

LAURENTIA

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC

Mémoire de l'Administration portuaire de Québec déposé à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le cadre de la phase de la consultation sur le Rapport provisoire d'évaluation environnementale du projet de Terminal Laurentia



0

5

10

15

DÉPOSÉ À L'AGENCE D'ÉVALUATION
D'IMPACT DU CANADA
LE 16 DÉCEMBRE 2020

 **PORT
QUÉBEC**
ON S'ENGAGE
WE'RE COMMITTED

Laurentia

Un projet sécuritaire,
respectueux
de l'environnement
et créateur
de prospérité durable.

Un projet sécuritaire pour la santé humaine

Les rapports d'experts concluent que le projet n'entraînera aucune dégradation notable de l'air, en particulier pour les résidents des quartiers limitrophes, et n'aura pas conséquent aucun impact sur la santé humaine.

En phase de construction, lors de quelques périodes de pointe, soit 6 à 10 jours par année, certaines émissions de polluants pourraient excéder les normes sur le site même de construction et dans le secteur récréatif de la Baie de Beauport. Pour prévenir ces situations, le Port disposera de stations de mesure qui lui permettront de réagir rapidement, en réduisant ou en cessant temporairement les travaux le temps que la situation se résorbe.

Une réduction de près de 20 % des GES

Le projet Laurentia permettra une réduction significative des gaz à effet de serre de 18,5 % par rapport à la situation actuelle. De 2024 à 2038, Laurentia aura entraîné l'élimination de 1 million de tonnes de GES dans l'atmosphère.

Cette baisse proviendra principalement d'une plus grande utilisation des grands navires et du train plutôt que du camionnage, ainsi que d'une diminution globale des distances à parcourir sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Impacts compensables sur le poisson

Les impacts du projet Laurentia sur le poisson et son habitat seront limités et entièrement compensables. En ce qui a trait au bar rayé, le MFFP estime que sa réintroduction dans le fleuve au début des années 2000 a été « un franc succès » et qu'il y a au moins deux frayères de cette espèce de poisson

dans le Saint-Laurent, sinon davantage. Le futur terminal aura aussi un impact très limité sur l'aire globale d'utilisation du bar rayé dans la Baie de Beauport.

Les études menées par le Port permettent par ailleurs de conclure que l'alose savoureuse et l'esturgeon ne subiront aucun impact significatif découlant de la construction du terminal, et que ceux-ci pourront être compensés par la création de nouvelles aires d'alevinage.

Un projet structurant pour l'économie du Québec

Le projet Laurentia permettra au Québec d'occuper une place de choix sur l'échiquier maritime mondial, qui vit actuellement une profonde période de transformation.

En 20 ans, par souci d'efficacité, la taille des plus grands navires a doublé, nécessitant pour les accueillir des quais en eau profonde, comme le propose Laurentia. Ce nouveau terminal permettra au Saint-Laurent de demeurer une voie de transport maritime compétitive et pertinente dans ce nouvel univers maritime mondial, en plus d'agir comme un tremplin pour les entreprises de l'Est du Québec dans leur conquête des marchés internationaux.

Acceptabilité sociale

Par l'entremise du comité Cohabitation Port-Communauté, qui regroupe 17 organismes différents, ainsi que par le biais de sa participation à une quinzaine de comités et tables de travail externes, le Port est à l'écoute constante des préoccupations des différents groupes de la communauté.

Ainsi, grâce à ce dialogue continu, le projet Laurentia a fait l'objet de différentes améliorations au cours des dernières années. Parmi celles-ci, on compte le projet d'implanter, en collaboration avec les autorités concernées, une voie de contournement vers les grands axes routiers des camions qui accèderont à Laurentia. Le Port prévoit aussi de créer un nouveau parc urbain à proximité de la Baie de Beauport, par le verdissement de 4 hectares de la zone portuaire.

Première Nations

Le Port de Québec a établi un dialogue ouvert et constructif avec les Premières Nations portant sur différents sujets d'intérêt pour ces communautés, notamment le poisson et son habitat.

Les échanges pourraient mener à la réalisation de projets de compensation, entre autres pour le bar rayé et l'esturgeon, en plus de permettre la conclusion d'ententes de collaboration, notamment en matière de recherche et d'avancement des connaissances.

Économie

Le projet Laurentia permettra au Québec d'occuper une place de choix sur l'échiquier maritime mondial, actuellement au cœur d'une profonde transformation.

