



**COMMENTAIRES PRÉSENTÉS À L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

**PROJET DE TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

**dans le cadre  
DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL**

**OCTOBRE 2016**



# COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY MÉMOIRE D'EURÊKO!

## TABLE DES MATIÈRES

COMMENTAIRES PRÉSENTÉS À L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	1
I EURÊKO!.....	1
1.1 PRÉSENTATION D'EURÊKO!.....	1
1.2 STRUCTURE CORPORATIVE .....	1
1.3 VALEURS.....	1
II LE PROJET DE TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY.....	3
2.1 LA JUSTIFICATION DU PROJET .....	3
2.2 LA POSITION D'EURÊKO! .....	4
2.2.1 L'IMPACT D'ÉTUDES DISTINCTES POUR LA MINE ET LE PORT .....	4
2.2.2 UN PROJET MULTIUSAGER? .....	6
2.2.3 UNE VISION LOCALE D'UNE QUESTION GLOBALE.....	7
III COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES À L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL EN RIVE NORD DU SAGUENAY .....	8
3.1 LA GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES .....	8
3.2 CONSTRUCTION/DÉCONSTRUCTION SAINES ET ÉCOLOGIQUES.....	10
3.3 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE : CAPTATION, ÉMISSION, ADAPTATION.....	10
3.4 PROGRAMME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE (PGE) ET DE SUIVI.....	12
ANNEXE 1 BONIFICATION DU PROJET DE PORT SAGUENAY – BÂTIMENT DURABLE LEED® .....	16
ANNEXE 2 GRILLE DES CRITÈRES D'ÉVALUATION LEED® POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS .....	21

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### I EURÊKO!

#### 1.1 Présentation d'EURÊKO!

Organisme communautaire à but non lucratif voué à l'action environnementale, EURÊKO! propose aux citoyens et aux acteurs communautaires, privés, institutionnels et gouvernementaux du Saguenay–Lac-Saint-Jean diverses activités axées sur la défense et la promotion d'un environnement sain et l'amélioration de la qualité de vie de la collectivité.

Fort d'une solide expertise reconnue par le milieu, EURÊKO! est un organisme indépendant et non partisan qui vise à demeurer une référence régionale et à accroître son leadership dans ses champs d'activité. En se basant sur des approches professionnelles, polyvalentes, démocratiques et concertées, EURÊKO! offre des activités d'éducation relative à l'environnement, de mise en valeur des milieux naturels et des espaces verts, de gestion de matières résiduelles, de conseil et de représentation publique sur les enjeux environnementaux. De plus, dans la réalisation de ses activités, l'action sociale d'EURÊKO! favorise l'acquisition de compétences chez de nombreux jeunes travailleurs.

#### 1.2 Structure corporative

L'existence d'EURÊKO! (anciennement le Comité de l'environnement de Chicoutimi) débute en 1978 et l'organisme est incorporé sous la Partie III de la *Loi sur les compagnies* le 26 février 1980. Le conseil d'administration se compose de 10 membres qui proviennent de différents secteurs d'activité qui partagent la mission et les valeurs d'Eurêko! ainsi que la vision d'un monde où l'environnement est protégé et conservé. Les administrateurs se rencontrent de quatre à cinq fois par année ainsi que lors de l'assemblée générale annuelle qui se déroule habituellement au printemps.

En octobre 2008, lors d'une démarche de planification stratégique, il a été convenu de modifier la dénomination sociale de l'organisme. L'exercice visant à trouver le nouveau nom a finalement abouti en juillet 2010 et, depuis ce temps, le CEC est devenu EURÊKO!

#### 1.3 Valeurs

Les valeurs qui orientent EURÊKO! dans la gestion de ses opérations et la réalisation de ses projets sont le professionnalisme, l'équité, le respect, la polyvalence, la démocratie, la bonne gouvernance, l'éthique et la concertation.

#### 1.4 Veille environnementale

EURÊKO! joue le rôle, en raison de sa mission, de *chien de garde* de l'environnement. Ainsi, tous les projets de développement de quelque nature nous interpellent, considérant leurs impacts environnementaux.

## **COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

Les conséquences potentielles du présent projet sur le fjord et sa faune, la circulation maritime, les milieux humides, les écosystèmes, les populations environnantes au projet justifient notre intervention et la présentation de ce mémoire. Pour la réalisation de celui-ci, nous avons porté notre attention sur la question des changements climatiques, la construction saine et écologique des différentes infrastructures et la gestion des matières résiduelles avant, pendant et après la construction du terminal maritime, mais aussi lors de l'éventuel démantèlement.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### II LE PROJET DE TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a recommandé en octobre 2015 que le projet de terminal maritime ayant pour promoteur l'Administration portuaire du Saguenay soit examiné indépendamment de celui de la mine ayant pour promoteur Ariane Phosphate. Une partie du projet se trouve en zone de législation fédérale, alors l'Agence d'évaluation environnementale canadienne a pris le relais tout en s'assurant de la collaboration du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

#### 2.1 La justification du projet

Le terminal maritime en rive nord du Saguenay est directement lié à celui de l'exploitation de la mine d'apatite et d'ilménite qu'envisage ouvrir Ariane Phosphate. Il est important de revenir sur le projet de la mine du Lac à Paul pour saisir l'ensemble du développement envisagé et la raison d'être du terminal maritime en rive nord du Saguenay.

*Le Projet du Lac à Paul a comme objectif d'exploiter une mine à ciel ouvert d'apatite et d'ilménite. [...]Des ressources de l'ordre de 300 millions de tonnes de minerai (NI 43-101) ont été établies sur trois zones spécifiques du projet. L'une d'entre elles, la Zone Paul, a de plus fait l'objet d'une Étude Économique Préliminaire qui s'est avérée positive en ne tenant compte que du concentré d'apatite. Ce serait environ 2 millions de tonnes de concentré d'apatite qui serait produit par année sur une période de 11 ans. Nous sommes fortement confiants que les résultats de l'étude de préfaisabilité qui inclura un nouveau calcul de ressources permettront d'étendre la durée de vie du projet à au moins vingt (20) ans.<sup>1</sup>*

Malgré le fait que l'Administration portuaire du Saguenay envisage de desservir plusieurs usagers, toutefois inconnus à ce jour, le terminal maritime a été pensé en fonction des besoins d'Ariane Phosphate.

