

22.10.2020

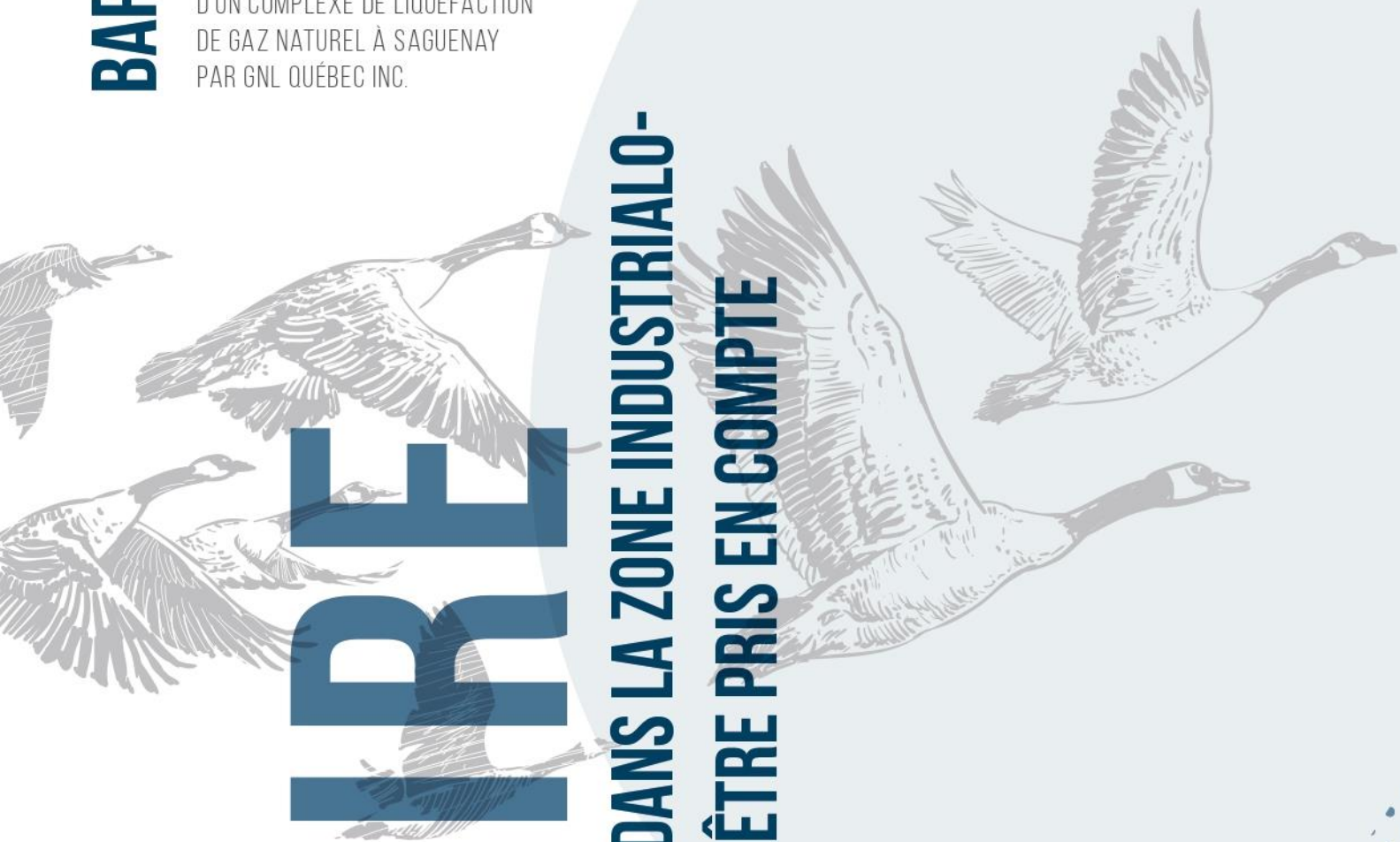
BAPE

PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN COMPLEXE DE LIQUÉFACTION
DE GAZ NATUREL À SAGUENAY
PAR GNL QUÉBEC INC.

MÉMOIRE

LES IMPACTS CUMULATIFS DANS LA ZONE INDUSTRIALOPORTUAIRE DOIVENT ÊTRE PRIS EN COMPTE

coalition
FJORD



Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Les impacts cumulatifs dans la zone industrialoportuaire doivent être pris en compte

Mémoire présenté lors de la deuxième partie des audiences publiques portant sur la construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay

Rédigé par

Adrien Guibert-Barthez
Anouk Nadeau-Farley
Antoine Le Blet
Nicolas Perron
Pierre-Luc Tremblay

Novembre 2020

Table des matières

1. Introduction
 1. Définition du concept d'impacts cumulatifs
 2. Les impacts cumulatifs dans le Saguenay - état rapide de la situation

2. Organismes ayant demandé une étude des impacts cumulatifs
 1. BAPE sur Métaux BlackRock
 2. Pêches et Océans Canada
 3. Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM)

