



Les observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder

Prolongement du chemin de fer de Dolbeau-Mistassini à Baie-Comeau (Projet QcRail) par Innovation et Développement Manicouagan (ID Manic)

Consultation publique réalisée par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

3211-08-014

27 novembre 2018

MISE EN CONTEXTE

L'article 31.3.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur du projet doit, dans les délais prescrits par règlement du gouvernement, publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet de même que le dépôt au Registre des évaluations environnementales constitué en vertu de l'article 118.5.0.1 de l'avis prévu à l'article 31.2 et de la directive du ministre. L'avis annonçant le début de l'évaluation doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit et dans les délais prévus par le règlement du gouvernement, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. À la suite de cette consultation, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie au Registre des évaluations environnementales les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact.

La consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, concernant le projet de prolongement du chemin de fer de Dolbeau-Mistassini à Baie-Comeau (Projet QcRail) par l'initiateur Innovation et Développement Manicouagan (ID Manic), a débuté le 10 octobre 2018 et s'est terminée le 10 novembre 2018. Les observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder sont présentées dans les sections suivantes.

Tel que le précise la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement, l'étude d'impact du projet de prolongement du chemin de fer de Dolbeau-Mistassini à Baie-Comeau (Projet QcRail) devra faire état des observations sur les enjeux soulevés par les participants à cette consultation publique. Le cas échéant, l'étude d'impact devra décrire les modifications apportées au projet au cours des phases de planification et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations sur les enjeux soulevés.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUÉILLIES SUR LES ENJEUX QUE L'ÉTUDE D'IMPACT DEVRAIT ABORDER

Le tableau ci-dessous regroupe l'ensemble des observations pertinentes reçues dans le cadre de cette consultation, le tout regroupé par enjeu.

Tableau 1 : Synthèse des observations recueillies regroupées par enjeu

Enjeux	Observations recueillies dans le cadre de la consultation
Effets cumulatifs des projets environnants sur le projet QcRail	L'aménagement d'un 3e port en rive nord du Saguenay à Sainte-Rose-du-Nord dans le cadre du projet d'Ariane Phosphate a été soulevé dans la majorité des commentaires. D'autres projets, tel que Métaux Blackrock et GNL, ont également été mentionnés. L'évaluation des impacts cumulatifs du projet QcRail par rapport à ces projets devrait être effectuée en fonction des aspects suivants : trafic maritime, l'écosystème et la qualité du Saguenay et de son fjord et le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, où résident notamment les bélugas, une espèce désignée comme étant menacée au Québec.
La mise en œuvre d'un développement industriel responsable	La rentabilisation et la bonification des infrastructures existantes (ex. espaces d'entreposage, quai multiusager, terminal minéralier et d'hydrocarbures, parc d'entreposage d'hydrocarbures, etc.), telles que le port de Baie-Comeau, plutôt que d'en construire des nouvelles pour chaque nouveau projet nordique. Cela éviterait le développement anarchique du Nord par la réduction de l'aménagement de routes en utilisant un lien ferroviaire unique pouvant desservir plusieurs projets dans la région du Saguenay et du Nord. Evaluer le projet dans sa globalité au point de vue du transport des marchandises et des minerais. La durée de vie du projet QcRail devrait être maximisée. Le projet devrait tenir compte de l'ensemble des utilisateurs potentiels actuels et ceux à venir, de manière à maximiser l'usage de la voie ferrée.
Le maintien de la qualité des habitats floristiques et fauniques	L'emploi d'un lien ferroviaire plutôt qu'un lien maritime ou routier pour les projets nordiques favoriserait la protection du Saguenay, de son fjord et du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent par la réduction du trafic maritime. Évaluation du projet sur l'habitat et sa fragmentation pour le caribou forestier, espèce désignée vulnérable au Québec et menacée au Canada. Évaluation de l'impact cumulatif du projet sur cette espèce, puisqu'il s'ajoute aux perturbations actuelles. La zone d'étude fait partie du Plan de rétablissement du caribou forestier.