L'examen de l'étude d'impact environnemental concerne exclusivement le projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay circonscrit autour des phases *de construction, d'exploitation, d'entretien et de désaffectation et de fermeture*, [d]es composantes suivantes :

- le quai;
- le chemin d'accès au quai pour les besoins d'opérations et de maintenance d'une longueur de 1 à 1.5 kilomètre;
- le ou les sites de dépôt des sédiments en milieu aquatique (si requis);
- les aires de transbordement, d'entreposage et de manutention pour le concentré d'apatite;
- les opérations liées au transbordement, à l'entreposage et à la manutention des concentrés d'apatite;
- les ouvrages temporaires nécessaires à la construction du projet;
- la gestion des déchets, des résidus de cargaison et matières dangereuses;

---

<sup>1</sup> PR1, ARIANNE PHOSPHATE INC. Avis de projet, mai 2011, p. 2.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

- la gestion des eaux de ruissellement, de consommation et usées;
- l'aire principale comprenant les bâtiments administratifs et techniques ainsi que la sous-station électrique;
- le transport maritime, à l'intérieur des limites du terminal ou de la zone de juridiction de l'Administration portuaire du Saguenay, si celle-ci est agrandie pour inclure le site du projet.

La route d'accès entre la route 172 et le site de déchargement des camions d'une longueur de 6.8 kilomètres est exclue de la portée du projet, car elle sera construite et opérée par la compagnie Arianne phosphate. La ligne électrique le long de cette route d'accès sera construite et opérée par Hydro-Québec et est également exclue de la portée du projet.<sup>2</sup>

### 2.2 La position d'EURÊKO!

Avant de poursuivre avec nos commentaires concernant le terminal maritime, nous tenons à revenir sur des incohérences relevées vis-à-vis du projet de la mine dans notre mémoire remis au BAPE en 2015.<sup>3</sup> Ce faisant, nous voulons d'abord mettre en lumière les impacts éventuels de l'acceptation du projet de la mine en décembre 2015 sur la neutralité du processus actuel d'évaluation du terminal. Ensuite, il semble nécessaire de s'interroger sur la confusion régnant dans l'étude d'impact au sujet du caractère multiusager du terminal. Enfin, nous expliquerons pourquoi nous croyons qu'il est nécessaire que soit effectuée une réflexion globale autour de la question de l'extraction et de la distribution de phosphate.

#### 2.2.1 L'impact d'études distinctes pour la mine et le port

Nous tenons à souligner la nécessité de **conserver la neutralité du processus d'étude d'impact environnemental du terminal** engagé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale malgré que le conseil des ministres du gouvernement du Québec ait annoncé à *la Société [qu'elle pouvait]... aller de l'avant avec la concrétisation du projet Lac à Paul*.<sup>4</sup>

Premièrement, il a été décidé d'analyser le projet de la mine indépendamment de celui de la construction du terminal maritime. Ainsi, puisque ce dernier fait l'objet d'une procédure d'autorisation distincte, théoriquement, le projet de mine pourrait être autorisé et celui de terminal maritime refusé. On voit donc d'emblée l'imprudence ou la stratégie derrière une telle décision.

L'imprudence, car si le terminal maritime est refusé, on se retrouvera avec une mine qui ne peut exporter son minerai et des fonds publics importants auront été gaspillés. La stratégie, car dès qu'une procédure autorisera l'un des projets, l'autre démarche subira une pression énorme qui perturbera l'indépendance de ses membres et minera sa crédibilité quant à l'analyse qui sera faite du dossier.

---

<sup>2</sup> Agence canadienne d'évaluation environnementale. (2015), *Ébauche des lignes directrices pour la préparation d'une étude d'impact environnemental du Terminal maritime en rive nord du Saguenay*.

<sup>3</sup> EURÊKO!. (2015), Mémoire déposé au BAPE sur le Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 20 p.

<sup>4</sup> Arianne Phosphate, site officiel, en ligne sur : <http://www.arianne-inc.com/fr/projet-minier/presentation-generale> (Consulté le 12 octobre 2016).

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

Actuellement, la pression s'exerce sur le processus d'évaluation environnementale concernant le terminal.

En outre, le promoteur Ariane Phosphate a souligné qu'il n'avait pas de plan B, dans l'éventualité où le projet de terminal maritime essuierait un refus.

*«Et il n'y a pas de plan B, madame la présidente, si je peux répondre plus directement à la question.»<sup>5</sup>*

Cette situation illustre, on ne peut plus clairement, notre perception que le projet de mine devra être réalisé avec le terminal maritime. Alors, pourquoi ne pas réaliser qu'une seule analyse englobant les deux parties du projet ?

Et il est faux de prétendre que le terminal maritime, étant de compétence fédérale, n'aurait pas pu être analysé par la procédure québécoise d'audience publique. Une démarche conjointe est possible et a déjà eu lieu ici même au Saguenay, lors des audiences sur le projet de régularisation des crues du bassin versant du réservoir lac Kénogami tenues en 2003.

Deuxièmement, nous croyons que le fait que le promoteur du terminal maritime soit différent du promoteur du projet de mine ne sert que des intérêts stratégiques. Il existe d'ailleurs une entente qui régit les rapports entre Ariane Phosphate et Port Saguenay. Par contre, elle nous est inaccessible, étant jugée confidentielle par Ariane Phosphate. Pourtant, il s'agit là d'un élément essentiel à une analyse complète du dossier. Par exemple, le promoteur aurait pu s'inspirer de l'exemple du quai d'accueil des bateaux de croisière à La Baie. La Ville de Saguenay a alors réalisé le projet et tenu les audiences publiques. Une fois le projet complété, la gestion du quai a été confiée à Port Saguenay.<sup>6</sup>

Ainsi, rappelons-le, nous tenons à souligner la nécessité de **conserver la neutralité du processus d'étude d'impact environnemental du terminal** engagé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

---

<sup>5</sup> Propos de monsieur Jean-Sébastien David, porte-parole du promoteur, rapportés dans la transcription des discussions de la journée du 29 avril 2015 (document DT2, p. 40 (ligne 1570)).

<sup>6</sup> EURÊKO!. (2015). Mémoire déposé au BAPE sur le Projet d'ouverture et d'Exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay–Lac Saint-Jean, 20 p.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### 2.2.2 Un projet multiusager ?

