considération le bilan énergétique (externalité) produit par ce gaz issu de la fracturation. Le BAPE lui-même n'exige pas la mesure du bilan global des GES, soit de la production (gaz de fracturation) à la livraison.

Le projet se vante d'avoir bien sûr d'énormes retombées économiques, mais celui-ci n'inclut pas les coûts externes. Stratégies Saint-Laurent recommande de prendre en compte le coût social du gaz produit (CSC) d'une tonne de CO<sub>2</sub> (et méthane) qui reflète tous les coûts que la production de ce bien occasionne à la société : coût des sécheresses, des inondations et des conditions météorologiques extrêmes ainsi que ceux des effets de la pollution carbone sur notre santé et sur l'environnement. Par exemple, le CSC est une façon d'estimer monétairement les dommages causés par les changements climatiques découlant de l'émission d'une tonne supplémentaire de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans l'atmosphère. Le Canada a estimé qu'en 2016, le coût social du carbone s'élève à environ 41 \$CAN la tonne et ce coût augmenterait jusqu'à environ 75 \$CAN la tonne d'ici 2050<sup>9</sup>. Les 7,8 millions de tonnes de gaz à effet de serre émises pour extraire, transporter, liquéfier, exporter 11 millions de tonnes de gaz naturel par année correspondent à 320 millions \$CAN/année (valeur 2016) et ce coût sera de 585 millions \$CAN en 2050.

De plus, plusieurs externalités ne sont pas considérées actuellement dans l'état actuel des connaissances (impact sur la biodiversité, sur le Béluga, sur l'intégrité écologique du Parc marin, impact sur le tourisme local, etc.). Celles-ci sont donc nécessairement sous-évaluées. Lorsque l'on inclut les externalités (connues et potentielles), le projet semble nettement moins intéressant sur le plan économique. Et c'est sans compter l'impact du projet sur les habitudes des québécois qui pourraient être tentés d'abandonner certaines habitudes de vie en matière de réduction de GES face à cette inconséquence des décideurs.

**SSL recommande** au BAPE d'inclure une étude indépendante sur les coûts potentiels des externalités au projet.

<sup>9</sup> Source : <http://ec.gc.ca/cc/default.asp?lang=Fr&n=BE705779-1>

## **Impacts cumulatifs du transport maritime et manque de connaissances scientifiques concernant la pollution sonore subaquatique pour le béluga**

L'effet cumulatif du trafic occasionné par le projet dans l'habitat essentiel du béluga dans le Saint-Laurent est présenté comme étant négligeable par le promoteur, étant donné la faible proportion imputable au projet par rapport à l'ensemble du trafic dont la plaisance.

Les chercheurs de Pêches et Océans Canada ont produit un avis scientifique en 2018 dans le cadre du processus de réponse des Sciences par la Direction régionale de la gestion des écosystèmes (DRGÉ) auprès de la Direction régionale des Sciences (DRS) pour évaluer les effets potentiels des projets de construction de terminaux maritimes dans le fjord du Saguenay sur le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent et son habitat<sup>10</sup>. D'après ces experts, le projet GNL Québec et le terminal de la minière Ariane Phosphate (déjà approuvé par Ottawa) « tripleront » le trafic maritime actuel dans le Saguenay, « pour le faire passer de 450 à près de 1300 transits par an ». Dans ce contexte, « on ne peut exclure des risques élevés compte tenu de l'état actuel de la population [de bélugas] en déclin pour laquelle le bruit a été identifié comme un des facteurs de risques ». Dans le cas du béluga, une espèce « en voie de disparition », la législation interdit de détruire une « composante » de l'habitat essentiel de l'espèce. Or, les navires de transport de gaz liquéfié transiteront directement par cet habitat, et ce, tous les jours<sup>11</sup>.

Certes, « à l'heure actuelle, il n'est pas possible de quantifier, pour les bélugas de l'Estuaire du Saint-Laurent, les impacts cumulés par des bélugas fréquentant divers secteurs, ce qui entrave l'estimation de la proportion de la population de cette espèce pouvant être affectée par l'augmentation du trafic ». Mais à la question posée lors d'une audience antérieure aux spécialistes du MPO, « indiquez si l'augmentation associée au trafic maritime causée par le(s) projet(s) risque(nt) de nuire aux bélugas (individus) », ces chercheurs estiment que « l'augmentation du trafic maritime risque de nuire aux bélugas fréquentant assidûment le fjord du Saguenay et l'estuaire du Saint-Laurent parce que les conditions actuelles de bruit auquel les animaux sont exposés seront altérées. La durée actuelle de la période de conditions sonores silencieuses pour la communication et l'écholocalisation sera diminuée en proportion de l'augmentation du trafic local<sup>12</sup> ».