3. Le déni par les pouvoirs locaux du principe de précaution vis-à-vis des projets industriels dans le fjord est une insulte au travail des scientifiques
 1. Autorisation du projet de Métaux BlackRock
 2. Demandes d'un moratoire décrété par le gouvernement du Québec
 3. L'aveuglement volontaire des cercles de pouvoirs locaux
 4. La municipalité de Tadoussac et la MRC de la Haute-Côte-Nord en appui aux scientifiques
 5. La position de Port Saguenay nous paraît irresponsable et contraire aux recommandations du BAPE
 6. La création d'un comité de planification et de vigilance doit se faire avant que les projets soient mis en place
 7. Ville Saguenay dit s'en remettre au BAPE sur le projet de GNL/Gazoduq, mais ne respecte pas les recommandations du BAPE 350

4. Conséquences possibles liées aux impacts cumulatifs
 1. L'augmentation du nombre de navires
 1. Effets sur la biodiversité marine
 2. Effets sur la vocation touristique et l'image du fjord du Saguenay
 3. Effets sur les entreprises culturelles du Saguenay-Lac-Saint-Jean
 2. Les émissions de GES au Québec et au Saguenay-Lac-Saint-Jean vont augmenter drastiquement si les 3 projets industriels se réalisent
 1. Émissions d'Ariane Phosphate
 2. Émissions au terminal maritime en Rive Nord du Saguenay
 3. Émissions de Métaux BlackRock
 4. Émissions de GNL/Gazoduq au Saguenay
 3. Les émissions de GES du projet GNL/Gazoduq doivent être évalués de l'amont à l'aval

1. Introduction

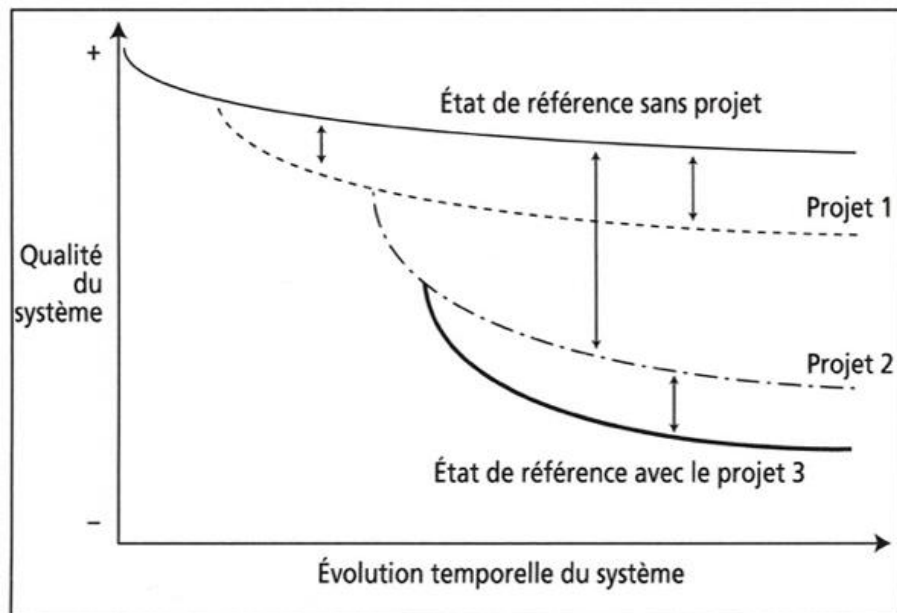
1.1. Définition du concept d'impacts cumulatifs

Les impacts sont les conséquences d'actions ou de prises de décision. Les impacts cumulatifs sont les conséquences à la fois directes et indirectes qu'ont et qu'auront ces actions lorsqu'elles agissent simultanément. Celles-ci peuvent être à la fois positives ou négatives. Plus précisément, les impacts cumulatifs sont définis par les changements causés à l'environnement, aux conditions sociales, économiques ou sanitaires que causent de manière irréversible ou temporaire la mise en place et la concrétisation d'un projet, en l'occurrence, des projets industriels, sur le fjord du Saguenay.

La Loi sur le développement durable prévoit l'évaluation des effets cumulatifs d'activités existantes ou futures dans une région au moyen d'évaluations régionales et l'évaluation des politiques, plans, programmes ou encore diverses formes de questions liées aux évaluations des projets désignés à l'aide d'un modèle stratégique d'évaluation.

J. Beaulieu propose la définition suivante dans son essai présenté au Centre Universitaire de formation en environnement de l'Université de Sherbrooke. Cet essai indique que :

*« [...] Les impacts cumulatifs sont issus de la combinaison des impacts sur l'environnement, de même nature ou non, causés par les activités et projets actuels, passés et à venir. **Ces impacts peuvent avoir lieu dans un certain temps et dans un lieu différent que celui où a lieu l'activité humaine.** La figure suivante illustre ce concept. »*



Leduc, G. A. & Raymond, M. (2000, p. 166) – Figure 1.1 – Graphique représentant l'évolution de la qualité d'un système en fonction des impacts environnementaux de projets individuels cumulés dans le temps. Dans son étude d'impact, l'initiateur du projet GNL/Gazoduc omet d'énumérer, voire même d'aborder plusieurs de ces impacts, créant ainsi un flou majeur en ce qui a trait aux réelles perspectives sur la qualité du système à venir et donc, sur les retombées économiques, sociales et sanitaires de son projet. Il est de notre avis que ces impacts cumulatifs sont plus que jamais un sujet dont il faut se préoccuper.

