



Québec, le 31 mars 2021

Monsieur Benoit Dubreuil
Directeur régional, Bureau régional du Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1500, avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1

Objet: Laurentia – Terminal de conteneurs en eaux profondes
Dépôt d'informations complémentaires en lien avec le rapport provisoire de l'AEIC

Monsieur,

Dans le cadre du processus d'évaluation du projet Laurentia mené par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et à la suite de la publication du rapport provisoire d'évaluation environnementale en novembre 2020, l'Administration portuaire de Québec (APQ) a sollicité un délai afin de fournir des informations supplémentaires et de réaliser des rencontres complémentaires avec des organismes ou des conseils de quartier ayant soulevé des préoccupations à la suite de la publication du rapport. Le rapport a notamment eu pour effet de provoquer des réactions de craintes dans une communauté déjà stigmatisée par la qualité de l'air dans leur milieu. De même, les experts de l'APQ ont également produit différents documents techniques qui répondent à certains enjeux spécifiques du rapport provisoire sur la qualité de l'air et l'habitat du poisson. Le résultat de ce travail, combiné aux échanges avec la communauté, permettent de présenter un projet bonifié qui réduit, à notre avis, de manière substantielle les impacts du projet.

Globalement, les documents déposés par l'APQ se présentent en trois (3) volets spécifiques associés aux effets résiduels importants :

1. le dialogue avec la communauté et les enjeux d'acceptabilité sociale;
2. la qualité de l'air et la santé humaine;
3. le poisson et son habitat.

Avant de faire le survol de chacun de ces volets, il importe de rappeler que le projet Laurentia est d'importance stratégique pour le Canada, le Québec, la Ville de Québec et ses régions. Le terminal à lui seul comporte un investissement de près de 800M\$ majoritairement financé par des intérêts privés. Son modèle d'affaires est unique puisqu'il combine l'expertise de deux leaders mondiaux des grandes chaînes logistiques d'approvisionnement, soient le CN et Hutchison Ports. Le projet permettra de contrer, dans une certaine mesure, la montée fulgurante des ports de la côte est américaine qui viennent s'approprier des parts de marché importantes sur le fleuve Saint-Laurent. Laurentia se dessine comme une nouvelle porte d'accès incontournable pour l'est du pays permettant de conjuguer proximité des grands marchés avec la profondeur d'eau requise en vertu des nouveaux standards maritimes mondiaux. Le Saint-Laurent, corridor commercial essentiel et historique, pourra retrouver un nouveau dynamisme en plus de bâtir une meilleure résilience et autosuffisance des chaînes d'approvisionnement de l'est du Canada. De plus, il contribuera au développement économique de nos entreprises québécoises exportatrices qui profiteront de la proximité d'un terminal de conteneurs en éliminant annuellement des millions de kilomètres de camionnage sur les routes du Québec.

En situation post-pandémique, le projet Laurentia est un projet d'investissement prêt à construire favorisant une relance axée sur une économie plus verte et inclusive. En effet, Laurentia sera le terminal le plus moderne en Amérique du Nord qui utilisera des équipements électriques et hybrides propulsés par l'hydroélectricité et fournira des emplois de qualité, bien rémunérés et ouverts à tous. Sur les bases économique et environnementale, ce projet est sans doute l'un des meilleurs projets industrialoportuaires que l'Administration portuaire de Québec pouvait proposer, qui accélèrera sa modernisation et garantira sa pérennité et son dynamisme. Laurentia amènera une diversification des activités du Port de Québec, contribuant à remplir sa mission commerciale en plus d'être pleinement aligné avec le plus récent rapport du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada qui mise sur un plan de croissance ambitieux pour bâtir une économie numérique, durable et innovante¹.

1 DIALOGUE AVEC LA COMMUNAUTÉ

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

En réponse au rapport provisoire de l'AÉIC, de nombreux commentaires et mémoires ont été produits par différents groupes ou organismes et rendus publics par l'AÉIC. L'APQ a examiné attentivement le contenu des documents et a produit une analyse qui avait pour objectif de faire ressortir les principales préoccupations évoquées. Les renseignements recueillis ont permis à l'APQ de cibler les enjeux résiduels, identifier de nouvelles mesures potentielles ainsi que valider les mesures et engagements requis pour y répondre. Des rencontres avec diverses parties prenantes ont eu lieu afin de rejoindre et entendre le plus grand nombre d'intervenants. Afin d'adopter une approche constructive avec la communauté, l'APQ a souhaité privilégier l'écoute et les échanges sur les enjeux du projet et répondre au plus grand nombre de questions de la part des participants, chaque rencontre étant personnalisée selon les préoccupations émises.

¹ Conseil sur la Stratégie industrielle - Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Industrie, 2020

Cette démarche s'est inscrite et se poursuivra dans une volonté claire de l'APQ d'instaurer un dialogue continu avec la communauté pour identifier les opportunités de mise en place de mesures supplémentaires, complémentaires ou adaptées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs potentiels de Laurentia sur l'environnement et la communauté.

1.2 FAITS SAILLANTS DES TRAVAUX

Analyse des mémoires et démarche d'échange avec la communauté

L'analyse des mémoires a permis le regroupement des préoccupations soulevées en cinq enjeux : (1) les risques liés aux émissions, (2) la justification du projet à même le site portuaire actuel, (3) les risques aux écosystèmes et à la biodiversité du fleuve, (4) les risques liés aux nuisances supplémentaires de la circulation et (5) les risques pour la protection de la Baie de Beauport.

Fort de cette compréhension, l'APQ a tenu des rencontres personnalisées afin d'échanger en toute transparence sur les éléments ressortis dans les mémoires et sur tout autre sujet exprimé. Ces échanges ont permis de présenter des mesures supplémentaires et d'ouvrir la discussion sur de nouvelles pistes de solutions. Des engagements visant à poursuivre les échanges avec les comités et organismes ont également été pris par l'APQ, et ce, en plus de la création du **comité de suivi Laurentia** qui contribuera à l'atteinte de cet objectif. La mise en place de ce comité est abordée plus loin.