La protection des milieux humides et hydriques	Évaluation du fonctionnement, de l'état actuel, de la valeur, des usages associés et des impacts cumulatifs du projet sur les milieux humides et hydriques situés en tête de bassin-versant. Évaluation du projet sur la fragmentation de ces habitats. Évaluation du projet, par rapport aux milieux humides et hydriques, sur les changements climatiques (variation des niveaux d'eau, services rendus par ces milieux), la conciliation des usages du territoire et la protection de la santé publique. Ces évaluations devraient être réalisées pour déterminer le meilleur tracé et proposer des mesures d'atténuation et de compensation adéquates.
La lutte contre les changements climatiques	Évaluation des impacts sur les changements climatiques d'un projet ferroviaire plutôt que des projets maritimes (port et transport par bateau) et routiers (camionnage).
La réduction des émissions de GES	Évaluation de l'émission des gaz à effet de serre (GES) d'un projet ferroviaire par rapport à un projet routier, soit le transport des marchandises par train plutôt que par camion. Évaluer si les GES émis par le projet s'ajouteront aux autres modes de transport existants ou si le projet contribuera à réduire les émissions induites par les autres modes de transport des marchandises.
L'acceptabilité sociale du projet	Planifier et réaliser des séances d'information et de consultation auprès de la population, des acteurs de la région et des nations autochtones. Intégrer les préoccupations soulevées ainsi que les connaissances du territoire et de ses usages dans l'évaluation du projet (ex. usage d'une source d'eau non officielle par des villégiateurs).
Le risque d'accidents technologiques et risque de déversement	Évaluation des risques d'accidents technologiques et des risques de déversement dans le cadre d'une situation se produisant en milieu éloigné.

ANNEXE : OBSERVATIONS RECUÉILLIES SUR LES ENJEUX QUE L'ÉTUDE D'IMPACT DEVRAIT ABORDER

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et ont été reproduits tel quel dans le présent document. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Saguenay	Étant donné que le tracé passe à environ une cinquantaine de kilomètres du site de la mine Ariane Phosphate, je ne comprends pas la minière de refuser d'utiliser ce rail. Pourquoi Ariane Phosphate préfère-t-elle investir dans le réseau routier ? (la route actuelle n'est pas adéquate pour ses camions hors normes de 120 tonnes).	Ce projet règlerait bien des problèmes du côté Saguenay. Ariane Phosphate veut à tout prix à construire un port sur la rive nord du Saguenay, et une route pour y accéder? Bénéficiera-t-elle de subvention si elle s'en-tête dans ces options? À l'heure où l'enjeu environnemental est devenu d'une grande importance et que l'on doit l'inclure dans l'équation développement économique, n'est-il pas déraisonnable de faire du développement industriel d'une manière aussi unilatéral?	Plus de lobby auprès du gouvernement pour obliger les promoteurs industriels à ce concerter dans leurs projets. La construction du chemin de fer pourrait éviter la construction d'un 3e port sur le Saguenay. Ce qui entraînerait moins de trafic maritime dans le fjord. Ce fjord qui se veut une aire protégée pour espèces en péril (béluga) est menacé. D'autres projets industriels s'annoncent dans le même secteur. Le milieu naturel ambiant peut-il supporter toute cette pression? Beaucoup de questions et d'inquiétudes m'habitent et peu de réponses...
Sainte-Julie	Un aspect négligé dans l'étude du projet est l'impact extrêmement POSITIF de protection du Fjord du Saguenay et des environs. Ce projet propose une alternative de transport propre pour tout projet d'exploitation, minier ou autre, situé au nord du Saguenay Lac St-Jean. Plus concrètement et dans un avenir proche, il pourrait desservir, entre autre, le projet minier d'Ariane Phosphate au Lac à Paul (situé à environ 50km du tracé du futur chemin de fer) qui menace l'intégrité du Fjord du Saguenay, sa faune et ses utilisateurs. Mais surtout, il permettrait un développement durable pour l'exploitation de ressources naturelles dans le cadre du Plan Nord. Nos joyaux nationaux tels que Tadoussac, Le parc National du Saguenay, le béluga du St-Laurent, Le parc des Monts-Valins et plusieurs autres se verraient protégés À LONG TERME d'un développement sauvage.		Tout ce qui a trait au bélugas du St-Laurent et à l'augmentation du traffic maritime aux environs de Tadoussac. Votre projet propose une alternative parfaite à toutes ces préoccupations.