De plus, le plan de rétablissement du béluga de l'Estuaire du Saint-Laurent<sup>13</sup> prévoyait un certain nombre de mesures afin de réduire le bruit dans l'habitat du béluga. « Une révision de ce plan et de son efficacité a conclu que les mesures proposées ont échoué à atteindre cet objectif. Les projets proposés de nouveaux terminaux maritimes prévus en amont du fjord du Saguenay, ne contribueront pas à l'atteinte de cet objectif. À l'inverse, l'insonification plus fréquente d'un secteur

---

<sup>10</sup> Source : MPO. 2018. Effets potentiels des projets de construction de terminaux maritimes dans le fjord du Saguenay sur le béluga du Saint-Laurent et son habitat. Secr. can. de consult. sci. du MPO, Rép. des Sci. 2018/025, [http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018\\_025-fra.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018_025-fra.pdf)

<sup>11</sup> Source : <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/555008/le-federal-songe-a-inclure-le-transport-maritime-dans-la-definition-du-projet-energie-saguenay>

<sup>12</sup> Source : MPO. 2018. Effets potentiels des projets de construction de terminaux maritimes dans le fjord du Saguenay sur le béluga du Saint-Laurent et son habitat. Secr. can. de consult. sci. du MPO, Rép. des Sci. 2018/025, [http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018\\_025-fra.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018_025-fra.pdf)

<sup>13</sup> Source : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-public-especes-peril/programmes-retablissement/beluga-population-estuaire-saint-laurent.html>

actuellement peu insonifié (le Saguenay) et l'augmentation de 10 % du trafic dans l'estuaire maritime iront à l'encontre des objectifs de rétablissement et des mesures récemment proposées pour minimiser les effets du bruit<sup>14</sup> ». De nombreuses initiatives scientifiques sont actuellement en cours dont une étude importante, essentielle même, produite par l'équipe du professeur Clément Chion<sup>15</sup>, ne pourra générer de conclusion avant 2022-2023. Toutes formes de décisions liées au développement de ce projet devraient donc être suspendues en attente de résultats et d'avis scientifique indépendant. C'est d'ailleurs ce que la Communauté scientifique préconise<sup>16</sup>. Une demande appuyée par des représentants non scientifiques (ONG et municipalités<sup>17</sup>).

SSL recommande d'attendre les résultats des projets de recherche sur les impacts du bruit subaquatique sur les bélugas ou d'appliquer le principe de précaution et que les autorités publiques (MELCC) veillent à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin d'éviter la réalisation de dommages ainsi qu'à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques encourus.

SSL recommande, comme les experts de MPO, que « les effets d'augmentation de la navigation dans une partie de l'habitat du béluga du Saint-Laurent soient examinés en prenant en compte les effets cumulatifs de l'ensemble des autres pressions anthropiques potentiellement nuisibles<sup>18</sup> ».

### ***Perte de confiance à l'égard du processus décisionnel***

Un ministère autrefois responsable de l'application du principe du développement durable et responsable de la protection de l'environnement (MELCC), ne devrait pas recommander autre chose qu'une suspension du processus décisionnel tant que toute la lumière, toutes les connaissances scientifiques déterminantes ne sont pas rendues accessibles. Un ministère ayant comme mandat principal d'assurer la protection de l'environnement et autorisant, prématurément, l'octroi de permis pour un projet aussi important susceptible d'avoir des conséquences irréversibles sur une espèce que ce même ministère est mandaté de protéger, ne peut que se mettre en porte-à faux avec sa raison d'être. De plus, l'actuel ministre de l'environnement s'est prononcé en faveur du projet et ce en amont de l'octroi du mandat de consultation par ce même ministre au BAPE<sup>19</sup>. Comment peut-on, à titre de ministre de l'environnement, s'assurer de maintenir une confiance du public à l'égard d'un processus de consultation si, en amont, on se positionne comme étant un promoteur du projet ? Le ministre, en agissant de la sorte, a minimisé la confiance du public à l'égard du processus consultatif et décisionnel de son ministère, de son gouvernement et même de l'agence mandatée pour le processus consultatif (BAPE). Le ministre s'est-il mis dans une situation d'apparence de conflit d'intérêt ? Le développement durable ne comporte-t-il pas une notion d'éthique ? Le processus décisionnel devrait en être teinté.