1.2. Les impacts cumulatifs dans le Saguenay - état rapide de la situation

À eux seuls, des projets industriels tels qu'Ariane Phosphate et Métaux BlackRock dans le fjord du Saguenay devraient engendrer (s'ils se réalisent) des conséquences qui altèrent non seulement notre environnement immédiat à court terme mais également l'ensemble de l'écosystème à moyen et long terme. L'acceptation d'un projet industriel supplémentaire aurait pour conséquence l'accumulation des impacts de ces projets tels que décrit dans la figure et potentiellement leur amplification mutuelle. Le fjord du Saguenay est d'ailleurs à lui seul visé par divers projets tel qu'un terminal méthanier qui, s'ils se concrétisent, occasionneraient des impacts imprévisibles aux effets cumulatifs sur ce cours d'eau majeur.

En effet, la figure 1.1 présentée ci-dessus montre que les prévisions réelles des impacts est fortement amplifiée dès le moment où un projet et ses impacts sont combinés à ceux d'un autre. Lors des analyses des projets Métaux Blackrock et Ariane Phosphate, les études d'impact ne présentaient pas cette composante cumulative. Ces derniers ont obtenu les autorisations nécessaires à leurs développements sans qu'une étude scientifique n'ait été réalisée quant à l'ajout de trafic maritime sur le fjord, ce qui représente selon nous un manque de rigueur scientifique. Un projet supplémentaire tel que GNL/Gazoduc aurait, s'il se concrétise, des impacts similaires sur le fjord et sur le territoire terrestre à proximité qui seraient amplifiés par les impacts des deux autres projets ici nommés Métaux BlackRock et Ariane Phosphate. Donner le feu vert à un troisième projet tel que GNL/Gazoduc sans connaître précisément les impacts cumulatifs liés aux autres projets relève du même manque de rigueur scientifique.

Finalement, l'usine de GNL nommée Énergie Saguenay dépend d'autres projets qui devront être, eux aussi, évalués dans le futur si le projet GNL/Gazoduc devait se concrétiser. La construction de l'usine de liquéfaction dépend de la construction d'une conduite de gaz d'environ 780 Km, appelé Gazoduc, qui elle-même dépend du réseau de distribution appartenant à TC Energy (anciennement connu sous le nom de Transcanada Pipelines).

Dans ce contexte, il est honteux que GNL/Gazoduc, ainsi que la commission d'audiences publiques, refusent de répondre aux questions répétées des intervenants en ce qui a trait à ces aboutissants sous l'unique prétexte qu'il ne s'agit pas du projet à l'étude. Cela a comme effet de rendre plus difficile une analyse des impacts cumulatifs réels de ces projets sur notre industrie actuelle, sur notre économie, sur notre santé, notre sécurité ou sur nous personnellement.

Nous souhaitons préciser ici que ce mémoire est de nature citoyenne et non-exhaustive. Les thèmes abordés ont été détaillés succinctement, au meilleur de nos connaissances.

2. Organismes ayant demandé une étude des impacts cumulatifs

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Pêches et Océans Canada ainsi que le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM) font partie de la liste d'experts ayant émis à plusieurs reprises diverses recommandations se rapportant, entre autres, aux impacts cumulatifs du projet de l'initiateur.

2.1. BAPE sur Métaux BlackRock

Le rapport du BAPE sur le projet de Métaux BlackRock (MBR) (rapport 345) recommandait une étude des impacts cumulatifs

Le BAPE a par exemple remis au Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) des recommandations en lien avec un des projets prévus sur le fjord du Saguenay. En voici des extraits :

- « Pris isolément, les 25 navires par an du projet de MBR auraient probablement un impact limité sur le béluga. L'évaluation des impacts de la navigation sur cette population devrait cependant être effectuée de façon globale par le MDDELCC, le MFFP ainsi que Pêches et Océans Canada, afin de prendre en compte l'effet cumulatif des projets nécessitant du transport maritime prévus pour les prochaines décennies au regard du principe de développement durable respect de la capacité de support des écosystèmes. »
- « [...] Comme de grandes superficies demeureraient disponibles pour le développement, même si les trois projets se réalisaient, le développement industriel pourrait occasionner des effets cumulatifs sur les milieux naturels et humains dans le secteur de la zone industrialoportuaire. Conséquemment, l'APS devrait réaliser un suivi des impacts cumulatifs. Advenant l'émergence de nuisances excessives touchant la santé et la qualité de vie des citoyens habitant à proximité, elle devrait prendre les mesures nécessaires pour atténuer ces nuisances ou procéder à l'acquisition de résidences. »

2.2. Pêches et Océans Canada

Dans sa publication «Réponse des sciences», Pêches et Océans Canada recommande une étude des impacts cumulatifs

En août 2018, Pêches et Océans Canada mettait en garde la population canadienne à propos des développements portuaires sur le Saguenay. Les experts du ministère concluaient sans équivoque que les risques négatifs entraînés par l'exploitation de deux nouveaux terminaux devaient être évalués en fonction des «effets cumulatifs [de toutes] autres pressions anthropiques potentiellement nuisibles» ce qui, selon nous, inclus le projet de GNL/Gazoduq.