Nous tenons également à **vérifier le caractère multiusager du projet**, car comme mentionné dans l'extrait de l'étude d'impact environnemental suivant :

*« Pour le moment, Port de Saguenay, n'a pas d'autres clients identifiés, mais dans la mesure où les opérations pour l'expédition du concentré d'apatite d'Arianne Phosphate ne seraient pas perturbées, d'autres usagers potentiels pourraient être desservis par ce nouveau terminal maritime.<sup>7</sup>»*

Ainsi, nous soulevons les questions suivantes :

- 1- Qu'arriverait-il si les activités d'Arianne Phosphate se mettaient à être perturbées par les activités des autres usagers ? Si, par exemple, un gisement d'or ou de diamants était découvert et qu'il devenait plus rentable d'exporter ces minéraux ?
- 2- Qu'arriverait-il si, par exemple, Arianne Phosphate ne réussissait pas à exporter son minerai parce que le prix se maintiendrait sous le seuil de rentabilité, et ce, pendant plusieurs années ?
- 3- Quelle est l'emprise d'Arianne Phosphate sur les décisions prises au terminal ?

Nous pensons que l'entente entre Arianne Phosphate et Port Saguenay devrait non seulement préciser qui pourraient en être les usagers éventuels, ce qui permettrait à la fois d'évaluer les impacts de leur présence sur l'environnement naturel et humain et de démontrer l'interdépendance du terminal vis-à-vis d'Arianne Phosphate, mais aussi d'éviter tout conflit d'intérêt. En effet, mentionnons qu'un tronçon de la route menant au terminal maritime appartiendra à Arianne Phosphate et que la minière pourrait exercer des pressions (politiques, économiques ou autres) et empêcher le passage d'éventuels usagers qui seraient leurs compétiteurs directs. Le fait précédent soulève aussi une question à savoir si cet accès sera garanti en toute circonstance. Enfin, une entente garantissant que le projet soit multiusager permettra de s'assurer que l'infrastructure soit exploitée à sa juste mesure.

Dans l'esprit du développement durable, nous reprenons donc ici l'idée que cette **entente devrait figurer dans l'étude d'impact environnemental**, ne serait-ce que pour démontrer une certaine cohésion entre la rentabilité économique, l'importance du principe de précaution et un désir de transparence vis-à-vis des communautés qui accueillent ce projet.

---

<sup>7</sup> Étude d'impact environnemental, p. 3-24.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### 2.2.3 Une vision locale d'une question globale

Les commentaires devaient concerner uniquement l'étude d'impact environnemental du terminal en rive nord du Saguenay. Toutefois, cette **vision locale empêche de réfléchir aux impacts globaux de la mise en circulation du phosphate** et de ses impacts sur les cours d'eau, sa dilapidation en tant que ressource essentielle à la survie de l'espèce humaine et de la finalité de la ressource et des problèmes humains qui en découleront.

En morcelant le projet et en concentrant notre réflexion (ou les études d'impact environnemental) sur chacun des maillons de la chaîne, les possibilités d'imputer le problème à qui que ce soit ou d'adopter des mesures de compensation des externalités et des impacts (gouvernement provincial, fédéral, compagnie minière, Administration portuaire du Saguenay) deviennent pratiquement nulles.

Voici quelques questions auxquelles nous aimerions que réponses soient apportées :

- À qui revient la responsabilité de gérer les stocks de phosphate essentiel à l'agriculture?
- Comment pourrions-nous transformer cette ressource localement pour qu'elle serve à une agriculture plus écologique et pérenne et qu'elle profite économiquement à la région du SLSJ?
- Qui doit payer pour les impacts environnementaux de l'extraction et du transport du matériel servant à nourrir l'humanité? (ex. : les pays qui achètent le phosphate, les navires qui accostent au terminal maritime, les entreprises minières)

Nous espérons qu'une **réflexion quant à la question globale amène les différentes parties à s'engager dans une responsabilisation** vis-à-vis des impacts environnementaux globaux que génère un tel projet en investissant dans des projets locaux ayant un impact positif sur la diminution des engrais phosphatés dans l'agriculture industrielle.

## **COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

### **III COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES À L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

EURÊKO! a proposé à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale d'analyser le projet du terminal maritime sous trois angles distincts, c'est-à-dire celui de la gestion des matières résiduelles, celui de la construction saine et écologique et, finalement, celui de la question des changements climatiques et de la production des gaz à effet de serre (GES). Nous avons toutefois tenu à commenter également le processus de gestion environnementale et de suivi.

#### **3.1 La gestion des matières résiduelles**

La gestion des matières résiduelles (GMR) constitue certainement un angle d'analyse de l'étude environnementale du projet tant pendant la construction des installations, que pendant leur exploitation ou lors du démantèlement de certaines des infrastructures.

Commentaires/questions :

- Il n'y a pas de plan de gestion des matières résiduelles concernant les bâtiments d'accueil, les guérites et les bâtiments des employés. Ainsi, la GMR non dangereuses se résume à la récupération et au recyclage.
- Comment le promoteur envisage-t-il de se conformer à la loi qui interdit l'enfouissement des matières putrescibles à partir de 2020 ?

En outre, les stocks excavés seront utilisés comme matériel de remblayage en grande partie sur le site même du terminal. Toutefois, il est dit qu'un arrangement avec Arianne Phosphate sera pris afin que les déblais en surplus soient récupérés pour la construction de la route menant de la 172 à la porte du terminal.

Commentaires/questions :

- Puisqu'il faut que le terminal soit en cours de construction pour avoir des surplus de roc à la mine, quelle route Port Saguenay va-t-il utiliser pour aller excaver ?
- De quelle quantité de roc Arianne Phosphate aura-t-elle besoin pour le remblai de sa route ?
- Qu'arrivera-t-il avec les surplus de roc inutilisés ?

Par ailleurs, il est dit que lors de la construction, l'exploitation et l'entretien et la fermeture du projet, tous les efforts seront déployés afin de minimiser la génération de matières résiduelles et de recycler ou de réutiliser ces matériaux pour minimiser leur enfouissement.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

Commentaires/questions :

- Ces efforts correspondent à quelles actions concrètes, à quels livrables et, finalement, quelles mesures objectives seront utilisées ? (ex. : taux de récupération, montant)
- La volonté de générer un minimum de matières résiduelles ne semble pas être appuyée par une démarche claire et structurée. La déconstruction ou le démantèlement écologiques des équipements nécessitent une planification structurée<sup>8</sup> et un suivi très serré du chantier, notamment par la présence d'une personne qui a l'unique mandat de gérer les matériaux issus de la déconstruction.
- Il est dit que lors de la phase de démantèlement, les procédures respecteront « de saines pratiques de gestion et la réglementation en vigueur ». De saines pratiques réfèrent à un concept flou et subjectif. À quelles normes actuelles le promoteur se fierait-il s'il devait procéder au démantèlement actuel ?