À titre d'exemple, plusieurs groupes et individus ont demandé à l'APQ de justifier le fait que les impacts du projet seraient vécus par la communauté limitrophe du secteur de Beauport alors que les avantages allaient se retrouver ailleurs. Outre les emplois bien rémunérés, l'APQ a pu expliquer clairement les avantages importants qu'amènera ce projet sur l'économie de Québec, du Québec et du Canada et sur l'effet structurant d'un tel projet pour nos exportateurs locaux, nos chercheurs et entreprises en innovation. À titre de mesure supplémentaire, l'APQ a décidé d'accentuer son implication auprès de la communauté de l'arrondissement de La Cité-Limoilou en remettant un montant annuel significatif qui sera entièrement géré par un comité de citoyens. L'annonce publique associée à la mise en place de ce fonds communautaire permanent est jointe à l'annexe A de la présente. Cette annonce s'ajoute à la somme de près de 10 M\$ de dollars déjà annoncée pour les améliorations qui seront apportées à la Baie de Beauport (annexe B)

La note technique complète qui identifie les mesures supplémentaires en lien avec les préoccupations évoquées se retrouve dans le document intitulé Volet 1 – Laurentia - Un projet bonifié à la suite de la consultation publique et le dialogue avec la communauté

Sur l'acceptabilité sociale

Il est difficile de définir l'acceptabilité sociale puisqu'il s'agit d'un processus collectif et évolutif qui intègre un nombre important d'acteurs locaux et régionaux. Aujourd'hui, l'appui unanime aux grands projets industriels (et même public) est une tâche impossible à atteindre et l'APQ croît plutôt au dialogue en continu avec la communauté pour rechercher des solutions novatrices et adaptées au milieu qui font en sorte de créer les conditions pour atteindre l'acceptabilité sociale. Il faut se rappeler que Laurentia se développera sur les territoires industriels gérés par le Port de Québec, mais qu'il est situé près de zones urbaines densifiées à l'instar de villes portuaires mondiales qui réussissent à conjuguer avec la mixité des usages : Barcelone, Dublin, Gênes et Rotterdam pour n'en nommer que quelques-unes.

Les opposants au projet Laurentia se sont manifestés plus bruyamment dans le cadre de la période de consultation publique et plusieurs des interventions citoyennes reflétaient une opposition systématique à l'économie de marché et à l'internationalisation des échanges commerciaux, ce qui rend pratiquement impossible tout projet de développement industrialo-portuaire peu importe sa nature. L'APQ a accueilli toutes ces opinions avec ouverture et intérêt et a travaillé sur les préoccupations et les idées qui lui permettaient de bonifier son projet ainsi que les mesures de surveillance et de suivi.

Ainsi, bien au fait que l'acceptabilité sociale est un processus évolutif, l'APQ a décidé de mettre en place le comité de suivi Laurentia qui permettra de créer un espace de dialogue et d'échanges d'abord avec le bureau de projet et ensuite avec l'APQ et ses partenaires pour la phase d'exploitation. Le comité rendra possibles des discussions autour de l'évolution de la conception du projet et de l'adaptation des mesures de surveillance selon les réalités rencontrées. Ce comité sera l'un des moyens privilégiés par l'APQ pour travailler avec la population, démontrer sa transparence et surtout contribuer à faire de Laurentia un meilleur projet. Le comité sera d'ailleurs invité à déposer à l'AÉIC son propre rapport indépendant qui témoignera de son appréciation des efforts de l'APQ et de ses partenaires pour limiter les impacts du projet et de son exploitation.

Il faut aussi rappeler que des sondages exhaustifs ont été menés récemment dans la grande région de Québec sur Laurentia, le dernier en date de février 2021 a permis de mettre en lumière à nouveau un large appui au projet Laurentia recueillant près de 70% d'appui, laissant interpréter qu'une majorité de citoyens voient le bien-fondé de ce projet. Il faut aussi noter que le sondage était spécifique sur le Port de Québec et Laurentia et que l'échantillon était surreprésenté par des citoyens de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou.

Appui renouvelé de la Première Nation huronne-wendat

Suivant l'élection à l'automne 2020 d'un nouveau Grand Chef et d'un nouveau conseil de la Nation huronne-wendat, le projet Laurentia a été présenté en détail aux nouveaux élus. L'APQ a pu expliquer le projet Laurentia, ses bénéfices et ses impacts ce qui a permis à la Nation de réitérer son appui en pleine connaissance du projet. (Voir lettre à l'annexe C). L'APQ est fière d'entretenir cette relation privilégiée avec la Nation huronne-wendat depuis de nombreuses années et souhaite poursuivre les initiatives de collaboration en cours pour le succès de Laurentia.

D'autres discussions sont également en cours pour constituer des tables de travail visant le suivi du projet Laurentia ou d'autres types de collaboration spécifiques notamment avec les Malécites, les Abénakis et les Premières Nations innus afin d'assurer un suivi des impacts dans leur secteur géographique respectif.

2 QUALITÉ DE L'AIR ET SANTÉ HUMAINE

2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Rappelons d'abord que le projet offre une technologie avancée composée d'équipements électriques et hybrides, tous alimentés à l'hydroélectricité. Il est important de rappeler que, selon une étude déposée à l'AÉIC², la technologie innovante de Laurentia et l'optimisation des chaînes logistiques visant l'approvisionnement des marchandises entraîneront une réduction de près de 20% des émissions de GES

² Projet Laurentia - Étude environnementale et économique, Deloitte, Mars 2020

par rapport au statu quo et une économie de plus de 7 millions de kilomètres annuellement sur les routes du Québec.

Plus spécifiquement, l'APQ souhaite gérer les impacts sur la qualité de l'air et la santé humaine dans une perspective globale. Sa stratégie repose sur les trois axes suivants :

1. L'électrification et l'hybridation du terminal permettant une réduction maximale des émissions et des GES du terminal de conteneurs, incluant un engagement de carboneutralité, autant pour la phase construction que pour celle de l'exploitation du terminal;
2. Accentuation des réductions des émissions et des GES de l'ensemble des autres opérations portuaires : L'APQ travaillera de concert avec ses clients et partenaires pour mettre en place un plan de réduction efficace à cet égard.
3. Participation active avec les différents paliers gouvernementaux pour améliorer la qualité de l'air du milieu ambiant dans l'Arrondissement de La Cité-Limoilou. Notons que l'APQ travaille déjà avec le Comité intersectoriel sur la contamination environnementale et la qualité de l'air dans l'arrondissement La Cité-Limoilou (CICEL) et vise à poursuivre son travail pour maintenir son leadership à titre de joueur industriel au sein du CICEL.

Le rapport provisoire de l'AÉIC souligne déjà le fait que les émissions du projet Laurentia, bien que non significatives, s'inscrivent dans un milieu ambiant déjà saturé. C'est pourquoi l'APQ souhaite réaliser le projet Laurentia dans des conditions où les émissions du projet seront les plus faibles possibles. Il est important de noter que Laurentia offre une réelle opportunité pour accélérer la transformation vers l'électrification. Pour y arriver, la modélisation déposée a été réalisée selon des scénarios avec des hypothèses pessimistes et improbables, permettant l'identification des situations où les pires conditions d'émissions pourraient en théorie survenir. Par cette approche conservatrice intégrant même les impacts hors propriété du transport terrestre dans le périmètre de La Cité-Limoilou, l'APQ voulait faire émerger les scénarios hypothétiques présentant des risques de dépassements pour mettre en œuvre les moyens adéquats afin d'éviter que ces situations ne se concrétisent. En constatant ces conclusions, certains groupes et citoyens ont cru que le Port se donnait un droit pour dépasser les normes, ce qui n'est absolument pas le cas.