Ce terminal de conteneurs en eau profonde constituera un tremplin pour les entreprises de l'Est du Québec pour leur développement sur les marchés internationaux, en plus de permettre au Saint-Laurent d'être une voie de transport davantage compétitive dans le futur, au bénéfice des entreprises et de tous les joueurs du secteur maritime au Québec.

Transformation accélérée de l'industrie du commerce maritime mondial

Le projet Laurentia est une réponse à la transformation rapide et profonde du commerce maritime mondial. Le transport des marchandises en mer repose sur des navires dont la taille a radicalement changé depuis 20 ans. En 2000, les plus grands navires avaient une capacité de 9 000 EVP, alors qu'aujourd'hui, ils atteignent 22 000 EVP, un accroissement de plus de 100 %. Ces plus grands navires permettent des gains d'efficacité et une réduction des coûts de transport, en plus de contribuer à la diminution des émissions de GES. Pour pouvoir accueillir ces grands navires, il est nécessaire de disposer d'infrastructures portuaires en eau profonde, comme le propose Laurentia.

Un projet structurant pour l'économie du Québec

Avec Laurentia, le corridor maritime du Saint-Laurent se dotera d'une infrastructure portuaire en eau profonde de premier plan directement intégrée avec le réseau intermodal du CN qui permettra d'opérer efficacement de grands trains tout le long du corridor Québec-Ontario.

Cette nouvelle chaîne logistique ultra-performante et des plus avancées sur le plan technologique permettra l'accueil de navires de plus de 9 000 EVP comparables à ceux que l'on retrouve sur la façade maritime de la côte est américaine, générant ainsi les économies d'échelle requises pour faciliter l'accès de façon concurrentielle aux marchés internationaux notamment pour les entreprises du Québec et de l'Ontario.

Le développement du terminal reposera sur des hypothèses commerciales robustes, un partenariat avec de grands leaders internationaux spécialisés en logistique qui y investiront plus de 500 M\$ ainsi que sur la localisation géographique stratégique de la place portuaire de Québec qui, à plus de 1 300 km de l'océan Atlantique, sera un véritable vecteur d'échanges commerciaux entre le cœur de l'Amérique du Nord et le reste du monde.

Plusieurs autres bénéfices économiques

Outre ses retombées structurantes, le projet Laurentia renferme plusieurs autres bénéfices économiques :

- Des investissements privés de 595 M\$ à Québec
- Création de 1 700 emplois en phase de construction (4 ans)
- 1 000 emplois directs et indirects bien rémunérés en phase d'exploitation
- Des infrastructures ultra-modernes réduisant les coûts de transport et de la chaîne d'approvisionnement, représentant des gains de productivité récurrents de 139 M\$ annuellement pour les entreprises exportatrices et importatrices du Québec
- Création d'emplois mieux rémunérés dans la région de Québec
- Contribution à la création d'un pôle d'innovation logistique et maritime dans la région de Québec
- Contribution à la relance économique post-pandémie

Qualité de l'air

Le projet Laurentia n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air des quartiers limitrophes à la zone portuaire, dont la Cité-Limoilou

Les analyses scientifiques et les modélisations réalisées par l'Administration portuaire de Québec au cours des dernières années permettent de conclure que le projet Laurentia, en période de construction, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air des quartiers limitrophes, et que cet impact sera négligeable lors de sa mise en exploitation.

Un problème de qualité de l'air préexistant dans la Cité-Limoilou

Le secteur des quartiers Limoilou et Maizerets est aux prises avec des enjeux de qualité d'air depuis longtemps, notamment en ce qui a trait aux particules fines (PM_{2,5}) et le nickel. Les activités du Port de Québec constituent une source négligeable de particules fines et de nickel. La provenance de ces deux polluants dans le secteur est largement attribuable à d'autres sources. Comme le révélait la Direction de la santé publique (DSP) dans une étude publiée en 2019, les particules fines dans la Cité-Limoilou sont surtout générées par le transport, diverses activités industrielles ainsi que par le chauffage au bois en période hivernale. Par conséquent, la résolution du problème de la qualité de l'air dans Limoilou requiert une action concertée de tous les intervenants concernés. Cela dit, facteur encourageant, la qualité de l'air dans le quartier s'est néanmoins améliorée depuis 10 ans, a aussi noté la DSP. En ce qui a trait au nickel, dans un avis publié en 2015, la DSP affirmait que le risque que les concentrations observées dans Limoilou pose des problèmes à la santé de la population est « faible », même si les concentrations peuvent excéder les normes québécoises.