Enfin, des sommes nécessaires au démantèlement complet du terminal maritime seront réservées dès la première année d'exploitation en fonction des discussions à subvenir entre l'usager et l'exploitant du port. Tous les équipements servant au déchargement des camions, au transport et à l'entreposage seront utilisés par un seul client, soit Ariane Phosphate. De plus, lorsque la mine cessera ses activités, ces équipements ne seront plus nécessaires sur le site du terminal.

Commentaires :

- Que veut dire « nécessaire »? Encore une fois, il n'y a pas d'actions, de livrables ni de manière de quantifier les objectifs.
- Quels sont les coûts projetés de cette déconstruction ?
- Ces sommes concernent uniquement les installations d'Ariane Phosphate. Alors comment Port Saguenay envisage-t-il de trouver les sommes pour le démantèlement futur de son propre terminal ?

---

<sup>8</sup> Identifier et quantifier l'ensemble des composantes du bâtiment, définir les objectifs de recyclage et de réemploi, évaluer les coûts de revente.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### 3.2 Construction/déconstruction saines et écologiques

Le bâtiment administratif prévu est une construction préfabriquée. À ce sujet, EURÊKO! aimerait formuler les commentaires suivants :

- Nous aimerions connaître le modèle et la durée de vie estimée (dans nos conditions climatiques) de ce bâtiment.
- Est-il possible d'envisager la construction d'un bâtiment aux normes LEED® ? Un bâtiment permettant aux travailleurs d'être dans un milieu sain et réduisant son empreinte écologique durant tout son cycle de vie ?

Un document est présenté à l'annexe 1 afin de sensibiliser l'équipe de Port Saguenay aux bâtiments durables et à la certification LEED®.

### 3.3 Émissions de gaz à effet de serre : réduction, émission, adaptation, séquestration

L'étude d'impact mentionne les effets des changements climatiques sur l'environnement dans lequel se situe le projet. Toutefois, il **n'est pas mentionné les effets du projet sur la production de GES et sa contribution aux changements climatiques.**

Outre le fait de rendre possible l'extraction minière qui est extrêmement génératrice des GES, la construction et l'exploitation du terminal émettront des GES et contribueront aux changements climatiques.

Commentaires /questions :

Nous aimerions connaître la production des GES pour :

- le déboisement de 387 000 m<sup>2</sup> et l'utilisation de 4 débusqueuses et de 2 camions forestiers pour le faire;
- la consommation annuelle d'électricité de 19,5 GWh;
- les 60 navires qui se stationneront au terminal pendant leurs 30 heures d'accostage (GES produit par les navires pendant leur présence au terminal);
- les camions en file d'attente à la station de déchargement (temps d'attente estimé, nombre de camions).

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

- les 62 camions semi-remorques opérés de façon continue sur le tronçon de route appartenant à Port Saguenay.
- l'extraction de la tourbe et son utilisation pour 10 000 m<sup>2</sup> de revégétalisation (selon le milieu où elle sera prise, humide ou non, la distance parcourue, etc.).

De plus, une fois la quantité de GES produit connue, il faudrait connaître les moyens envisagés pour les compenser.

Commentaires/questions :

- Combien coûterait la compensation des GES auprès de Carbone Boréal ?

Par ailleurs, il est dit que les émissions atmosphériques des véhicules de transport utilisés en phase de construction seront réduites en limitant dans la mesure du possible le nombre de voyages.

Commentaires/questions :

- Comment pourrions-nous s'assurer que le nombre de voyages a été maximisé ?
- Quelles mesures précises, avec des livrables, sont proposées ? (Ex. : le camion doit être rempli à telle capacité pour pouvoir se mouvoir...)

Aussi, comme le mentionne le promoteur, la hausse notable de la navigation entraînera des effets environnementaux qui échapperont à la responsabilité et au contrôle des différents promoteurs.

Commentaires/questions :

- Quelles stratégies le promoteur envisage-t-il pour se responsabiliser par rapport à cette hausse de la navigation ?

Aucune solution n'est proposée pour réduire la production des GES lors des périodes d'attente des navires et des camions.

Commentaires/questions :

- Quels sont les coûts pour doter le terminal maritime d'un système d'électrification permettant aux navires d'utiliser le système hydroélectrique du port au lieu de leur carburant ?
- Y a-t-il eu des recherches comparatives sur les coûts, les avantages d'une telle électrification, de même que sur ce qui pourrait en être des freins ?

## **COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

Enfin, selon le promoteur, le terminal ne sera pas démantelé après le projet d'Arianne Phosphate qui durera 26 ans. Toutefois, l'évaluation des risques environnementaux porte principalement sur la phase d'exploitation et d'entretien du projet d'Arianne Phosphate, alors que l'ensemble des infrastructures sera construit et en activité.

Commentaires/questions :

- Quels sont les risques environnementaux liés aux changements climatiques au-delà de cette période ?

### **3.4 Programme de gestion environnementale (PGE) et de suivi**

Nos commentaires devaient porter sur la gestion des matières résiduelles, la construction/déconstruction saines et écologiques et la question des changements climatiques et de la production des GES. Toutefois, nous avons besoin d'éclaircissement sur l'application réelle du programme de gestion environnementale ainsi que sur les moyens dont dispose Port Saguenay pour être à la mesure de ses ambitions.

À en croire l'étude d'impact environnemental, il y aura un suivi du programme de gestion environnementale, diverses mesures d'atténuation mises en place, un arrêt des travaux en cas d'observation d'un mammifère marin à 600 m de distance et la présence en tout temps d'un observateur. Il y aura également un responsable à la gestion des plaintes, de la qualité de l'air, de forage de puits, des matières dangereuses (ou non). De plus, un responsable environnemental sera nommé et il sera entièrement responsable de l'application du programme de gestion environnemental. Un consultant réalisera le suivi environnemental en travaillant de concert avec le directeur de la maintenance, environnement et sécurité. Quelle que soit la phase, les résultats du suivi et de la surveillance seront documentés à travers des rapports périodiques (mensuels ou trimestriels) qui renseigneront clairement sur l'effectivité de la mise en œuvre du PGE entre autres.