Dans ce contexte, l'objectif des travaux effectués était (1) fournir davantage d'informations pour bien identifier la nature des impacts réels anticipés et (2) proposer des mesures supplémentaires pour tendre encore davantage vers une situation avec le moins d'émissions atmosphériques et de GES possibles.

2.2 FAITS SAILLANTS

Étude de sensibilité et d'incertitude

Cette étude réalisée par la firme MESIP³ visait à mieux comprendre les risques pour la santé humaine en effectuant une analyse plus détaillée qui utilise les résultats obtenus lors de l'analyse de risques de niveau 1 déposée à l'AÉIC.

³ Rapport final - Analyse de sensibilité et d'incertitude associée aux calculs des risques pour la santé humaine, MESIP inc., Sylvain Loranger, Ph.D., Mars 2021

L'une des conclusions émises par le Dr Loranger de la firme MESIP au terme de son étude est claire : la contribution du projet Laurentia aux risques pour la santé découlant des émissions atmosphériques de polluants SNL gazeux et particulaires peut être considérée comme non significative et négligeable. Toujours selon l'étude, Laurentia ne poserait pas de risques significatifs pour la santé humaine de la population environnante.

Malgré cette conclusion rassurante, l'APQ mettra en place des mesures supplémentaires dans l'esprit des trois axes d'intervention mentionnés auparavant.

Mesures supplémentaires pour améliorer la qualité de l'air

- Construction – nouvelles clauses à intégrer au futur contrat de construction entre le promoteur et l'entrepreneur pour diminuer les émissions et les GES

Ces mesures visent à atténuer à la source les effets des moteurs à combustion durant la construction. Ces mesures comprennent l'exigence auprès des entrepreneurs d'utiliser des équipements lourds en majorité du groupe 4⁴ ainsi que l'option d'hybridation des camions interchantières. Par exemple, l'APQ étudie une technologie offerte par la firme Effenco Development inc. qui s'installe sur certains camions permettant de passer du moteur diesel vers le moteur électrique en marche au ralenti et lors de manœuvres en arrêt. Selon les résultats de la note technique préparée par SNC Lavalin incluse également au volet 2, il a été démontré que cette mesure d'atténuation aurait un effet positif important sur les émissions de NO₂, de PM_{2.5} et de formaldéhyde.

- Exploitation - navire et électrification du nouveau quai

L'APQ s'engage à mettre en place les équipements nécessaires pour offrir l'électrification à quai, c'est-à-dire permettre aux navires de se brancher à une alimentation électrique plutôt que d'utiliser des génératrices diesels lorsqu'accostés au terminal. À la lumière des résultats de la même note technique incluse au volet 2 et préparée par SNC Lavalin, l'électrification des navires à quai permettrait de réduire les émissions de contaminants et de GES du projet et de réduire les effets sur la qualité de l'air en termes d'amplitude et de fréquence. Il importe aussi de souligner que l'industrie maritime subit des transformations importantes qui visent à diminuer leur empreinte environnementale : l'usage de carburant alternatif et/ou de biocarburant sont autant de mesures envisagées pour améliorer ce bilan. D'ailleurs, à cet effet, mentionnons que l'organisation internationale maritime (OMI) s'est engagée à réduire les émissions totales de gaz à effet de serre d'au moins 50% d'ici 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant ses efforts pour les éliminer complètement.

- Exploitation - flotte bonifiée des locomotives du Groupe 4

Cet engagement avait déjà été intégré aux hypothèses de base pour l'étude de dispersion des contaminants atmosphériques pour les locomotives associées directement au terminal (celles qui font la navette entre la zone de chargement des trains jusqu'à la cour de triage de Beauport).

⁴ Depuis le 16 janvier 2012, des normes plus sévères, appelées les normes du groupe 4, sont en vigueur et mèneront à davantage de réduction des émissions pour le secteur des véhicules de la construction. Les normes d'émissions et les procédures d'essai sont basées sur celles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.
[Accueil/ Lois et règlements/ Registre environnemental de la LCPE/ Règlements et autres instruments](#)

Le CN a aussi confirmé que le nombre de locomotives intermodales du groupe 4 déjà en opération et qui circulent au Québec était plus important que celui modélisé dans le cadre de l'étude d'impact qui considérait des émissions typiques moyennes de la flotte canadienne de locomotives de convois ferroviaires de marchandises de 2017. Le CN a ainsi confirmé que 35% de la flotte actuelle de locomotives intermodales était du groupe 4. Les résultats de la note technique de SNC Lavalin permettent de conclure à une diminution de certains effets sur la qualité de l'air par rapport au scénario conservateur modélisé initialement. Cet effort du CN pour diminuer ses émissions et GES se poursuivra grâce à une motorisation plus efficace et par l'utilisation plus grande de biocarburant.

- Collaboration avec COOP carbone et Propulsion Québec : transport terrestre

L'APQ souhaite être un acteur d'influence et contribuer à l'électrification et l'optimisation des transports dans sa communauté. Des discussions sont en cours avec des partenaires comme COOP Carbone et Propulsion Québec qui œuvrent à faire progresser l'adoption de moyens de transports durables en adoptant des approches innovantes et communautaires ainsi que dans le secteur de l'électrification des transports. Vous trouverez d'ailleurs, à l'annexe D de la présente note, des lettres d'intérêt de ces deux organismes adressées à l'APQ pour poursuivre les efforts dans l'analyse des opportunités non seulement pour les opérations du terminal Laurentia, mais également pour l'ensemble des activités du Port de Québec.

Un projet pilote ferroviaire d'envergure à Québec

Les nombreuses interventions citoyennes concernant les opérations ferroviaires dans le secteur de la Ville de Québec et les enjeux liés à l'état de référence de la qualité de l'air du secteur de La Cité-Limoilou ont permis de réunir les premières conditions pour la mise sur pied d'un projet pilote original. Ce projet innovant, actuellement à l'étape de la confirmation de la faisabilité technique, permettrait de déployer sur le territoire de la Ville de Québec, notamment dans le secteur de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou, deux locomotives alimentées par des batteries performantes assurant une opération sans contaminants dans l'air en plus d'être silencieuses, ce qui est idéal dans un contexte urbain. L'échéancier de ce projet n'est pas encore déterminé, mais l'objectif est qu'elles soient en opération au début de la phase d'exploitation du projet Laurentia.