Pas d'impact significatif durant la construction, et négligeable lors de la mise en service

En ce qui a trait au projet Laurentia, lors de la période de construction, il n'aura pas d'impact significatif (largement en-dessous des normes) sur la quantité de particules fines et de nickel dans les quartiers environnants (soit au-delà de la zone tampon de 300 mètres autour du site de construction). Seul le parc récréatif de la Baie de Beauport pourrait être touché par quelques dépassements en PM_{2,5} et en NO₂ en considérant les concentrations initiales et les émissions modélisées du projet, mais seulement de 6 à 10 jours par année, lorsque les travaux seront en période de pointe. Par ailleurs, lors de sa mise en exploitation, le terminal Laurentia aura un impact négligeable sur la qualité de l'air dans les quartiers environnants.

Mesures d'atténuation

Le Port de Québec a prévu différentes mesures d'atténuation efficaces pour réduire les impacts du Projet Laurentia, tant lors de la construction qu'après sa mise en service. Ces mesures viseront à prévenir durant les travaux des émissions excédant les normes journalières dans les zones sensibles, comme la Baie de Beauport. Le Port pourrait également exiger un arrêt temporaire des travaux en fonction des conditions météorologiques si requis. Le Port prévoit aussi analyser sur une base continue la qualité de l'air dans la zone environnante à ses installations et rendre ces données disponibles en tout temps au public lorsque le terminal sera mis en exploitation, données déjà disponibles pour les PM_{2,5} : <https://www.portquebec.ca/on-sengage/on-prend-soin-de-notre-milieu/gestion-en-continu-de-la-qualite-de-lair>

Gaz à effets de serre

Le terminal Laurentia permettra globalement de réduire les émissions de gaz à effets de serre de près de 20 % par rapport à la situation actuelle.

Une étude réalisée en 2020 par la firme Deloitte a permis d'établir que l'utilisation de plus grands navires, la réduction des distances parcourues en mer (-6 %) et par camion (-90 %) ainsi qu'une légère hausse par train (+9 %) découlant de la mise en service du terminal Laurentia auront pour effet de réduire globalement les gaz à effets de serre de 18,5 %.

Laurentia : des bénéfices globaux pour la baisse des GES

L'étude de Deloitte a permis d'identifier des bénéfices globaux importants du projet Laurentia sur les émissions de gaz à effets de serre (GES). Pour la période 2024-2038, le terminal Laurentia permettra une réduction de plus de 1 million de tonnes des gaz à effets de serre, en plus de permettre une baisse de 12 400 tonnes des oxydes d'azote (NO_x) des oxydes de soufre (SO_x) et des matières particulaires (poussière), des composés qui contribuent à la pollution atmosphérique.

Par exemple, les quelques conteneurs de l'Est et du centre du Québec qui passeront par le nouveau terminal vont réduire à eux seuls de 7 millions de km le transport par camion chaque année. L'efficacité environnementale de Laurentia permettra d'effacer en quatre mois d'exploitation les émissions de GES générées par l'ensemble de la période de travaux de construction du terminal, qui auront duré 3 ans.

GES : Éviter-minimiser-compenser

Bien que la mise en service du terminal Laurentia permettra une réduction globale des gaz à effets de serre, le Port souhaite mettre de l'avant un plan d'action ambitieux visant à réduire et à compenser ses émissions locales de GES.

Ce plan d'action, guidé par l'approche « éviter-minimiser-compenser » comprendra différentes mesures et initiatives aussi bien lors la phase de construction qu'au moment de l'exploitation du terminal. Lors des travaux, on préconisera par exemple l'utilisation de carburants (biodiesel) et de matériaux alternatifs, on privilégiera l'achat local et on exigera l'usage de systèmes anti-pollution pour les équipements mobiles.

Carboneutralité locale en phase d'exploitation

Le Port se donne pour objectif de rendre le terminal Laurentia carboneutre pour ses émissions locales de GES lors de sa mise en exploitation, et cela de manière durable et permanente.

Les équipements modernes du futur terminal, qui fonctionneront soit exclusivement à l'électricité ou à la bi-énergie, permettront déjà de faire des gains importants en ce sens. D'autres initiatives seront mises de l'avant, dont l'installation d'un dispositif d'alimentation électrique des navires à quai, la mise en place de programme incitatifs de camions et de trains à faible émission circulant sur le territoire du Port et des dispositifs visant à réduire le temps d'attente des camions.