- « Les effets d'augmentation de la navigation dans une partie de l'habitat du béluga du Saint-Laurent doivent être examinés en prenant en compte les effets cumulatifs de l'ensemble des autres pressions anthropiques potentiellement nuisibles. »

2.3. Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins

Le Groupe de Recherche et d'Études sur les Mammifères Marins (GREMM) demande un moratoire sur la construction des projets industriels augmentant le trafic maritime dans le fjord

Robert Michaud [président du GREMM] écrivait déjà en août 2018 ceci :

- « La patience et la prudence sont de mise dans le développement des activités maritimes. »
- « L'augmentation du trafic dans l'habitat essentiel pourrait nuire au rétablissement des bélugas du Saint-Laurent. Les projets de développement ne peuvent plus être évalués à la pièce, on doit examiner l'ensemble des projets. [...] Le maintien de refuges acoustiques pourrait être salubre pour les bélugas. La protection et le rétablissement des bélugas, c'est l'affaire de tous, et c'est un projet à long terme. »

Plus récemment, le GREMM ainsi que des chercheurs associés à l'Université du Québec en Outaouais (UQO) ont demandé à ce qu'un moratoire soit imposé à tous les projets actuellement prévus ou à l'étude qui augmenteraient le trafic maritime dans le fjord du Saguenay. Ces groupes veulent compléter une étude déjà en cours qui porte sur les impacts du bruit du trafic maritime sur les mammifères marins et leur milieu et exigent de pouvoir « mener une évaluation adéquate et complète de l'exposition des baleines à la navigation » avant d'entreprendre quelconques actions qui pourraient nuire à la reproduction de la population de bélugas qui vit dans l'estuaire du Saint-Laurent et dans le fjord du Saguenay, et qui est déjà menacée d'extinction.

3. Le déni par les pouvoirs locaux du principe de précaution vis-à-vis des projets industriels dans le fjord est une insulte au travail des scientifiques

3.1. Autorisation du projet de Métaux BlackRock

Malgré toutes les mises en garde, le projet Métaux BlackRock a tout de même reçu les autorisations nécessaires à son exploitation. Or, les experts cités ci-haut ont tous émis cette même et très claire position quant aux risques prévisibles bien que difficilement définis sans autres études plus approfondies.

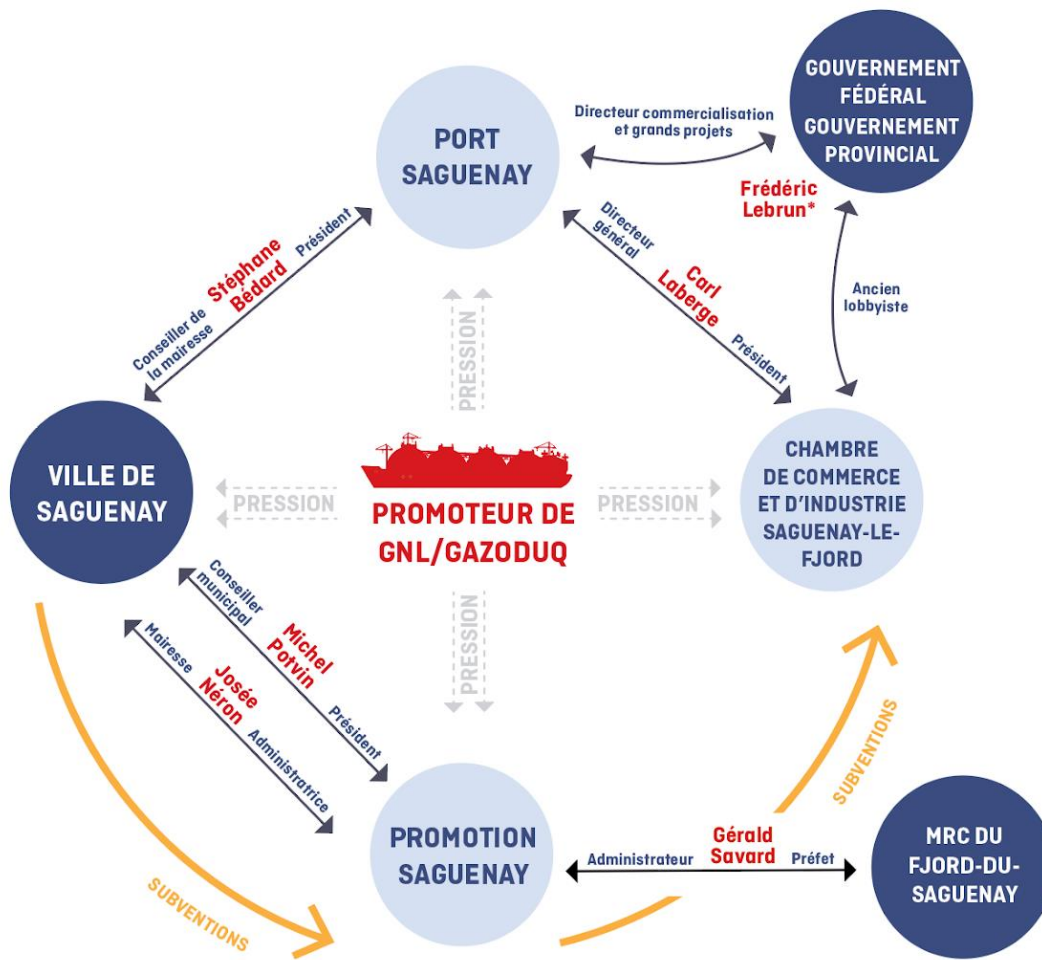
3.2. Demandes d'un moratoire décrété par le gouvernement du Québec