Ce projet unique au Canada deviendrait une vitrine intéressante pour le CN lui permettant entre autres de démontrer la fiabilité de cette technologie avancée, même en conditions hivernales. Le projet comporterait aussi une station de recharge permettant de réalimenter rapidement les batteries pour permettre une opération optimale des locomotives. Ce projet est d'autant plus pertinent puisqu'il permettrait d'utiliser l'électricité « propre » provenant de l'hydroélectricité. D'ailleurs le gouvernement du Québec a manifesté son intérêt à s'associer au projet. Une lettre d'intérêt du CN est incluse à l'annexe E des présentes.

Carboneutralité en phase d'opération

L'APQ s'engage à réaliser un projet carboneutre en s'engageant à compenser toutes les émissions résiduelles de GES directement liées aux activités du terminal. Cette stratégie de compensation pourra inclure l'achat de crédits compensatoires provenant du marché réglementaire ou du marché volontaire par des projets enregistrés, la plantation d'arbres, la mise en place des projets de réduction des émissions de GES pour Laurentia et les autres opérations portuaires, incluant des obligations auprès des

fournisseurs et partenaires du projet. Rappelons que l'APQ avait déjà annoncé son engagement à réaliser une construction carboneutre.

Nous vous référons aux notes techniques du Volet 2 – Qualité de l'air et santé humaine pour y retrouver tous les détails étayant ces propositions.

Changement à la norme sur le Nickel – Annonce du gouvernement du Québec

Lors de l'annonce publique du 30 mars dernier, le gouvernement du Québec a signalé son intention de revoir la norme du Règlement de l'assainissement de l'atmosphère (RAA) en ce qui a trait aux émissions de Nickel dans l'air. Le Port de Québec accueille avec ouverture cette intention du gouvernement du Québec. Ce projet de règlement est issu des travaux du comité interministériel d'examen de la norme sur le nickel, mis en place par le gouvernement du Québec, auxquels ont participé de nombreux ministères dont le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques (MELCC) et l'Institut National de Santé Publique du Québec. Cette proposition de révision des valeurs, acceptée par la Direction de la santé publique de la Capitale-Nationale, offre une solution avisée sur les plans de la protection de la santé publique, de l'environnement et du développement économique.

À cet égard, l'APQ a demandé à ses experts de revoir les effets du projet Laurentia en considérant la mise en œuvre de ces nouveaux seuils. Les résultats de cette première analyse vous seront acheminés dans les prochains jours. Il est à souligner que ces résultats ne prendront pas compte des mesures de réduction supplémentaires qui seront mises en œuvre dans le cadre des efforts globaux de réduction des émissions atmosphériques des activités du port tel qu'énoncé au préalable.

3 LE POISSON ET SON HABITAT

3.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le rapport provisoire de l'AÉIC conclut à la présence d'effets importants sur le poisson et son habitat et, conséquemment, sur les activités de pêches sportives, commerciales et à des fins traditionnelles. Toutefois, les plus récentes études et les informations obtenues de plusieurs sources semblent indiquer que les populations d'espèces pouvant être affectées par le projet sont actuellement en bonne santé et abondantes dans le fleuve Saint-Laurent. De plus, des efforts supplémentaires ont été faits récemment avec les autorités afin de réduire les effets potentiels du projet et de bonifier les mesures d'atténuation et le programme de compensation. Selon l'APQ, ces éléments d'optimisation du projet devraient permettre la réalisation du projet dans un cadre qui préserve les populations de poisson et leurs habitats et notamment les espèces à statut particulier ce qui fait que le projet et son exploitation n'auront aucun effet résiduel négatif important sur les poissons et leurs habitats.

3.2 FAITS SAILLANTS

Tableau de concordance résumant les efforts de l'APQ pour résoudre les enjeux du MPO présentés dans son Avis du 4 septembre 2020

Dans son Avis du 4 septembre 2020, Pêches et Océans Canada (MPO) a soulevé des enjeux relatifs au projet Laurentia et à son impact sur les poissons et leurs habitats, les espèces à statut particulier et leurs habitats et les pêches autochtones, en particulier en lien avec le bar rayé, l'esturgeon jaune, l'esturgeon noir, l'éperlan arc-en-ciel et l'alose savoureuse (MPO 2020). Depuis septembre 2020, l'APQ a eu plusieurs discussions et tenu quatre (4) ateliers avec le MPO afin de mieux comprendre et mettre en place les moyens nécessaires pour atténuer davantage les impacts du projet. Fort de ce travail d'échange, l'APQ a mis de l'avant :

- de nouvelles mesures d'atténuation importantes, notamment :
 - Une proposition d'une séquence de travaux cohérente avec la nouvelle période de restriction énoncée par le MPO et la mise en place de nouvelles mesures importantes pour prévenir la remise en suspension de MES dans le milieu aquatique.
 - Un programme de compensation bonifié qui offre, selon les experts qui y ont travaillé, un ratio de compensation global de 1,4 :1 couvrant adéquatement toutes les espèces.
- Une revue exhaustive de la littérature pertinente et l'expertise de biologistes et chercheurs du bar rayé dans les provinces maritimes du Canada et aux États-Unis afin d'approfondir les connaissances sur cette espèce et la validation auprès des pairs de certaines conclusions de l'étude d'impacts.

Le tableau de concordance contenu dans la note technique de la firme Écofish vise à revoir systématiquement chacun des éléments soulevés par le MPO dans son Avis et d'y répondre de manière succincte et concrète.

 Interaction entre le projet Laurentia et la population de bars rayés du fleuve Saint Laurent sous la LEP
L'APQ demeure convaincue que le projet Laurentia ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement du bar rayé du fleuve Saint-Laurent, comme stipulé par l'article 73(3) de la LEP (GC 2016) et ce pour deux raisons :

1. la population historique du fleuve Saint-Laurent, identifiée à l'annexe 1 de la LEP (GC 2020), est officiellement disparue du fleuve depuis 1968 (Cosepac 2019) et,
2. la nouvelle population introduite dans le fleuve en provenance de la population du sud du golfe du Saint-Laurent est bien établie, soit en augmentation et autosuffisante.

L'APQ est cependant déterminée à travailler avec les gouvernements fédéral et provincial pour assurer le succès continu de l'établissement de la nouvelle population de bars rayés dans le fleuve pour la mise en œuvre de grands projets en milieu aquatique.

L'APQ est confiante qu'en travaillant en amont des impacts, par la mise en place de mesures concrètes d'évitement, d'atténuation et finalement de compensation proposée, y compris l'amélioration de ces mesures et l'addition de nouvelles mesures depuis septembre 2020, le projet Laurentia ne mettra pas en péril la survie ou l'établissement de la population de bars rayés introduite dans le fleuve Saint-Laurent. Bref, le projet ne touchera l'espèce que de façon incidente.