De plus, le Port envisage de déployer un programme de verdissement et de plantation massive d'arbres dans certains secteurs du Port (tel que recommandé par la Direction de la Santé publique pour améliorer la qualité de l'air à Limoilou).

Santé humaine

Le projet Laurentia n'affectera pas la santé humaine des résidents des quartiers limitrophes à la zone portuaire, dont la Cité-Limoilou...

...compte tenu de :

- l'affirmation de la Dre Isabelle Goupil-Sormany (de la Direction de la Santé Publique) en réponse à un citoyen préoccupé par la situation du Vieux-Limoilou « *qu'elle conseillera tout à fait à une famille de s'y établir.* »
- Et des résultats des études de modélisation réalisées concluant que le projet n'entraînera pas de dégradation de la qualité de l'air dans la communauté environnante au site du projet Laurentia.

Hypothèse de conditions extrêmes

L'étude réalisée par Englobe s'est penchée sur ce qu'on appelle les « contaminants potentiellement préoccupants » (CPP), qui incluent notamment les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀), les particules totales (PM_T), le dioxyde d'azote (NO₂), et le formaldéhyde. Il s'agit des contaminants atmosphériques qui sont les plus susceptibles de causer un préjudice à la santé humaine.

Les travaux d'Englobe, comme le veulent les meilleures pratiques, ont été réalisés sur l'hypothèse de conditions extrêmes, qui ne reflètent pas les conditions réelles qui prévaudront lors de la construction et de la mise en exploitation du projet Laurentia.

Des impacts limités durant la construction

Lors de la période de construction, en présumant des conditions maximales durant toute la durée des travaux (ce qui ne se produira pas), le projet Laurentia aurait un impact négligeable sur la présence de contaminants dans l'air, à l'exception des PM_T, le dioxyde d'azote (NO₂) et le formaldéhyde. Les concentrations de ces trois composés pourraient dépasser les normes sur le site même de construction et dans le secteur récréatif de la Baie de Beauport lors des périodes de pointe, soit de 6 à 10 jours par année. Pour ces trois contaminants, le Port prévoit l'installation de stations pour mesurer sur une base continue leur concentration dans l'air. Ainsi, pourra suspendre au besoin les travaux si les seuils acceptables sont dépassés. Cela dit, ce risque semble peu probable comme les travaux atteindront rarement le niveau d'intensité maximal, hypothèse sur laquelle s'est appuyée l'étude d'Englobe.

Impacts négligeables lors de la mise en exploitation

Une fois en exploitation, le projet Laurentia aura peu d'impact sur la présence de contaminants atmosphériques dans les quartiers limitrophes au Port. Le seul composé qui pourrait représenter un risque potentiel est le dioxyde d'azote (NO₂), mais ce contaminant, issu principalement du fonctionnement des moteurs propulsés au diesel, pourra faire l'objet de mesures de suivi et de contrôle afin de prévenir toute émission dépassant les normes. À pleine capacité, en 2035, on comptera 90 camions entrant et sortant de Laurentia par jour, comparativement à 1 100 en moyenne pour des terminaux de taille comparable en Amérique du Nord.

Des émissions de NO₂ et de NO_x appelées à diminuer

L'étude d'Englobe ne tient pas compte de l'évolution des modes de transport, qui se traduiront par l'abandon accéléré du diesel à l'origine des émissions de NO₂ et de NO_x (oxyde d'azote). Les trains de nouvelle génération, soumis au Règlement sur les émissions de locomotives, verront leurs émanations de NO_x diminuer de 80 % par rapport à aujourd'hui. De plus, l'électrification progressive des camions contribuera également à abaisser les émissions de NO_x au cours des prochaines années.

Le poisson et son habitat

À la lumière des dernières connaissances, les impacts du projet Laurentia sur le poisson et son habitat seront limités et entièrement compensables.

Ces constats sont le fruit d'études scientifiques conduites par le Port selon des protocoles et méthodologies reconnus par les autorités et la communauté scientifique. Au total, pas moins de 35 000 heures de travail ont été consacrées par le Port à l'étude du poisson et à son habitat au cours des sept dernières années.

Le bar rayé : plusieurs aires de fraie en amont de Québec

En octobre 2020, sur la base des données les plus récentes, le ministère québécois des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a qualifié de « franc succès » la réintroduction de la nouvelle population de bar rayé dans le fleuve Saint-Laurent au début des années 2000. Si bien que le ministère a cessé en 2019 le programme d'ensemencement du bar rayé dans le fleuve et envisage maintenant d'en autoriser la pêche sportive, dès que son statut sera revu par le Comité de la situation des espèces en péril du Canada. Le MFFP estime aussi qu'on dénombre au moins deux frayères de bar rayé dans le fleuve, sinon davantage.