Comme le GREMM et les chercheurs de l'UQO le demandent plus haut, un moratoire sur la construction des projets industriels ayant un impact sur le trafic maritime doit être décrété jusqu'à ce que l'étude sur ces bruits subaquatiques soit terminée. Selon ces chercheurs, une courte attente de 2 ou 3 ans suffirait à leur permettre d'émettre d'évidentes conclusions.

3.3. L'aveuglement volontaire des cercles de pouvoirs locaux

La réaction de nos institutions locales à cette demande est pour nous une insulte au travail des scientifiques et contraire au gros bon sens. Promotion Saguenay, la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord, la MRC du Fjord-de-Saguenay ainsi que l'Administration de Port-Saguenay (APS) dénoncent et refusent ce moratoire sans appuyer leur décision d'arguments et de faits raisonnables pouvant justifier une telle prise de position.

Il est cependant important de préciser que ces organismes sont liés de très près dans leur fonctionnement interne, alors que certaines personnes jouent plusieurs rôles dans les organismes, tel que démontré par la Coalition Fjord en février 2020. (figure ci-dessous)



« Les élus de Saguenay sont tellement proches des acteurs économiques qu'on peut douter de leur neutralité. Ils sont sous la pression du milieu économique qui les incite aujourd'hui à mettre de grosses sommes d'argent public, notre argent à tous, dans un soi-disant mouvement citoyen, une opération charme pour qui finalement? Pour faire l'affaire d'un seul promoteur, GNL, un promoteur américain qui lui n'est pas ici parce qu'il croit à notre région, mais plutôt à ses dollars. »

Pour informations: Adrien Guibert-Barthez

coalition
FJORD

* Frédéric Lebrun a été lobbyiste de 2014 à 2016 pour le compte de la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord « afin que les promoteurs obtiennent les permis, subventions et financements nécessaires pour la réalisation d'un terminal maritime et d'une usine de liquéfaction de gaz naturel situé au port de Grande-Anse à Saguenay » [Registre des Lobbyistes]

3.4. La municipalité de Tadoussac et la MRC de la Haute-Côte-Nord en appui aux scientifiques

Les seules instances à avoir considéré et appuyé la demande de moratoire sont basées là où les impacts seraient les plus critiques et sont celles qui pourraient être affectées irréversiblement sur l'aspect économique et environnemental, soit la municipalité de Tadoussac ainsi que la Municipalité Régionale (MRC) de Comté de la Haute-Côte Nord. En septembre 2020, le maire de la municipalité de Tadoussac, Charles Breton, mentionnait aux médias :

- « Il faut attendre le rapport de l'étude menée par les chercheurs sur les interactions entre navigation et bélugas avant d'autoriser de nouveaux projets augmentant le trafic maritime. », « On aura toutes les données à ce moment-là [dans deux ou trois ans]! »
- « Les autres MRC et municipalités de la région ont reçu une demande d'appui pour préserver le précieux fjord du Saguenay »

3.5. La position de Port Saguenay nous paraît irresponsable et contraire aux recommandations du BAPE

En ce qui concerne le rapport du BAPE 345 et les recommandations faites à l'attention de la Ville de Saguenay et à l'Administration de Port-Saguenay, tout ce qu'a trouvé à répondre l'APS est « qu'il n'est pas tenu de le faire, que les responsabilités d'assurer un suivi concernant les impacts du projet ne repose pas sur eux mais revient bien au promoteur lui-même ». À contrario, le rapport du BAPE 350 sur le projet de desserte en gaz naturel de la zone industrialo-portuaire de Saguenay faisait état des mêmes problèmes et proposait ainsi ce qui suit :

« La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Saguenay et l'Administration portuaire du Saguenay devraient créer et soutenir financièrement un comité de planification et de vigilance. Ce comité favoriserait le dialogue sur les impacts des projets prévus ou en cours d'exploitation dans zone industrialo-portuaire, y compris les impacts cumulatifs sur les milieux écologique et humain. »

3.6. La création d'un comité de planification et de vigilance doit se faire avant que les projets soient mis en place

Alors que la Ville de Saguenay est visée par la recommandation sur le comité de planification et de vigilance du BAPE 350, la co-porte-parole de la Coalition Fjord, Anouk Nadeau-Farley, a interpellé à plusieurs reprises la mairesse sur la question lors de séances du conseil municipal et en faisant parvenir une requête par courriel.

Le rapport qui présente la très claire recommandation fait aussi la démonstration qu'un tel comité est utile pour les projets en cours comme pour ceux à venir et qu'aucune instance n'y répond actuellement. Malgré cela, la Ville de Saguenay, après près d'un an de démarches et de suivis, répond qu'elle préfère attendre que les projets soient mis en place

et travailler avec les comités déjà existants. Or, il nous apparaît incohérent que la Ville attende de mettre en place ce comité, qui servirait à évaluer ces projets et leurs impacts.