Mesures supplémentaires en lien avec l'esturgeon jaune et l'esturgeon noir

L'APQ a fait des efforts supplémentaires pour éviter, atténuer et compenser les impacts du projet Laurentia sur les deux espèces d'esturgeon du fleuve Saint-Laurent. En particulier, l'APQ souhaite souligner les nouvelles mesures proposées et les efforts de collaboration avec les peuples autochtones réalisés depuis le dépôt de l'avis du MPO en septembre dernier afin d'augmenter la confiance dans la conclusion d'impacts non significatifs du projet sur ces espèces d'intérêt pour les peuples autochtones.

Le nouveau plan de compensation bonifié comprend quatre projets pour l'esturgeon, dont trois nouvellement ajoutés depuis le dépôt de l'avis du MPO. En somme, les quatre projets de compensation offriront un total de 17,5 ha d'habitat pondéré pour l'esturgeon, soit un ratio de compensation de 2,2:1 pour la superficie pondérée de 8,0 ha potentiellement affectée par le projet Laurentia, tel que spécifié par le MPO dans son avis.

L'un des quatre projets proposés dans le programme bonifié vise le financement d'un programme de recherche pour combler les lacunes concernant les connaissances sur l'esturgeon noir. Cette recherche contribuerait à localiser la (ou les) frayère(s) de cette espèce et définir l'utilisation des habitats critiques par les juvéniles dans le couloir fluvial afin de mieux cibler les mesures de protection pour l'esturgeon noir. Depuis janvier 2021, le Conseil de la Nation huronne-wendat s'est joint à cet effort et a élaboré un nouveau projet en collaboration avec l'APQ pour réaliser deux volets de ce programme d'étude.

Nouvelles informations et optimisation du projet Laurentia depuis le 1er janvier 2021

Depuis janvier 2021, soit lors du dépôt du mémoire de l'APQ le 16 décembre, l'APQ a continué à récolter de nouvelles informations et à optimiser le projet Laurentia afin de résoudre les enjeux soulevés par le MPO. Cette note technique du volet 3 permet de démontrer que l'APQ continue de bonifier son projet en proposant des mesures d'atténuation supplémentaires et un programme de surveillance et de suivi bonifié, notamment par :

- l'électrification des navires à quai : diminution des bruits subaquatiques;
- l'utilisation des rideaux à bulles pour limiter l'apport des MES dans l'habitat du poisson;
- la confirmation des autres mesures énoncées dans le mémoire du 16 décembre dernier et discutées en atelier avec le MPO sur les méthodes de construction :
 - granulats sans particule de moins de 10 mm;
 - confinement des travaux en eaux;
 - revue de la séquence des travaux en adéquation avec la période de restriction suggérée par le MPO.
- l'implication de la Nation huronne-wendat dans les projets de compensation pour l'esturgeon noir;
- la détection par sonar à balayage latéral de l'esturgeon ;
- la poursuite d'échanges des collaborations avec la Fédération des Chasseurs pêcheurs du Québec ;

L'APQ est confiante que l'amélioration des mesures d'atténuation et la mise en place de nouvelles mesures conjointement à la bonification du plan de compensation permettent de proposer un projet qui n'aura pas d'impacts résiduels significatifs sur les poissons et leurs habitats. Il faut cependant noter que le travail se poursuivra avec le MPO, les groupes autochtones et le public au cours des prochains mois.

Nous vous référons aux notes techniques du Volet 3 – Le Poisson et son habitat pour y retrouver tous les détails étayant ces propositions.

4 CONCLUSION

L'Administration portuaire de Québec est consciente que ce projet, comme tout projet majeur, comporte des impacts et qu'il s'inscrit dans une dynamique urbaine qui nécessite des mesures et engagements concrets et ciblés pour rendre le projet acceptable et assurer un développement économique durable conformément aux priorités du gouvernement du Canada. En réponse aux préoccupations soulevées par les citoyens, les Premières Nations et les autorités gouvernementales, l'APQ a continuellement réussi à bonifier son projet. Cette volonté de poursuivre ses efforts sera constante tout au long des phases de construction et d'exploitation du terminal. Nous sommes convaincus d'avoir réuni tous les éléments qui permettent de répondre aux préoccupations énoncées liées à la qualité de l'air et à l'habitat du poisson. L'APQ, ses partenaires et les experts qui l'accompagnent ont mis en place toutes les conditions et les mesures nécessaires pour réduire de façon substantielle les effets résiduels négatifs du projet en vue d'obtenir les autorisations nécessaires.

L'Administration portuaire de Québec est d'avis que les informations déposées seront utiles aux prochains travaux de l'AÉIC et demeure disponible pour répondre à vos questions et à celles de vos experts.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

<Original signé par>

Mario Girard,
Président-directeur general

c.c. Mme **Geneviève Bélanger**
Chef d'équipe, Bureau régional du Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada / Gouvernement du Canada

Mme Stéfanie Larouche-Boutin
Gestionnaire de projet, Bureau régional du Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada / Gouvernement du Canada

P.j.

MÉDIAS ET RELATIONS PUBLIQUES

NOUVELLES AVIS **COMMUNIQUÉS DE PRESSE** MULTIMÉDIA DEMANDE DE TOURNAGE

CONTRIBUTION DU PORT DE QUÉBEC À LA COMMUNAUTÉ: LAURENTIA CONTRIBUERA AUX ORGANISMES COMMUNAUTAIRES DE LA CITÉ-LIMOILOU

12/03/2021

Québec, le 10 mars 2021 – Le Port de Québec s’applique chaque année à poursuivre ses initiatives pour contribuer à l’amélioration de qualité de vie. Au-delà des retombées économiques à l’échelle nationale, provinciale et régionale, il importe pour l’organisation que sa présence et ses activités puissent être aussi profitables à la communauté immédiate qui l’entoure. La contribution de l’APQ dans la population à l’échelle de la grande région de Québec-Lévis se répercute sous différentes formes, qu’elles soient d’ordre financier, par des implications sociales de tout acabit ou par les espaces publics de loisirs offerts à la population. Les multiples échanges avec la population et les organismes situés près du port ont inspiré une initiative additionnelle qui se veut ciblée et dédiée à nos voisins avec qui nous cohabitons quotidiennement.

Aujourd’hui, le Port est heureux d’annoncer qu’il désire profiter de la réalisation du projet Laurentia pour mettre en place d’autres actions concrètes liées à la bonification de la qualité de vie de nos quartiers environnants. De ce fait, le Port de Québec désire créer un fonds lié au succès anticipé de Laurentia et visant à financer des projets destinés aux organismes communautaires et sociaux, dont la portée rejoint les quartiers de La Cité-Limoilou.