Commentaires/questions :

- Avez-vous estimé les heures nécessaires à la réalisation de toutes ces tâches ?
- Est-ce que la gestion des plaintes, de la qualité de l'air, de forage de puits, des matières dangereuses (ou non) sera effectuée par le responsable environnemental ou le directeur de la maintenance, environnement et sécurité ?
- Combien d'employés seront attirés à ces tâches et feront-ils partie des 12 employés déjà prévus sur place ?
- Quels sont vos critères de sélection dans le choix d'un consultant externe ?

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

De plus, tous les documents et dossiers concernant les questions environnementales seront conservés dans un système de gestion de l'information approprié afin d'assurer un historique clair des procédures d'interventions.

Commentaires/questions :

- Les résultats du suivi sont-ils rendus publics ?
- Quelles seraient les raisons pour ne pas rendre publiques ces informations ?

Enfin, dans le cadre des programmes de gestion environnementale spécifiques en phase d'exploitation et d'entretien, un programme de suivi des communautés locales et régionales sera mis en place. La méthode proposée s'appuie essentiellement sur des entrevues avec des représentants d'organismes du milieu et des utilisateurs du territoire.

Commentaires/question :

- Aucune liste des groupes éventuellement interviewés n'est disponible.
- Comment peut-on faire connaître notre désir d'être consulté ?
- À quelle fréquence ces rencontres auront-elles lieu ?
- Quels sont les moyens dont dispose ce comité pour avoir accès à des informations ?

### IV Conclusion

Même si le projet d'exploitation de la mine a reçu un décret ministériel provincial, rappelons-le, nous tenons à souligner la nécessité de **conserver la neutralité du processus d'étude d'impact environnemental du terminal** engagé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

La gestion des résidus de construction avant, pendant et après la construction n'est pas claire et manque d'objectif ambitieux.

L'étude d'impact mentionne les effets des changements climatiques sur l'environnement dans lequel se situe le projet. Toutefois, il **n'est pas mentionné les effets du projet sur la production de GES et sa contribution aux changements climatiques**. Aussi, quels seront les actions mises en place pour diminuer voire contrer ses impacts.



## **COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY**

**EURÊKO!** souhaite que l'humanité prenne davantage conscience de sa responsabilité quant aux changements climatiques et, surtout, qu'il agisse ensuite à changer son mode de vie centré sur l'extraction de ressources non renouvelables. Notre vie en dépendra.

**COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN  
RIVE NORD DU SAGUENAY**

**ANNEXE 1 – SYSTÈME D'ÉVALUATION LEED® CANADA**  
**POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS**

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

---

### Annexe 1 Bonification du projet de Port Saguenay – Bâtiment durable LEED®

---

#### 1. INTRODUCTION

Il est prévu la construction d'un bâtiment préfabriqué pour loger les bureaux administratifs de Port Saguenay. EURÊKO! souhaite bonifier le projet en sensibilisant l'équipe de Port Saguenay par rapport aux bâtiments durables et à la certification LEED®.

#### 2. DÉFINITION

LEED® est l'abréviation de Leadership in Energy and Environmental Design. Il s'agit d'un système d'évaluation lancé aux États-Unis par le US Green Building Council® (USGBC) en 1993, organisme non gouvernemental.

Le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa), fondé en 2002 et détenteur de la licence LEED® au Canada, a par la suite adapté le système d'évaluation au contexte canadien et est maintenant responsable de la certification des projets canadiens.

Le rôle du Conseil du bâtiment durable du Canada est important pour les deux principales raisons suivantes :

1. Milieu de travail sain pour ses occupants
2. Réduction de l'empreinte écologique des bâtiments

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

Une statistique importante à comprendre est que les bâtiments représentent près de 31 % de l'énergie utilisée et 28 % des émissions de GES au Canada :

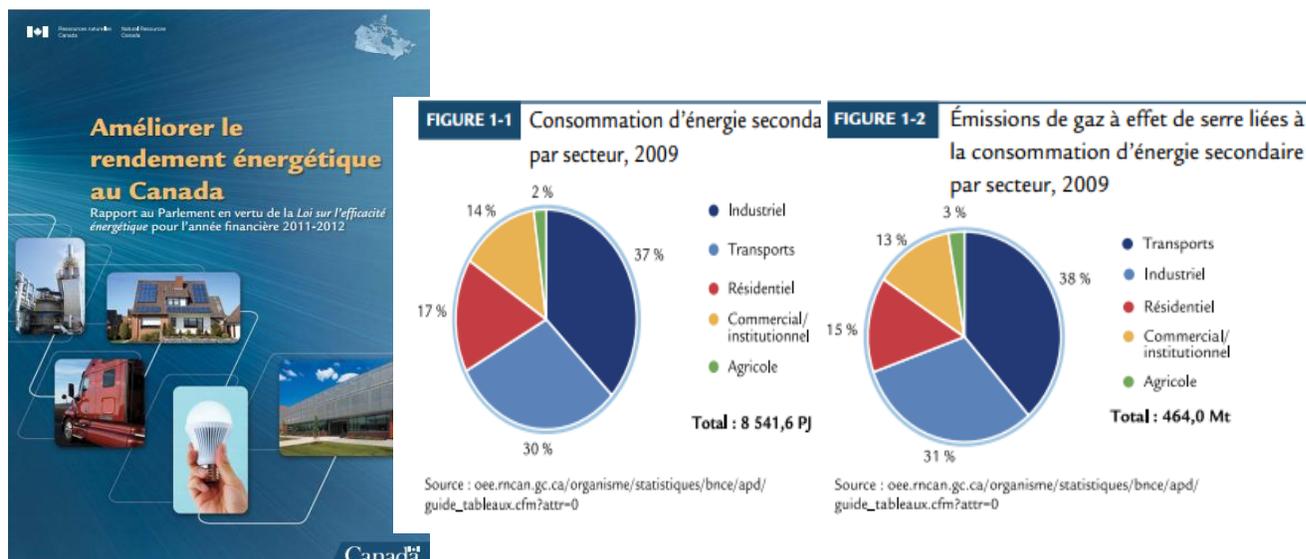


Figure 1 - Consommation énergétique et émissions de GES liées aux bâtiments au Canada

Le coût en capital d'un tel bâtiment peut s'avérer plus cher à l'achat. Cependant, en considérant une consommation réduite des différentes ressources et des coûts d'opération moindres, le coût amorti sur la durée de vie peut s'avérer plus faible.