3.7. Ville Saguenay dit s'en remettre au BAPE sur le projet de GNL/Gazoduq, mais ne respecte pas les recommandations du BAPE 350

Ces instances, municipales et administratives, disent attendre les conclusions des rapports d'enquête du BAPE, afin de baser leurs décisions sur celles-ci. Cependant, jusqu'à maintenant, rien n'a été entrepris face à des consultations publiques précédant celle actuellement à l'étude [Énergie Saguenay]. Voici une liste des recommandations déposées par le BAPE pour la création d'une desserte en gaz naturel pour la zone industrialo-portuaire :

- « [...] il n'existe pas de plan d'ensemble des impacts environnementaux et appréhendés pour les projets de développement. [...] » - Rapport d'enquête du BAPE n°350, page 79;
- « [...] un comité de suivi peut s'avérer utile, dès la phase d'élaboration du projet pour compléter l'information collectée par l'initiateur sur le contexte d'insertion sociale, économique et culturel du projet ou sur les usages du territoire. Il peut aider à améliorer le projet en prenant en compte les solutions et les avis consensuels sur différents aspects du projet. [...] » - Rapport d'enquête du BAPE n°350, page 78;
- « [...] la commission du BAPE qui a examiné le projet de desserte ferroviaire en 2012, était d'avis que l'APS et Promotion Saguenay devraient soutenir financièrement la mise en place et le fonctionnement d'un comité de vigilance et y participer. [...] » - Rapport d'enquête du BAPE n°350, page 78

4. Conséquences possibles liées aux impacts cumulatifs

4.1. L'augmentation du nombre de navires

L'augmentation du nombre de navires affecterait la biodiversité marine, l'industrie touristique et la vocation du fjord. Les projets Ariane Phosphate, Métaux BlackRock et GNL/Gazoduq combinés ajouteraient 300 navires supplémentaires aux trafic actuel sur le fjord du Saguenay, calculé à 225 navires/an en 2016.

Avec l'augmentation prévue du nombre de navires de croisière et des navires au port de Rio Tinto Alcan, le total serait de 635 navires.

À cela doit s'ajouter le nouveau chiffre divulgué par GNL/Gazoduc sur le nombre de méthanières prévu. Plutôt que les 160 navires par an, il est maintenant question de 200 navires par an.

Pour finir, étant donné que l'impact qui nous intéresse est le nombre de fois que les navires passeraient dans le fjord, les chiffres doivent être doublés pour représenter le nombre de passages. Il serait donc question de 400 passages pour GNL/Gazoduc et 1360 passages par an au total avec les autres projets, soit une augmentation de 302%.

4.1.1. Effets sur la biodiversité marine

Plusieurs espèces habitent les eaux du Saguenay et du Saint-Laurent. Cette biodiversité est, en soi, une richesse. Il est difficile de calculer précisément la valeur de la biodiversité mais l'ensemble de la communauté scientifique s'entend pour dire que celle-ci procure différentes ressources aux humains et leur rend certains services. Il est aussi communément admis que le nombre et la diversité d'espèces présentes dans un milieu ont un effet synergique sur la qualité de l'habitat.

De plus, certaines populations vivant dans le Saguenay et le Saint-Laurent sont inscrites sur la liste des espèces en péril de l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril du Gouvernement du Canada et sont donc visées par des programmes de rétablissement. C'est le cas de la population de béluga (*Delphinapterus leucas*) de l'estuaire du Saint-Laurent, de la baleine noire (*Eubalaena glacialis*) de l'Atlantique Nord et de la population de Bar Rayé (*Morone saxatilis*) qui vit dans le Saint-Laurent.

De surcroît, la population de béluga (*Delphinapterus leucas*) de l'estuaire du Saint-Laurent est également désignée comme menacée dans la Liste des espèces désignées comme menacées ou vulnérables au Québec. Son habitat a aussi été décrit et délimité.

L'un des impacts de la circulation maritime est la production de pollution sonore dans l'environnement. Chez les mammifères marins, l'effet négatif du bruit causé par le trafic maritime sur l'écholocalisation et la communication est connu. Le GREMM indique d'ailleurs dans l'une de ses publications que :

« La question du bruit sous-marin est importante pour les mammifères marins. Très dépendants des sons pour communiquer, se déplacer, se nourrir et socialiser, les cétacés sont particulièrement sensibles au dérangement sonore. La pollution sonore fait partie des menaces pesant sur l'avenir des baleines; c'est même une menace majeure en ce qui concerne le béluga du Saint-Laurent. »

En effet, l'impact du bruit produit par la circulation maritime est également mentionné par le Secrétariat de consultation scientifique comme l'un des effets nuisibles du trafic maritime dans sa Réponse des sciences 2018/025 :

« Le trafic maritime peut affecter les écosystèmes aquatiques et leurs ressources biologiques via plusieurs séquences d'effets [...]. Celles-ci

comprennent notamment les risques de contamination chimique, de déversement de produits dangereux, de collision et de modification de l'environnement sonore subaquatique. Ce dernier effet affecte de grandes zones autour d'un navire en transit [...]. Il est susceptible d'affecter particulièrement les mammifères marins parce qu'ils font un usage intensif des sons pour accomplir des fonctions vitales, telles la perception acoustique de leur environnement, la navigation, la communication et l'écholocation pour chasser leurs proies [...].»