L’annonce d’aujourd’hui consiste en la création d’un fonds qui sera alimenté sur une base annuelle via les revenus générés par le terminal portuaire Laurentia. Le Port de Québec accordera une contribution minimale annuelle de 50 000 \$ et bonifiera ce montant en ajoutant 200 \$ par emploi direct généré par Laurentia, et ce, jusqu’à concurrence de 150 000 \$ par année. Rappelons qu’il est prévu que Laurentia génère environ 500 emplois directs par an. Cette nouvelle initiative entrera en vigueur dès la mise en opération de Laurentia. À noter que le calcul des emplois directs générés par Laurentia sera validé sur une base bisannuelle par une firme externe.

Les fonds seront administrés par un comité sur lequel siégeront, notamment, des citoyens des districts de La Cité-Limoilou, des représentants du domaine communautaire et des employés du port résident dans La Cité-Limoilou. Les fonds seront donc directement remis aux organismes qui contribuent grandement à la vie quotidienne de ces quartiers limitrophes au Port de Québec.

Rappelons qu’annuellement, c’est plus de 8000 emplois directs, indirects et induits qui sont générés par les infrastructures du Port de Québec dans la région de Québec-Lévis. Ces nombreux emplois ont un impact positif chez de nombreuses familles. De plus, en raison des nombreux espaces publics sur son territoire et des investissements réalisés périodiquement pour améliorer ceux-ci, des milliers de citoyens peuvent en bénéficier. Qui plus est, le Port s’implique déjà chaque année dans la communauté en soutenant financièrement des causes et des organismes liés à la réussite des jeunes, la lutte

contre le cycle de la pauvreté, l'inclusion des personnes souffrant de déficience physique et la construction de milieux de vie de qualité, pour ne nommer que quelques exemples. Plus récemment, dans le cadre de la pandémie, des employés du port sont intervenus de façon soutenue pour aider de nombreux organismes communautaires. Ces contributions, aussi différentes les unes que les autres, sont structurantes et contribuent à améliorer la qualité de vie de nombreuses familles.

Citation

« Nous le disons et le répétons depuis le début du projet : Laurentia est un bon projet qui profitera aux citoyens de toute la grande région de Québec. L'initiative communautaire et sociale annoncée aujourd'hui nous permettra de redonner encore davantage à la communauté. Une initiative qui s'ajoute aux nombreuses retombées positives qu'aura Laurentia sur notre région. »

— Mario Girard, Président-directeur général, Administration portuaire de Québec

À propos de Laurentia

Grâce à un investissement conjoint de 775 M\$ de Hutchison Ports, du CN et du Port de Québec, Laurentia sera le terminal de conteneurs en eau profonde possédant les caractéristiques environnementales les plus vertes en Amérique du Nord. Il offrira l'accès le plus rapide et à meilleur coût aux marchés du continent nord-américain en ouvrant une nouvelle autoroute maritime entre l'Asie du Sud-est et le Port de Québec à compter de 2024.

Créateur de 7 000 emplois directs, indirects et induits (équivalent de 1750 emplois temps plein/année) au Canada lors de sa construction de 2021 à 2024 et de plus de 1 000 emplois directs, hautement rémunérés, indirects et induits au Canada une fois en activité, le terminal de conteneurs Laurentia accroîtra et sécurisera la chaîne d'approvisionnement et d'exportation du Québec et du pays.

– 30 –

Source et information :

Frédéric Lagacé

Administration portuaire de Québec

418-929-5031

frederic.lagace@portquebec.ca

MÉDIAS ET RELATIONS PUBLIQUES

NOUVELLES AVIS **COMMUNIQUÉS DE PRESSE** MULTIMÉDIA DEMANDE DE TOURNAGE

CONTRIBUTION À LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR LE PORT DE QUÉBEC DÉVOILE LE CONCEPT D'UN FUTUR PARC URBAIN DANS LE SECTEUR DE LA BAIE DE BEAUPORT

05/03/2021

Québec, 5 mars 2021 – Le Port de Québec est fier d'annoncer qu'il procédera à l'aménagement d'un nouveau parc urbain dans le secteur de la Baie de Beauport. Ce projet, qui sera mis à la disposition de la communauté dès 2024 en complément des autres aménagements récréotouristiques annoncés dans le cadre du projet Laurentia, est d'une valeur estimée de plus de 2 M\$. Ainsi, le Port compte aménager de nouveaux espaces récréatifs pour les familles et les citoyens, en plus de planter plusieurs centaines d'arbres et arbustes pour verdir plus de quatre hectares de terrain de la zone récréotouristique qui permettra d'améliorer la qualité de l'air dans les quartiers environnants.

Le nouveau parc sera situé à l'entrée du secteur de la Baie de Beauport et viendra améliorer considérablement l'espace offert aux citoyens sur le site du Port de Québec. Le concept global propose un espace aménagé en plusieurs secteurs végétalisés par des espèces indigènes représentant la forêt boréale, la prairie fleurie et un boisé à arbres feuillus. Les citoyens y découvriront une promenade naturelle et diversifiée qui viendra agrémenter leur visite de la plage et de l'espace récréatif. Cette combinaison de différents milieux naturels permettra aussi de développer la biodiversité écosystémique en créant de nouveaux habitats pour la faune de Québec. Qui plus est, ce parc urbain créera un aménagement visuel de qualité entre la communauté et le terminal Laurentia.

D'ailleurs, le Port de Québec collabore déjà avec plusieurs organismes du milieu depuis plusieurs années pour mener à bien le verdissement, l'aménagement des berges et la mise en valeur de la richesse de la biodiversité environnante. Ainsi, le Port de Québec s'assurera de poursuivre la collaboration avec des organismes tels que l'Association forestière des deux rives (AF2R), le Groupe d'éducation et d'écovigilance de l'eau (G3E) et la ZIP de Québec et la ZIP de Chaudière-Appalaches afin de bénéficier à nouveau de leurs connaissances et expertises respectives pour réaliser ce parc urbain. D'ailleurs, ces efforts de verdissement font partie des actions identifiées par la direction régionale de la santé publique pour améliorer la qualité de l'air dans les quartiers environnants comme Limoilou, tout comme l'usage de poêle à bois plus performant.

Au total, l'espace végétalisé représentera une superficie équivalente à plus de cinq terrains de soccer. Ce verdissement massif fait partie des engagements pour bonifier les nombreux espaces à vocation récréotouristique déjà présents sur le territoire du Port de Québec, et découle de la volonté de rendre le projet Laurentia carboneutre, autant pour sa phase de construction que pour sa phase d'exploitation. Plus précisément, ce concept correspond aux efforts importants du Port de Québec dans le cadre de la mise en œuvre de son plan d'action de développement durable 2017-2022.