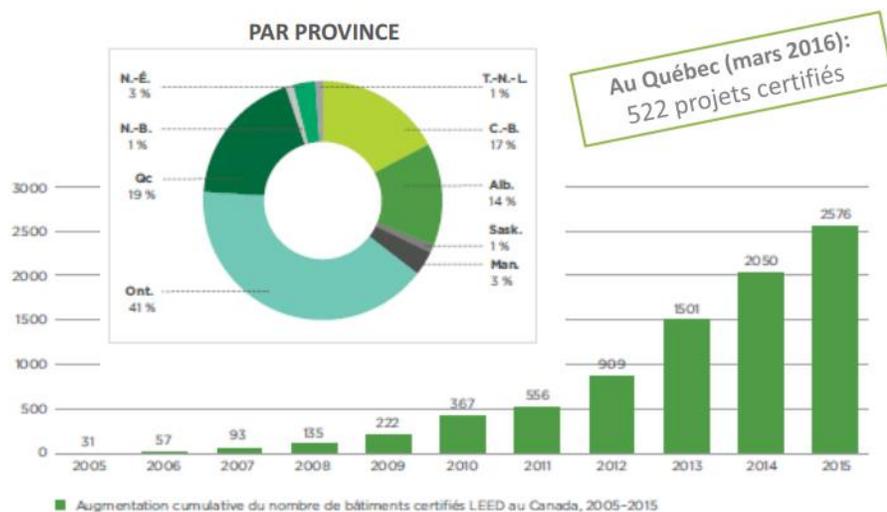
De plus, l'opinion publique est très positive par rapport aux bâtiments certifiés LEED®, ce qui profite grandement à la visibilité de leur organisation.

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

Tel que les graphiques suivants le prouvent, il y a un réel engouement au Canada pour la certification LEED®.

### L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ

#### CROISSANCE DU BÂTIMENT DURABLE AU CANADA



### L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ

#### NOUVELLES SURFACES DE PLANCHER CERTIFIÉES LEED



Figure 2 - Évolution des certifications LEED® au Canada

## COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN RIVE NORD DU SAGUENAY

### 3. MESURES DES PERFORMANCES DES BÂTIMENTS LEED®

LEED® Canada- NC (pour les nouvelles constructions et rénovations majeures) est un système de 110 points avec 7 grands thèmes.

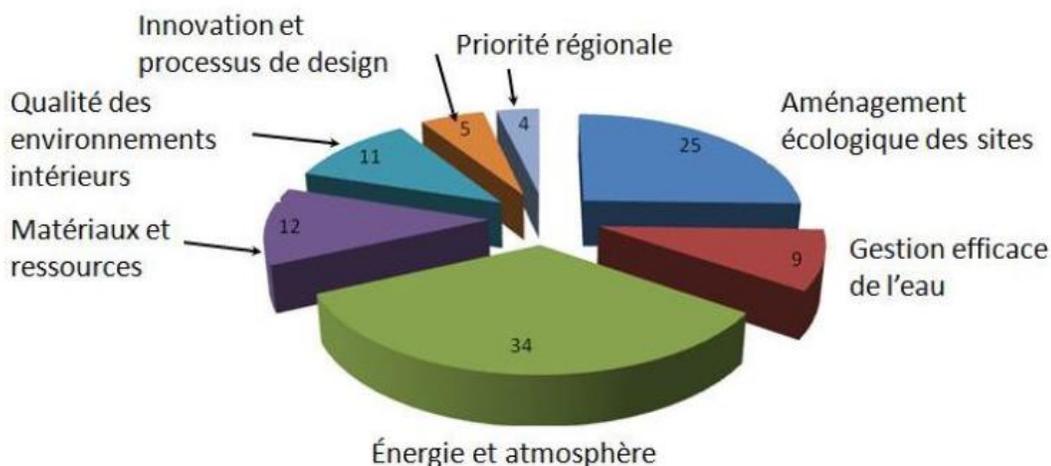


Figure 3 – Thèmes des critères d'évaluation des certifications LEED®

Les 7 thèmes d'évaluation sont détaillés à l'annexe 2.

### 4. PASSER À L'ACTION

Une branche régionale du Conseil du bâtiment durable peut guider les organismes désirant obtenir une certification. Il est possible de contacter ce regroupement via :

**[saguenay.lacstjean@batimentdurable.ca](mailto:saguenay.lacstjean@batimentdurable.ca)**

L'équipe d'EURÊKO! souhaite que la présente à su conscientiser l'équipe de Port Saguenay aux bâtiments durables et au fait qu'elle est la première étape vers la construction d'un bâtiment certifié LEED®.