Dans ce document produit par le Secrétariat de consultation scientifique, il est également fait mention que :

« Pour jauger le risque de mettre en péril la survie ou le rétablissement de la population de bélugas, il faut prendre en compte son état précaire et son statut actuel « en voie de disparition ». Tout stress additionnel présente donc un risque non négligeable de nuire à son rétablissement et sa survie. »

Considérant qu'au Québec, nous avons désigné *Delphinapterus leucas* comme étant une espèce menacée et que nous avons décrit et délimité son habitat ;

Considérant également que les textes de lois québécoises en matière de protection de la faune visent à favoriser la survie des espèces menacées ou vulnérables ainsi désignées en plus de protéger les habitats déjà existants ;

Considérant la vulnérabilité de la population de béluga de l'estuaire du Saint-Laurent à l'impact cumulatif du trafic maritime dans son habitat ;

Considérant finalement les bénéfices de la biodiversité sur la qualité d'un écosystème ;

Il est inadmissible que nous allions de l'avant avec le projet GNL/Gazoduq puisque l'ampleur des impacts cumulatifs liés à la hausse du trafic maritime dans l'habitat du béluga est inconnue et que des études sont présentement en cours pour mieux comprendre cet enjeu en particulier.

Nous désirons, par le dépôt du présent mémoire, aviser le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec que la décision d'accepter la construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay risque de nuire au rétablissement du béluga dans l'estuaire du Saint-Laurent, voire même de mener à son extinction.

4.1.2. Effets sur la vocation touristique et l'image du fjord du Saguenay

L'industrie touristique du Saguenay serait affectée négativement par le projet et ses impacts cumulatifs

Selon le Ministère de l'Économie et de l'Innovation, le tourisme et surtout l'écotourisme sont des piliers de l'activité économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et le fer de lance

de son industrie touristique. Le MEI décrit le secteur économique touristique de la région comme suit :

« Se caractérisant par la plus grande concentration régionale d'entreprises évoluant dans ce secteur au Québec, la région fait très bonne figure en ce qui a trait à la place qu'elle occupe sur le marché européen francophone et sur les marchés nord-américains anglophones. [...] Pour se développer, le créneau d'excellence peut également compter sur la présence d'une masse critique d'entreprises, d'une filière de production quasi complète, d'une main-d'œuvre compétente et d'un réseau d'aires protégées assurant une stabilité opérationnelle à long terme. [...] Troisièmement, la région est dotée d'un vaste réseau d'aires protégées, dont trois parcs nationaux et un parc marin fédéral-provincial, qui confère aux entreprises la possibilité de bénéficier de lieux de pratique et d'entraînement de qualité et une garantie d'accessibilité à moyen et à long terme. [...] »

Or, l'augmentation du nombre de navires viendrait forcément affecter l'industrie touristique locale et nuire considérablement à l'arrivée de touristes internationaux. La réponse de Tourisme Québec à ce sujet est probante :

« Nous croyons que la présence d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel sur le Saguenay, et plus particulièrement le trafic maritime lourd qu'il engendrerait, pourrait avoir des répercussions négatives sur le choix de la destination auprès de nos clientèles nationales et internationales. »

La vocation et l'image du fjord seraient négativement affectées par le projet

Dans le même document de réponse, Tourisme Québec indique qu'il est indéniable que l'image du fjord serait affectée :

« Il est indéniable que ce projet amène des craintes quant à la préservation des paysages et de la faune maritime, la sécurité nautique de même qu'en regard de la qualité de vie et de celle de l'expérience touristique. »

Les altérations engendrées aux paysages ainsi que la perte du caractère naturel de cette biodiversité tant recherchée et convoitée du Fjord toucheraient directement l'industrie touristique régionale issue d'entrepreneurs locaux déjà établis. C'est un élément fondamental de cette industrie et ces projets engendreraient une perte inestimable sur la qualité de ce qu'ils proposent.

À la lecture de toutes ces informations disponibles sur le site même du Ministère de l'Économie et de l'Innovation, nous sommes subjugués d'apprendre que Stéphanie Fortin (responsable de la relation et des communications avec la communauté pour au profit de l'initiateur) et Claude Bouchard [représentant de Promotion Saguenay] affirment que l'industrie n'a pas exprimé d'inquiétudes quelconques en lien avec ce projet industriel lors de leurs interventions.

Les entreprises touristiques s'inquiètent de l'impact sur leur industrie

Or, les organisations touristiques et les entrepreneurs régionaux semblent de toute évidence très préoccupés par ces impacts.

En effet, 4 jours avant les réponses données ci-dessus par Claude Bouchard et Stéphanie Fortin, un regroupement d'entrepreneurs et d'entreprises de l'Anse-Saint-Jean avaient exprimé dans les médias leurs préoccupations.