Cette annonce vient d'ailleurs s'ajouter au projet de réaménagement de la Baie de Beauport annoncé en juin 2020. En effet, rappelons que le Port prévoit déjà des investissements de 7 millions de dollars pour l'amélioration et le réaménagement de l'espace récréatif. Cette modernisation permettra notamment la construction d'une nouvelle vigie et capitainerie pour les activités maritimes et l'ajout d'une rampe de mise à l'eau et d'un espace dédié à l'apprentissage de la navigation et la bonification des aires de détente et de jeux au bénéfice de tous les usagers de la Baie de Beauport. L'ensemble de ce projet est le fruit d'un travail de co-création entre le Port de Québec et le Forum des utilisateurs de la Baie de Beauport.

Citation

« Le projet de parc urbain que nous annonçons cette semaine s'inscrit dans la volonté ferme de l'APQ de contribuer à la qualité de vie des citoyens et des familles. Qui plus est, ce projet répond à la recommandation de la direction régionale de la santé publique qui suggère de verdir les quartiers centraux afin d'améliorer la qualité de l'air. Notre ville a l'avantage d'être située stratégiquement sur le fleuve Saint-Laurent. La mission du Port est d'utiliser cet avantage pour aider la région à s'épanouir. Le futur parc urbain sera conçu pour les familles, pour les gens de Québec, afin de leur donner accès à des espaces jusqu'ici sous-exploités dans la région, et nous en sommes très fiers. »

— Mario Girard, président-directeur général, Administration portuaire de Québec

À propos de Laurentia

Grâce à un investissement conjoint de 775 M\$ de Hutchison Ports, du CN et du Port de Québec, Laurentia sera le terminal de conteneurs en eau profonde possédant les caractéristiques environnementales les plus vertes en Amérique du Nord. Il offrira l'accès le plus rapide et à meilleur coût aux marchés du continent nord-américain en ouvrant une nouvelle autoroute maritime entre l'Asie du Sud-est et le Port de Québec à compter de 2024.

Créateur de 7 000 emplois directs, indirects et induits (équivalent de 1750 emplois temps plein/année) au Canada lors de sa construction de 2021 à 2024 et de plus de 1 000 emplois directs, hautement rémunérés, indirects et induits au Canada une fois en activité, le terminal de conteneurs Laurentia accroîtra et sécurisera la chaîne d'approvisionnement et d'exportation du Québec et du pays.

– 30 –

Source :

Frédéric Lagacé

Administration portuaire de Québec

418-929-5031

infomedias@portquebec.ca

Pour information :

Laurence Gagnon

418-690-9716

infomedias@portquebec.ca





NATION
huronne-wendat

255, place Chef Michel Laveau
Wendake (Québec) G0A 4V0
Téléphone : (418) 843-3767
Ligne sans frais : 1-877-712-3767
Télécopieur : (418) 842-1108

RÉMY VINCENT

GRAND CHEF DE LA NATION HURONNE-WENDAT
GRAND CHIEF HURON WENDAT NATION

ANNEXE C

Wendake, le 17 mars 2021

Monsieur Mario Girard
Président-directeur général
Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie, C.P. 80, succursale Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4M8

Objet : Appui de la Nation huronne-wendat au projet Laurentia

Monsieur, Kwe,

Comme vous le savez, la Nation huronne-wendat entretient une relation étroite avec l'administration portuaire de Québec (APQ) depuis quelques années déjà. L'APQ étant située au cœur du Nionwentsïo, territoire ancestral de la Nation huronne-wendat, il va sans dire que ses activités sont susceptibles d'avoir des répercussions sur notre Nation.

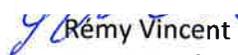
Au cours des dernières années, les professionnels du Bureau du Nionwentsïo et de l'APQ ont travaillé conjointement pour évaluer les impacts et les retombées du projet Laurentia se rapportant à la Nation huronne-wendat. Nos équipes travaillent de concert pour assurer une participation active de nos membres aux activités de l'APQ, tout en permettant des retombées positives pour notre Nation. Des techniciens hurons-wendat ont d'ailleurs participé à certains travaux biologiques menés dans le cadre de ce projet. Ces échanges démontrent une volonté réelle d'intégrer les préoccupations, l'expertise et les savoirs de la Nation huronne-wendat au projet. L'APQ s'est d'ailleurs toujours montrée transparente envers nous, ce qui contribue à entretenir la confiance établie entre nos organisations.

Ce climat de confiance et la qualité des relations amènent donc la Nation huronne-wendat à réitérer formellement son appui au projet Laurentia. Cet appui s'inscrit dans un contexte où l'APQ s'engage à mettre en place des mesures d'accommodement à la hauteur des impacts du projet sur les droits, activités et intérêts de notre Nation.

C'est donc avec enthousiasme que nous souhaitons poursuivre notre collaboration avec l'Administration portuaire de Québec dans le cadre du projet Laurentia, mais également dans le cadre d'éventuelles autres activités et projets portuaires.

Veuillez agréer, monsieur Girard, l'expression de mes salutations distinguées.

<Original signé par>


Rémy Vincent
Grand Chef



Québec, le 23 mars 2021

À l'attention de :
Mme Marie-Ève Lemieux, directrice Environnement
M. Hugues Paris, directeur principal du projet Laurentia
150 rue Dalhousie
Québec, QC, G1K 4C4

Madame,
Monsieur,

Dans ses efforts de poursuivre vers la voie de l'électrification des transports terrestres et maritimes, l'Administration portuaire de Québec (APQ) complète, à la suite du délai octroyé le 23 décembre dernier, la production d'un dernier document qui sera remis à l'Agence dans le cadre du processus d'évaluation.

Le délai octroyé fut bénéfique, puisqu'il aura permis à l'APQ de rencontrer les conseils de quartier, les citoyens et notamment de jeter les premières bases d'un maillage avec la Coop Carbone en vue de tirer avantage de son expertise. L'Administration portuaire de Québec, dans sa volonté d'identifier les potentiels de réduction des GES, souhaite ainsi mettre en œuvre différents projets dans le cadre d'une approche globale ciblant les opportunités les plus porteuses.

La Coop Carbone est une coopérative de solidarité qui a pour mission d'agir face à l'urgence climatique en appuyant la mise en œuvre de projets collaboratifs. Active sur le marché du carbone et dans les secteurs de l'énergie, de l'agriculture/agroalimentaire et de la mobilité, la Coop Carbone mise sur la relation avec ses membres et ses différents partenaires publics et privés pour créer des projets collaboratifs, créateurs de richesse.

C'est donc au cœur même de sa mission que la Coop Carbone a poursuivi ses discussions avec l'APQ pour identifier les premières pistes vers la réduction des GES issus des opérations portuaires, ainsi que pour la construction et l'exploitation du projet Laurentia visant la création d'un terminal de conteneurs en eaux profondes.