**COMMENTAIRES SUR L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TERMINAL MARITIME EN  
RIVE NORD DU SAGUENAY**

**ANNEXE 2 – GRILLE DES CRITÈRES D'ÉVALUATION LEED®**  
**POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS**

**SYSTÈME D'ÉVALUATION LEED CANADA POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS 2009**

<b>CRÉDITS</b>	<b>AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE DES SITES</b>	<b>28 points</b>	<b>But</b>
C. préalable 1	Prévention de la pollution pendant la construction	Obligatoire	Réduire la pollution provenant des activités liées à la construction par le contrôle de l'érosion des sols, de la sédimentation des voies d'eau et de la production de poussière en suspension dans l'air.
Crédit 1	Sélection de l'emplacement	1	Éviter de construire sur des sites qui ne sont pas appropriés et réduire l'impact environnemental de l'implantation d'un bâtiment sur un site.
Crédit 2	Densité de développement et lien avec la communauté	5	Concentrer le développement dans des secteurs urbains déjà dotés d'infrastructures, protéger les terres inexploitées et conserver les habitats et les ressources naturelles.
Crédit 3	Réaménagement de sites contaminés	1	Réhabiliter les sites endommagés où le développement est plus difficile en raison de la contamination environnementale, réduisant ainsi les pressions exercées sur les terrains non exploités.
Crédit 4.1	Moyens de transport de remplacement : accès aux transports en commun	6	Réduire la pollution et les impacts du développement des terrains qui résultent de l'utilisation de l'automobile.
Crédit 4.2	Moyens de transport de remplacement : stationnement pour bicyclettes et vestiaires	1	Réduire la pollution et les impacts du développement des terrains qui résultent de l'utilisation de l'automobile.
Crédit 4.3	Moyens de transport de remplacement : véhicules à faibles émissions et à haut rendement énergétique	3	Réduire la pollution et les impacts du développement des terrains qui résultent de l'utilisation de l'automobile.
Crédit 4.4	Moyens de transport de remplacement : capacité de stationnement	2	Réduire la pollution et les impacts du développement des terrains qui résultent de l'utilisation de véhicules à passager unique.
Crédit 5.1	Aménagement des sites : protéger ou restaurer les habitats	1	Conserver les secteurs naturels existants et restaurer les secteurs endommagés afin de fournir des habitats et de favoriser la biodiversité.
Crédit 5.2	Aménagement des sites : maximiser les espaces verts	1	Promouvoir la biodiversité en fournissant un ratio élevé d'espaces verts par rapport à la superficie au sol du développement.
Crédit 6.1	Gestion des eaux pluviales : contrôle de la quantité	1	Limiter la perturbation de l'hydrologie des eaux naturelles en réduisant les surfaces perméables, en augmentant l'infiltration d'eau sur le site, en réduisant ou en éliminant la pollution provenant de l'écoulement des eaux pluviales et en éliminant les contaminants.
Crédit 6.2	Gestion des eaux pluviales : contrôle de la qualité	1	Limiter la perturbation et la pollution de l'écoulement naturel des eaux en gérant le ruissellement des eaux pluviales.
Crédit 7.1	Aménagement du site visant à réduire les îlots de chaleur : éléments autres que les toitures	1	Réduire les îlots de chaleur pour minimiser leur impact sur le microclimat et sur les habitats humains et fauniques
Crédit 7.2	Aménagement du site visant à réduire les îlots de chaleur : toitures	1	Réduire les îlots de chaleur pour minimiser leur impact sur le microclimat et sur les habitats humains et fauniques.
Crédit 8	Réduction de la pollution lumineuse	1	Minimiser la transmission de lumière à l'extérieur du bâtiment et du site, réduire la luminosité du ciel nocturne pour en améliorer la visibilité, améliorer la visibilité de nuit en réduisant l'éblouissement et réduire les impacts de l'éclairage du développement sur les environnements nocturnes

<b>CRÉDITS</b>	<b>GESTION EFFICACE DE L'EAU</b>	<b>10 points</b>	<b>But</b>
C. préalable 1	Réduction de la consommation d'eau de 20% par rapport à la consommation de référence	Obligatoire	Faire une utilisation encore plus efficace de l'eau dans les bâtiments afin de réduire la sollicitation des systèmes municipaux de distribution d'eau et de traitement des eaux usées.
Crédit 1	Aménagement paysager économe en eau	4	Limiter ou éliminer l'utilisation de l'eau potable ou des eaux naturelles de surface ou souterraines disponibles sur le site du projet ou à proximité de celui-ci, à des fins d'irrigation.
Crédit 2	Technologies innovatrices de traitement des eaux usées	2	Réduire le rejet d'eaux usées et la demande en eau potable, tout en augmentant la réalimentation de la nappe aquifère locale.
Crédit 3	Réduction de la consommation d'eau de plus de 20% par rapport à la consommation de référence	4	Faire une utilisation encore plus efficace de l'eau dans les bâtiments afin de réduire la sollicitation des systèmes municipaux de distribution d'eau et de traitement des eaux usées.

<b>CRÉDITS</b>	<b>ENERGIE ET ATMOSPHERE</b>	<b>35 points</b>	<b>But</b>
C. préalable 1	Mise en service de base des systèmes énergétiques du bâtiment	Obligatoire	Vérifier que les systèmes énergétiques du projet sont installés et étalonnés et qu'ils fonctionnent selon les exigences du propriétaire, les principes de base de la conception et les documents de construction. La mise en service offre divers avantages, notamment : une diminution de la consommation d'énergie, des coûts d'exploitation et des rappels aux entrepreneurs; une meilleure documentation du bâtiment; une amélioration de la productivité des occupants; et une vérification que les systèmes fonctionnent conformément aux exigences du propriétaire.
C. préalable 2	Performance énergétique minimale	Obligatoire	Établir le niveau d'efficacité énergétique minimal du bâtiment et des systèmes proposés afin de réduire les impacts environnementaux résultant d'une consommation d'énergie excessive.
C. préalable 3	Gestion fondamentale des frigorigènes	Obligatoire	Réduire l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique.
Crédit 1	Optimiser la performance énergétique	19	Obtenir des niveaux de performance énergétique supérieurs à la norme de référence fixée dans la condition préalable afin de réduire les impacts environnementaux et économiques résultant de la consommation excessive d'énergie.
Crédit 2	Système d'énergie renouvelable sur place	7	Encourager et reconnaître les niveaux croissants d'autosuffisance en énergie renouvelable afin de réduire les impacts environnementaux et économiques associés à la consommation d'énergie provenant de combustibles fossiles.
Crédit 3	Mise en service améliorée	2	Commencer le processus de mise en service au début du processus de conception et exécuter certaines activités additionnelles après la vérification de la performance des systèmes.
Crédit 4	Gestion améliorée des frigorigènes	2	Réduire l'appauvrissement de la couche d'ozone et soutenir la conformité au Protocole de Montréal tout en minimisant les contributions directes au réchauffement climatique.
Crédit 5	Contrôle et vérification	3	Fournir des moyens pour vérifier et optimiser continuellement la performance éconergétique du bâtiment au fil du temps
Crédit 6	Électricité verte	2	Encourager le développement et l'utilisation de technologies de production d'électricité non polluante, distribuée par le réseau, tirée de sources renouvelables

CRÉDITS	MATÉRIAUX ET RESSOURCES	14 points	But
C. préalable 1	Collecte et entreposage des matériaux recyclables	Obligatoire	Faciliter la réduction de la quantité de déchets produits par les occupants du bâtiment et transportés dans des sites d'enfouissement.
Crédit 1.1	Réutilisation des bâtiments : conserver les murs, planchers et toits existants	3	Prolonger le cycle de vie du parc de bâtiments existant, économiser les ressources, conserver les ressources culturelles, réduire le gaspillage et réduire les impacts environnementaux résultant de la fabrication et du transport des matériaux destinés aux nouveaux bâtiments.
Crédit 1.2	Réutilisation des bâtiments : conserver les éléments intérieurs non structuraux	1	Prolonger le cycle de vie du parc de bâtiments existant, économiser les ressources, conserver les ressources culturelles, réduire le gaspillage et réduire les impacts environnementaux résultant de la fabrication et du transport des matériaux destinés aux nouveaux bâtiments.
Crédit 2	Gestion des déchets de construction	2	Détourner les déchets de construction et de démolition de l'élimination dans des sites d'enfouissement et des installations d'incinération. Rediriger les ressources recyclables récupérées vers le processus de fabrication. Rediriger les matériaux réutilisables vers les sites appropriés.
Crédit 3	Réutilisation des matériaux	2	Réutiliser les matériaux et les produits de construction afin de réduire la demande en matériaux vierges, les déchets et, par conséquent, les impacts qui résultent de l'extraction et de la transformation de ressources vierges.
Crédit 4	Contenu recyclé	2	Augmenter la demande pour des matériaux de construction contenant des matières recyclées, ce qui réduira les impacts qui résultent de l'extraction et de la transformation de matières vierges.
Crédit 5	Matériaux régionaux	2	Augmenter la demande pour les produits et matériaux de construction, d'extraction et de fabrication régionale, favorisant ainsi l'utilisation de ressources locales et réduisant les impacts environnementaux causés par leur transport.
Crédit 6	Matériaux rapidement renouvelables	1	Réduire l'utilisation et l'épuisement des matières premières et des matériaux dont le cycle de renouvellement est long en les substituant par des matériaux rapidement renouvelables.
Crédit 7	Bois certifié	1	Encourager des pratiques forestières respectueuses de l'environnement.