L'industrie touristique est un pilier de l'économie et ne doit pas être affectée par le projet de GNL/Gazoduq. Rappelons ici en chiffre la force de l'industrie :

- « La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est une destination touristique accueillant annuellement en moyenne 1,2 M de visiteurs provenant de l'extérieur de la région. Un peu plus de 14 % de cette clientèle est internationale et la grande majorité provient de l'Europe francophone » (2018, Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean)
- « Le secteur du Fjord du Saguenay et Ville de Saguenay attirent à eux seuls quelque 720 000 touristes séjournant au moins une nuitée dans la région. À ceux-ci, il importe d'ajouter la clientèle des croisières internationales qui représentera plus de 100 000 visiteurs en 2018. [...] Il est également à noter que la clientèle touristique a dépensé 295 M \$ dans la région en 2015, générant un impressionnant impact économique de 252 M \$ et que l'industrie compte pour 3694 emplois dans une économie visant activement la diversification. » (2018, Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean)

4.1.3. Effets sur les entreprises culturelles du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Dans son rapport « Portraits statistiques régionaux en culture Saguenay-Lac-Saint-Jean » publié en 2011, le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine démontre que l'activité muséale de la région dépend énormément de l'apport touristique estival de celle-ci :

« Pour ce qui est de la clientèle estivale, sa proportion par rapport à l'ensemble de la clientèle annuelle des institutions muséales au Saguenay-Lac-Saint-Jean se rapproche de celle des régions éloignées (68 % contre 72 %), mais demeure plus importante que celle observée dans l'ensemble du Québec (44 % ; graphique 25). Ainsi, les régions éloignées attirent davantage de touristes en saison estivale et cette clientèle est essentielle pour la vigueur des institutions muséales dans ces régions. »

Culture Saguenay-Lac-Saint-Jean rappelle sur son site internet le lien intime qui relie le tourisme à la culture. Le tourisme développe la culture et la culture attire les touristes, ce qui en fait un duo parfait pour le dynamisme économique d'une région :

« [...] Le duo du tourisme et de la culture est donc devenu un moteur économique extrêmement puissant. Selon Europa Nostra (2005), « plus de 50% de l'activité touristique en Europe est générée par le patrimoine

culturel et le tourisme culturel devrait être la composante du secteur du tourisme à connaître la plus forte croissance. »

4.2. Les émissions de GES au Québec et au Saguenay-Lac-Saint-Jean vont augmenter drastiquement si les 3 projets industriels se réalisent

Encore dans une perspective d'évaluation des impacts cumulatifs, il est important de mettre en relation les émissions des différents projets industriels dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Voici les données tirées des études d'impact des projets Ariane Phosphate, Métaux BlackRock et GNL/Gazoduq sur leurs émissions dans la région et au Québec.

4.2.1. Émissions d'Ariane Phosphate

Émissions lors de la construction : 23 408 t. d'éq. CO₂

Émissions lors des opérations : 63 279 t. d'éq. CO₂ émises par année

Émissions pour le transport par camion au diesel : 51 569 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions totales par année : 114 848 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions sur toute la durée de vie du projet (25 ans) : 2 947 209 t. d'éq. CO₂

Émissions non-évaluées : transport maritime

4.2.2. Émissions au terminal maritime en Rive Nord du Saguenay

Émissions lors de l'opération (scénario d'opération maximal) : 108 700 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions lors de la construction : 18 800 t. d'éq. CO₂

4.2.3. Émissions de Métaux BlackRock

Émissions lors de la construction de l'usine : 17 120 t. d'éq. CO₂

Émissions lors des opérations : 387 703 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions sur toute la durée de vie du projet (42 ans) : 16 263 576 t. d'éq. CO₂

Émissions non-évaluées : transport maritime

4.2.4. Émissions de GNL/Gazoduq au Saguenay

Émissions attribuables à la consommation d'électricité québécoise : 106 880 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions lors de la liquéfaction : 420 640 d'éq. CO₂ par année

Émissions lors du transport dans le gazoduc au Québec : 129 240 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions annuelles durant l'opération : 656 760 t. d'éq. CO₂ par année

Émissions sur toute la durée de vie du projet (25 ans) : 16 419 000 d'éq. CO₂

Émissions non-évaluées : transport maritime

Pour prendre en compte les impacts cumulatifs sur les GES au Québec et au Saguenay-Lac-Saint-Jean, il faudrait donc faire la somme des 4 projets plus haut. **Nous arrivons donc à un total de 1 268 011 t. d'éq. CO2 par année.**

4.3. Les émissions de GES du projet GNL/Gazoduc doivent être évaluées de l'amont à l'aval

Les émissions de GES du projet GNL/Gazoduc doivent être évaluées dans toute la chaîne de production en passant par l'extraction, le transport par gazoduc, la liquéfaction, le transport maritime, la regazéification, la consommation et les fuites de gaz dans toute la chaîne. À cela doivent s'ajouter les scénarios d'accident résultant en un déversement du GNL et son évaporation dans l'atmosphère.

Le réchauffement climatique étant un problème mondial, il ne fait pas de sens d'évaluer uniquement les GES émis en sol québécois. Peu importe la localisation des émissions de GES, celles-ci ont le même impact sur le problème.