Fière de contribuer aux efforts d'atteinte à la carboneutralité, la Coop Carbone souhaite par conséquent maintenir ses travaux et ses démarches en cours avec l'Administration portuaire de Québec.

Veillez agréer, Madame Lemieux, Monsieur Paris, nos meilleures salutations.

<Original signé par>

/ Jean Nolet
Directeur général

Siège social : 502-125, boulevard Charest est, Québec, QC G1K 3G5
Bureau de Montréal : 203-1097, rue Saint-Alexandre, Montréal, QC H2Z 1P8



Montréal, le 26 mars 2021

Mario Girard
Président-directeur général
Administration portuaire de Québec
150 rue Dalhousie
Québec (QC) G1K 4C4

Objet : Lettre d'appui - électrification des opérations portuaires et logistiques au Port de Québec

Monsieur,

Issue d'une volonté de faire du Québec un leader mondial des activités liées à l'électrification des transports, Propulsion Québec mobilise tous les acteurs de la filière autour de projets concertés ayant pour objectif de positionner le Québec parmi les leaders mondiaux du développement et du déploiement des modes de transport terrestre favorisant le transport intelligent et électrique. En effet, le Québec est en excellente position pour aspirer à occuper une place de choix dans le peloton de tête de cette filière déterminante pour la transition énergétique et écologique de notre économie.

C'est dans ce contexte que Propulsion Québec a entrepris des discussions avec l'Administration portuaire de Québec afin d'identifier les premières pistes vers l'électrification des transports des opérations portuaires, c'est-à-dire l'identification d'opportunités en lien avec les opérations portuaires et logistiques actuelles et futures.

Nous comprenons que les défis du Port de Québec sont nombreux à cet égard et que l'Administration portuaire de Québec est prête à agir à titre de leader en cette matière dans son milieu. Propulsion Québec réitère ainsi son intérêt à poursuivre les collaborations entreprises avec le Port de Québec afin de les soutenir dans l'atteinte de leurs objectifs et, par le fait même, contribuer à réduire l'empreinte environnementale des activités du Port et maximiser les retombées socio-économiques de cette judicieuse transition pour le Québec et la région de la Capitale-Nationale.

Sincèrement,

<Original signé par>

Sarah Houde
Présidente-directrice générale



Janet Drysdale

VP Planification financière

935 de la Gauchetière Ouest
Montreal, Québec
H3B 2M9

Lundi le 22 mars, 2021

Mario Girard
Président-directeur général

Par courriel

Cher M. Girard,

Je vous écris cette lettre à la suite de notre discussion concernant l'intention du CN d'évaluer l'utilisation d'équipement électrique à batteries sur notre réseau. Au CN, nous sommes conscients de l'importante responsabilité que nous avons afin de minimiser les impacts de nos opérations sur les communautés dans lesquelles nous opérons, tout en nous assurant d'offrir des services de transport fiables, durables, et plus propres à nos clients.

Le ferroviaire étant une des méthodes de transport de marchandise des plus efficaces et des plus écologiques, son potentiel pour réduire l'impact environnemental du transport de marchandise est énorme, autant dans les chaînes d'approvisionnement actuelles que pour le futur. Depuis des années, la recherche d'efficacité a été une pierre angulaire de notre succès. Grâce à l'opération de locomotives plus économes en carburant, l'utilisation des plus récentes technologies, ainsi que de nombreux programmes, nous sommes parvenus à une réduction de 40% sur 25 ans de notre consommation de carburant et émissions de carbone.

Dans la foulée de nos efforts pour réduire les émissions de nos locomotives, le CN évalue la possibilité d'un partenariat avec les gouvernements et avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de lancer un programme pilote dans le secteur de la Ville de Québec pour tester la faisabilité d'utiliser des locomotives électriques pour déplacer la marchandise sur notre réseau. Les locomotives électriques alimentées par batteries sont une technologie émergente avec le potentiel de réduire la consommation de carburant tout en améliorant l'efficacité, afin de réduire les gaz à effet de serre (GES) et autres émissions dans l'air. Les locomotives électriques peuvent également contribuer à réduire le bruit et les vibrations.

Ce nouveau programme pilote va explorer l'utilisation de locomotives électriques alimentées par batterie dans une variété de situations et conditions environnementales afin d'évaluer leur fiabilité. Les résultats du programme pilote guideront les efforts d'optimisation du parc de locomotives CN à travers notre réseau.

Tel que nous l'avons récemment démontré par notre engagement à acheter et tester des camions électriques construits sur mesure par la compagnie québécoise Lion Electric, ce programme pilote pour l'utilisation de locomotives électriques confirme l'engagement continu du CN à supporter la reprise économique et soutenir la transition vers une économie à faible émissions de carbone en réduisant notre empreinte carbone dans le transport mondial de marchandise.

Cordialement,

<Original signé par>

Janet Drysdale
Vice-présidente Planification financière



Janet Drysdale

Vice President Financial Planning

935 de la Gauchetière West
Montreal, Québec
H3B 2M9

March 22, 2021

Mario Girard
Chief Executive Officer

By email

Dear Mr. Girard:

I am writing as a follow-up on our earlier discussion regarding CN's intention to investigate the practical use of electric battery-power equipment on our network. At CN, we recognize the important responsibility that we have to minimize the impacts of our operations within the communities in which we operate, while providing cleaner, reliable and more sustainable transportation services to our customers.

As one of the most efficient and environmentally friendly ways to move goods, rail has a tremendous potential to reduce the environmental impact of the goods movement supply chain today and into the future. Over the years, the pursuit of efficiency has been the hallmark of our success. With fuel efficient locomotives, leading edge technology and numerous other programs, we achieved a fuel and carbon efficiency improvement of 40% over the past ~25 years.

Continuing our efforts to further reduce emissions from our locomotive fleet, CN is investigating the possibility of partnering with government and supply chain stakeholders to undertake a pilot program in the Quebec City area to test the feasibility of using electric locomotives to move freight on our network. Electric battery-powered locomotives are an emerging technology that can potentially reduce fuel consumption and improve efficiency, thus reducing greenhouse gas and other air emissions. Electric locomotives may also help to reduce noise and vibration effects.

This new pilot program will explore the use of electric battery-powered locomotives in a variety of situations and environmental conditions to assess their reliability and feasibility. The results of the pilot program will inform CN's ongoing fleet and network optimization efforts.

Like our recent commitment to purchase and pilot custom-built electric trucks engineered by Quebec-based The Lion Electric Co., this electric locomotive pilot demonstrates CN's ongoing commitment to encourage economic recovery and support the transition to a lower-carbon economy by reducing the carbon footprint of the global goods movement.

Sincerely,

<Original signed by>

Janet Drysdale
Vice President Financial Planning