Ces constats sont également confirmés par les études réalisées par le Port, qui suggèrent qu'il y a probablement plusieurs aires de fraie de bar rayé situées en amont de Québec jusque dans la rivière Richelieu (captures d'œufs et de larves en 2020). De plus, dans la Baie de Beauport, il a été établi que l'aire d'utilisation du bar rayé est beaucoup plus vaste - 280 hectares - que la superficie qui sera occupée par le terminal.

Peu d'impacts sur l'alose savoureuse et l'esturgeon

Pour ce qui est de l'alose savoureuse, les derniers travaux réalisés par le MFFP en 2020 ont révélé la présence probable de multiples frayères pour cette espèce de poisson, ce qui devrait conduire à une révision de son statut, actuellement défini comme « espèce vulnérable » par les autorités québécoises. De plus, le travail réalisé sur le terrain durant plusieurs années par le MFFP n'a pas permis d'établir l'existence d'une frayère dans la baie de Beauport (mais plutôt celle d'aires d'alevinage). Selon les données recueillies, une aire de fraie de l'alose savoureuse serait plus susceptible de se trouver à la pointe ouest de l'Île d'Orléans. La Nation Huronne Wendate a proposé de mener un projet de recherche pour vérifier cette hypothèse, en s'appuyant sur les travaux du MFFP.

D'autre part, les analyses de télémétrie des dernières années ont confirmé que l'esturgeon (esturgeons jaune et noir) est surtout présent dans l'estuaire de la rivière St-Charles, son aire d'alimentation, et qu'il fréquente peu la pointe portuaire où sera réalisé le terminal Laurentia.

Mesures d'atténuation et de compensation

Malgré les impacts limités et temporaires du projet Laurentia sur le poisson et son habitat, le Port est disposé à mettre de l'avant certaines mesures d'atténuation et de compensation, en collaboration avec le ministère des Pêches et Océans, dont :

- Revoir les méthodes de travail et le séquençage des travaux
- Réduire à la source les matières en suspension durant les travaux
- Créer de nouveaux habitats d'alevinage pour le bar rayé et l'alose savoureuse
- Ajouter un nouvel habitat pour l'esturgeon (riv. St-Charles)
- Poursuivre les projets d'acquisition de connaissances

Acceptabilité sociale

Le projet Laurentia est développé en étroite collaboration avec la communauté, par le biais d'un dialogue continu et structuré avec toutes les parties prenantes concernées.

Ces échanges avec le milieu, par le biais d'un grand nombre de comités et de tables de discussions, ont permis au Port d'intégrer différents changements au projet de terminal afin de mieux répondre aux attentes et préoccupations exprimées. Le Port entend maintenir ce dialogue avec la communauté pour les prochaines étapes du projet ainsi qu'après la mise en exploitation du terminal.

De nombreux mécanismes de liaison et d'échange avec le milieu

Les relations avec la communauté constituent une priorité pour le Port de Québec. Ainsi, le Port compte au sein de sa haute direction une vice-présidence Environnement et Responsabilité citoyenne, de qui relève une direction Responsabilité citoyenne (DRC). En 2012, le Port a mis en place un comité de Cohabitation Port-Communauté (CCPC), afin que les intérêts des différentes parties prenantes soient représentés et entendus: citoyens; groupes environnementaux, sociaux et économiques; le monde municipal; et les communautés autochtones. Les sujets traités au CCPC ont trait au projet Laurentia ainsi qu'aux autres activités du Port. Au total, 17 groupes et organismes sont membres du CCPC.

De plus, la DRC participe à une quinzaine de comités et de tables de travail externes où un grand nombre de parties prenantes du milieu sont représentées. Parmi ces comités, figurent notamment le Comité de vigilance des activités portuaires du Port de Québec et le Comité intersectoriel sur la contamination environnementale et la qualité de l'air dans l'arrondissement de la Cité-Limoilou. À plusieurs de ces 15 comités et tables de travail, le projet Laurentia constitue un sujet régulier inscrit à l'ordre du jour des rencontres statutaires. Cette approche a permis au Port d'être à l'écoute de la communauté et de recueillir plusieurs commentaires et suggestions, dont plusieurs ont été retenues pour le développement du projet Laurentia.