CRÉDITS	QUALITÉ DES ENVIRONNEMENTS INTÉRIEURS	12 points	But
C. préalable 1	Performance minimale en matière de QAI	Obligatoire	Établir un niveau minimal de performance quant à la qualité de l'air intérieur (QAI) pour améliorer la qualité de l'air intérieur dans les bâtiments, contribuant ainsi au confort et au bien-être de leurs occupants.
C. préalable 2	Contrôle de la fumée de tabac ambiante (FTA)	Obligatoire	Prévenir ou réduire au minimum l'exposition des occupants, des surfaces intérieures et des systèmes de distribution d'air de ventilation du bâtiment à la fumée de tabac ambiante (FTA).
Crédit 1	Contrôle de l'apport d'air extérieur	1	S'assurer que le contrôle du système de ventilation est en mesure de favoriser le confort et le bien-être des occupants.
Crédit 2	Augmentation de la ventilation	1	Augmenter la ventilation de l'air extérieur pour améliorer la qualité de l'air intérieur (QAI) et favoriser le confort, le bien-être et la productivité des occupants.
Crédit 3.1	Plan de gestion de la QAI : pendant la construction	1	Réduire les problèmes de qualité de l'air intérieur (QAI) résultant des travaux de construction ou de rénovation, afin de favoriser le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants du bâtiment.
Crédit 3.2	Plan de gestion de la QAI : avant l'occupation	1	Réduire les problèmes de qualité de l'air intérieur (QAI) résultant des travaux de construction ou de rénovation, afin de favoriser le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants du bâtiment.
Crédit 4.1	Matériaux à faibles émissions : adhésifs et produits d'étanchéité	1	Réduire la quantité de contaminants de l'air intérieur qui sont odorants, irritants et/ou nocifs pour le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants.
Crédit 4.2	Matériaux à faibles émissions : peinture et enduits	1	Réduire la quantité de contaminants de l'air intérieur qui sont odorants, irritants et/ou nocifs pour le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants.
Crédit 4.3	Matériaux à faibles émissions : revêtements de sol	1	Réduire la quantité de contaminants de l'air intérieur qui sont odorants, irritants et/ou nocifs pour le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants.
Crédit 4.4	Matériaux à faibles émissions : produits de bois composite et produits à base de fibres agricoles	1	Réduire la quantité de contaminants de l'air intérieur qui sont odorants, irritants et/ou nocifs pour le confort et le bien-être des ouvriers et des occupants.
Crédit 5	Contrôle des sources intérieures d'émissions chimiques et des polluants	1	Réduire le plus possible l'exposition des occupants du bâtiment à des particules et à des polluants chimiques potentiellement dangereux.
Crédit 6.1	Contrôle des systèmes par les occupants : éclairage	1	Prévoir des moyens permettant aux individus ou à des groupes spécifiques dans des espaces destinés à des groupes (p. ex., salles de classe ou salles de conférence) de contrôler efficacement le système d'éclairage, et favoriser la productivité, le confort et le bien-être de ces occupants.
Crédit 6.2	Contrôle des systèmes par les occupants : confort thermique	1	Prévoir des moyens permettant aux occupants individuels ou à des groupes spécifiques dans des espaces à occupants multiples (c.-à-d. salles de classe ou salles de conférence) de contrôler efficacement le confort thermique, afin de favoriser la productivité, le confort et le bien-être des occupants du bâtiment.
Crédit 7.1	Confort thermique : conception	1	Fournir un environnement thermique confortable qui favorise la productivité et le bien-être des occupants du bâtiment.
Crédit 7.2	Contrôle des systèmes par les occupants : confort thermique	1	Prévoir l'évaluation du confort thermique des occupants du bâtiment au fil du temps.
Crédit 8.1	Lumière naturelle et vues : lumière naturelle	1	Fournir aux occupants du bâtiment un lien entre les espaces intérieurs et l'extérieur en introduisant la lumière naturelle et des vues sur l'extérieur dans les espaces régulièrement occupés du bâtiment.
Crédit 8.2	Lumière naturelle et vues : vues	1	Fournir aux occupants du bâtiment un lien entre les espaces intérieurs et l'extérieur en introduisant la lumière naturelle et des vues sur l'extérieur dans les espaces régulièrement occupés du bâtiment.

CRÉDITS	INNOVATION EN PROCESSUS DE DESIGN (BONUS)	6 points	But
Crédit 1	Innovation en design	5	Fournir aux équipes de conception et aux projets la possibilité de réaliser des performances exceptionnelles au-delà des exigences établies par le présent système d'évaluation ou des performances novatrices dans des catégories de bâtiments durables qui ne sont pas expressément visées par le présent système d'évaluation.
Crédit 2	Professionnel agréé LEED®	1	Soutenir et encourager l'intégration de la conception requise par LEED en vue de simplifier le processus de demande et de certification.

CRÉDITS	PRIORITÉ RÉGIONALE (BONUS)	4 points	But
Crédit 1.1	Bâtiment durable	1	Minimiser les matériaux utilisés et les déchets de construction résultant d'un mauvais choix de matériaux ou d'une détérioration prématurée du bâtiment et de ses composantes et de ses ensembles, tout au long du cycle de vie du bâtiment.
Crédit 2	Priorité régionale	3	Offrir une mesure incitative à la réalisation de crédits qui traitent de priorités environnementales particulières à une région géographique.