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	C'est la première fois que je considère qu'un projet de développement se fait dans un esprit de développement durable au Québec. C'est un aspect très important à prendre en compte.		
La Baie, Saguenay	<p>Je vois dans ce projet de voie ferrée une alternative fort intéressante - sinon la seule à envisager - pour éviter la destruction à tout jamais de l'intégrité du fjord du Saguenay qui nous menace suite à l'autorisation récente de la construction d'un 3e port en rive nord du Saguenay.</p> <p>Un récent rapport rendu public le 20 octobre dernier ne tient pas compte du réchauffement climatique localisé et majeur de tout le secteur de cet éventuel 3e port. Une masse de 280 mètres de longueur avec un mur de 65 mètres de hauteur va réchauffer les environs hiver comme été.</p>	<p>Quant à moi, la voie ferrée desservant tout le nord du Québec est une solution beaucoup plus respectueuse de notre environnement naturel et de toutes les populations habitant à proximité de cette infrastructure - plutôt qu'une route même isolée, pour le transport par camion - garantissant moins d'émissions de GES tout en protégeant le milieu exceptionnel du fjord du Saguenay. Ma préoccupation à son sujet demeure sa durée de vie prévue - que j'espère d'au moins 50 ans.</p>	
Saguenay	<p>Intégrer dans l'étude environnementale du Projet QcRail, le projet de mine d'apatite d'Arianne Phosphate au Lac-à-Paul situé au nord du Lac-Saint-Jean. Celle-ci sera située tout près du projet de QcRail (environ 60km) mais la minière refuse d'utiliser ce lien et préfère la construction d'un terminal Maritime à Sainte-Rose-du-Nord dans le Fjord du Saguenay, ce qui m'apparaît inacceptable.</p>	<p>Je souhaite qu'il y ait une intégration au projet de QcRail pour le transport des marchandises vers les marchés extérieurs pour les projets en développement dans la région du Saguenay Lac-Saint-Jean et au nord de celui-ci (Ex :Arianne Phosphate, plan nord, etc.) afin de créer un plan de transport global et pour ainsi réduire la pression du transport maritime (multiplication de projets à venir (BlackRock, GNL, Terminal en Rive Nord du Saguenay) sur le Fjord du Saguenay et dans les aires protégées (Parc Marin du Saguenay)</p>	<p>Voir études environnementales du Bape (rapport 317) et de L'Acée (ref :80103) pour la construction du Port en Rive Nord du Saguenay à Sainte-Rose-du-Nord, ainsi que celles des projets de BlackRock et GNL au port de Grande-Anse et des impacts cumulatifs de ces projets sur les aires protégées (Parc Marin du Saguenay) et des espèces en péril (bélugas)</p>

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Normandin	<p>Pour l'OBV Lac-Saint-Jean, l'enjeu de protection des milieux humides et hydriques (MHH) devra particulièrement être mis en évidence dans l'étude d'impact (EI). En effet, le projet traversera une multitude de cours d'eau et milieux humides situés en tête de bassins versants. De plus, cet enjeu est relié aux enjeux de la conciliation des usages du territoire et de la protection de la santé publique et doit être considéré dans une perspective de changements climatiques (CC). L'OBV s'entend que les CC doivent être intégrés, tout d'abord, par les variations des quantités d'eau, mais également à travers les services rendus par les MHH en matière d'adaptation aux CC. Pour les MHH qui seront touchés, il sera indispensable d'avoir une connaissance approfondie de leur fonctionnement, leur état actuel, leur valeur, des usages qui y sont associés et des impacts cumulatifs sur ceux-ci afin d'identifier le meilleur tracé et proposer des mesures de compensation.</p> <p>Quelques éléments qui devraient être pris en considération par le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimiser le nombre de traverses de cours d'eau et identifier les cours d'eau intermittents • Dimensionner les ponts et ponceaux en tenant compte des CC, apporter une attention particulière aux ruisseaux intermittents • Considérer la vulnérabilité des eaux souterraines • Analyser les impacts cumulatifs dans les bassins versants 	<p>Le promoteur devra s'assurer de mener des séances d'information et de consultation sur le projet dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et s'assurer d'intégrer les préoccupations de la population et sa connaissance du territoire ainsi que ses usages (y compris les usages traditionnels, par exemple utilisation d'une source d'eau non officielle par les villégiateurs).</p>	<p>PDE http://www.obvlacstjean.org/publications/plan-directeur-de-leau</p> <p>LSJ: http://www.canards.ca/cartographie-detailee-des-milieux-humides-du-quebec/</p> <p>Cartographie des MH: http://paces.uqac.ca/livrables.html</p> <p>Eaux souterraines: https://robvq.qc.ca/public/documents/formations/rdv20/CERFO_ROBVQ.PDF</p> <p>Caractérisation: https://mffp.gouv.qc.ca/les-forets/amenagement-durable-forets/planification-forestiere/plans-</p> <p>Planification forestière: https://mffp.gouv.qc.ca/les-forets/amenagement-durable-forets/planification-forestiere/plans-</p>