Nouveau Comité de suivi Laurentia

Dans le même esprit, et en vue d'encadrer les prochaines étapes du projet Laurentia, le Port prévoit la création d'un comité entièrement dédié au futur terminal. Ce comité qui sera composé de citoyens et d'organismes, verra à accompagner le Bureau de projet de Laurentia durant les phases d'ingénierie et de construction, ainsi qu'au début de la mise en exploitation du terminal.

Différentes initiatives pour accroître l'acceptabilité sociale du projet

Déjà, plusieurs initiatives ont été identifiées pour améliorer l'acceptabilité sociale du projet, dont la mise en place, en collaboration avec les autorités concernées, d'une voie de contournement vers les grands axes routiers des camions qui accèderont au terminal, ainsi que la création par le Port d'un parc urbain situé à proximité de la Baie de Beauport, dans le cadre d'un programme de verdissement de 4 hectares de son territoire. Finalement, le Port poursuivra le travail entamé en mode co-création avec le Forum des usagers de la baie de Beauport pour bonifier les aménagements de la zone récréotouristique de ce secteur.

Un solide appui au projet Laurentia

Dans un sondage réalisé par la firme Léger du 4 au 8 décembre 2020 dans la grande région de Québec, on notait que 62 % des gens qui avaient une opinion sur le projet Laurentia étaient en faveur de sa réalisation. Au sein du même groupe de répondants, 70 % estiment que ce projet est important en vue de la relance économique de la région, dans le contexte actuel de pandémie.

Premières Nations

Le Port de Québec a établi un dialogue ouvert et constructif avec les Premières Nations concernées par le projet Laurentia.

Ces échanges ont porté sur les préoccupations et les sujets d'intérêt pour ces communautés en lien avec Laurentia, dont le poisson et son habitat, entre autres le bar rayé.

Ces discussions pourraient mener à la réalisation de projets de compensation et à la conclusion de différentes ententes de collaboration, notamment en matière de recherche et d'avancement des connaissances.

Des discussions sur plusieurs fronts

Au cours des derniers mois, malgré la pandémie, les discussions se sont poursuivies activement avec les Premières Nations (PN) sur différents aspects touchant au projet Laurentia, notamment par le biais d'ateliers de travail auxquels ont aussi participé par moments des représentants du ministère des Pêches et Océans (MPO). Ces échanges ont porté principalement sur la réalisation de différents projets de compensation, en plus de permettre le partage d'information avec les représentants des PN portant sur des aspects techniques du projet Laurentia ainsi que sur le processus d'évaluation environnementale.

Les PN impliquées dans ces pourparlers sont la Nation Huronne-Wendat; les Premières Nations Innues; la Nation Waban-Aki; la Première Nation Wolastoqiyik Washipekuk; les Premières Nations Mohwaks de Kahnawake, de Kanesatake et Akwasasne. Le Port entend maintenir ce cadre de discussions avec les PN lors de la phase de construction du terminal ainsi qu'après sa mise en exploitation.

Projets de compensation à l'étude

Les PN portent un intérêt commun à la question du poisson et de son habitat. Les discussions entre le Port et les PN ont permis d'étudier certains projets de compensation, notamment pour le bar rayé et l'esturgeon, dans la mesure où ils répondent aux exigences du MPO. Les discussions ont aussi porté avec certaines PN sur la possibilité de mettre en œuvre des projets de recherche conjoints pour accroître les connaissances sur le poisson et son habitat.

D'autres sujets alimentent également les discussions avec les Premières Nations, dont l'accès au fleuve, le suivi sur l'évolution du trafic maritime, le traitement et le rejet des eaux de ballast des navires (soumis à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires), le dragage du corridor maritime St-Laurent et les retombées économiques du projet (incluant la création d'emplois).

Poursuivre les discussions visant des objectifs communs

Conformément à son engagement de maintenir le dialogue avec les Premières Nations impliquées pendant la phase de consultation, de construction et d'exploitation du terminal Laurentia, l'APQ s'engage à poursuivre et à développer la relation établie avec ces PN au cours des dernières années. Celles-ci se sont toutes montrées intéressées à poursuivre en ce sens avec l'APQ et une majorité envisagent la possibilité de travailler conjointement sur certains projets et recherches en lien avec le poisson et son habitat dans le cadre du projet Laurentia.

D'ailleurs, le Port a conclu en 2018 une entente cadre avec la Nation Huronne-Wendat pour favoriser une plus grande collaboration et la conclusion de partenariats dans le futur, qui ne se limitent pas exclusivement au cadre du projet Laurentia.