---

<sup>14</sup> Source : MPO. 2018. Effets potentiels des projets de construction de terminaux maritimes dans le fjord du Saguenay sur le béluga du Saint-Laurent et son habitat. Secr. can. de consult. sci. du MPO, Rép. des Sci. 2018/025, [http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018\\_025-fra.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas-sccs/Publications/ScR-RS/2018/2018_025-fra.pdf)

<sup>15</sup> <https://uqo.ca/nouvelles/17423>

<sup>16</sup> <https://www.lequotidien.com/affaires/des-scientifiques-recommandent-un-moratoire-sur-les-projets-de-developpement-sur-le-saguenay-7ea7932a319c3a0c872371c66f209a87>

<sup>17</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1735668/tadoussac-mrc-haute-cote-nord-moratoire-saguenay-traffic-maritime-gnl-quebec-beluga>

<sup>18</sup> Idem

<sup>19</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1303378/environnement-charette-vert-gnl-quebec>

# Conclusion

Bien que Stratégies Saint-Laurent reconnaisse l'autorité et l'expertise du BAPE, nous persistons à croire que plusieurs contraintes méthodologiques accompagnent le présent processus, notamment la question de la portée de la consultation du projet, la question de la temporalité et la question des enjeux considérés (Ex. se prononcer avant que l'ensemble des études aient conclues et qu'aucune réponse concrètes ne soient fournies par le promoteur à l'égard des marchés d'accueil, refus de considérer les coûts socio-économiques et environnementaux des externalités (dont la production de la source d'énergie associée au GNL) refus de considérer le projet de pipeline comme corolaire indissociable au présent projet) SSL persiste à croire qu'il est trop tôt pour se prononcer sur ce projet et que la portée de la consultation ne respecte pas entièrement les principes du développement durable.

Aussi, les positions publiques qu'a pris le ministre de l'environnement et la célérité du processus qui se produit dans un contexte qui ne favorise pas la participation du plus grand nombre (crise sanitaire), minimisent la confiance des participants à ce processus consultatif. De plus, ce projet ne semble recueillir qu'un très faible appui en matière d'acceptabilité social, un appui essentiellement ressenti que dans la sous-région immédiate du projet (Ville-Saguenay), une sous-région qui en retirera les principaux bienfaits socio-économiques. Or, un projet de cette envergure, un des plus grands projets industriels du Québec, doit nécessairement être soutenu par une représentation élargie de la Société québécoise d'autant plus qu'une large part de cette Société pourrait en ressentir les désavantages (bilan GES du Québec, impacts sur le fleuve, impact sur le Béluga, impact sur le tourisme, perte en notoriété du Québec, etc.) et non pas les bénéfiques.

## *Démarche non intégrée*

Stratégies Saint-Laurent considère que le développement industrialo-portuaire actuel, réalisé « en silo », ne s'inscrit pas dans les **principes de la gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL)** qui se met en œuvre au Québec. SSL tient à rappeler que le principe de GISL est inscrit dans la Loi sur l'eau de 2009. L'ensemble des projets industrialo-portuaires actuels auraient dû faire l'objet d'une concertation en amont auprès des principaux intervenants du Saint-Laurent, puis d'une démarche globale de vision inscrite dans un processus d'Évaluation environnementale stratégique (ÉES), non pas à l'échelle d'un port, d'un projet industriel mais du développement global sur le Saint-Laurent (et le Saguenay), et finalement d'une consultation générique (États généraux) soumis à l'ensemble des québécois. Le Saint-Laurent est un patrimoine collectif pour tous les québécois. C'est ce qu'ont affirmé les députés de l'Assemblée nationale du Québec qui ont voté une motion, à l'unanimité, en mars 2010. Le Saguenay, est, à nos yeux, un élément indissociable de l'écosystème du Saint-Laurent. La présence du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent le démontre clairement. Des efforts conséquents devront être établis pour améliorer la gouvernance des instances et comités régionaux notamment la mise en place d'une Table de concertation régionale sur le transport maritime ainsi qu'un Projet de gestion proactive des navires issu du Plan de Protection des Océans encadré par Transport Canada. Tous les projets majeurs à venir devraient être intégrés dans un processus de consultation et concertation large (ÉES), à l'échelle du Saint-Laurent mais également assujettis à une concertation régionale.



STRATÉGIES  
**Saint-Laurent**

870, avenue de Salaberry, bureau R-26  
Québec (Québec) G1R 2T9

T 418 648-8079

F 418 648-0991

info@strategiessl.qc.ca  
strategiessl.qc.ca