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	<ul style="list-style-type: none"> Limiter la fragmentation des milieux humides et s'assurer du respect de zéro perte nette dans les bassins versants 		damenagement-forestier-integre/saguenay-lac-saint-jean/
Saguenay	Je voudrais mettre en lumière deux aspects importants que la réalisation du projet Qcraill permettrait de résoudre quant à la faisabilité du projet Arianne Phosphate (AP).		https://baleinesendirect.org/projets-sur-le-saguenay-le-bape-recommande-une-evaluation-globale/
	D'abord, AP est actuellement en phase de développement de son projet minier du Lac à Paul. Celle-ci prévoit transporter son minerai via un nouveau port maritime qui serait construit en rive nord du Saguenay. Or, le tracé de la future ligne ferroviaire de Qcraill passera à environ 50 km au sud du Lac à Paul. Il apparaît donc qu'il serait plus simple de relier la mine d'AP à la ligne ferroviaire de Qcraill plutôt que d'élargir une route forestière sur 200 km et de construire un nouveau port. Autrement dit, le projet Qcraill permettrait de maximiser des infrastructures déjà existantes et d'éviter un développement anarchique du Nord québécois où chaque mine aurait son chemin, son port, etc. En effet, on imagine mal que le chemin d'AP croise la ligne ferroviaire de Qcraill sans l'utiliser.		

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	<p>Deuxièmement, en transportant son minerai directement à Baie-Comeau, on éviterait ainsi l'augmentation du transport maritime (140 bateaux selon les estimations de AP) dans l'habitat essentiel du béluga, une espèce en voie de disparition. D'autres projets de développement portuaire (Métaux BlackRock, GNL) sont actuellement en évaluation et, s'ils se réalisent, engendreront une augmentation considérable du bruit pour les bélugas. Quand il s'agit d'une espèce en voie de disparition, le principe de précaution prévaut.</p>		<p>https://www.mediaterre.org/actu,20181101014246,16.html</p>
Saguenay	<p>Le projet de prolongement du lien ferroviaire entre Dolbeau-Mistassini et Baie-Comeau est une opportunité particulièrement intéressante pour la mise en valeur des ressources naturelles du nord québécois, notamment celles provenant de la forêt et des mines. Ce projet représente une occasion optimale pour le transport des minerais de Métaux BlackRock inc., vers les marchés internationaux à partir du chemin de fer existant qui dessert Chibougamau. Par ailleurs, le tracé projeté est situé à environ 50 km au sud de la mine du Lac-à-Paul, qu'Ariane Phosphate souhaiterait exploiter à moyen terme en vue d'alimenter le marché mondial en phosphate. Ces deux projets permettraient par la même occasion d'améliorer et de maximiser les installations portuaires de Baie-Comeau.</p>	<p>La construction d'un lien ferroviaire entre Baie-Comeau et l'actuel chemin de fer s'arrêtant à Dolbeau-Mistassini, puis son utilisation par les deux minières précitées permettraient d'économiser la construction d'un troisième port à Saguenay, sauvegardant ainsi ce joyau du patrimoine naturel de la région et assurant une meilleure protection de la faune marine en danger.</p>	

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	<p>L'option ferroviaire présente de nombreux avantages par rapport au mode de transport préconisé actuellement par ces deux promoteurs, soit le transport maritime à partir des installations de Port Saguenay : Grande Anse déjà existant et un nouveau port projeté en rive nord (en face de Grande Anse).</p> <p>En effet ces projets combinés augmenteront dramatiquement l'achalandage sur le Saguenay, au cœur de l'aire vitale du béluga, une espèce en voie de disparition, qu'on a voulu protéger en créant le Parc marin du Saguenay-St-Laurent. Il faut plutôt minimiser le transport maritime dans ce secteur pour assurer une meilleure protection des mammifères marins qui vivent et se reproduisent dans le Saguenay et à son embouchure.</p>		

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
Alma	<p>Morcellement du projet : Afin d'éviter le morcellement de l'évaluation environnementale, l'étude d'impact devrait traiter non seulement du projet de prolongement de chemin de fer, mais aussi des nouvelles installations portuaires (espaces d'entreposage, quai multiusager, terminal minéralier et d'hydrocarbures, parc d'entreposage d'hydrocarbures). Impacts cumulatifs sur le caribou forestier : Le tracé du chemin de fer traverse l'aire de répartition du caribou forestier, espèce désignée vulnérable au Québec et menacée au Canada. La zone d'étude fait d'ailleurs partie du Plan de rétablissement du caribou forestier. Comme le projet s'ajoute aux perturbations actuelles, l'étude d'impact devrait évaluer les effets cumulatifs susceptibles d'engendrer la fragmentation et la perte d'habitats.</p> <p>Gaz à effet de serre (GES) : L'étude d'impact devrait évaluer si le projet induira une diminution réelle du camionnage ou si les transports ferroviaires vont simplement s'ajouter aux transports existants, ce qui augmenterait le bilan de GES.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le CREDD se préoccupe du morcellement du projet dans l'évaluation environnementale, puisque le chemin de fer et les infrastructures portuaires qui en découlent doivent être évalués conjointement pour en mesurer les réels impacts. - Le CREDD se préoccupe de la perturbation potentielle des écosystèmes terrestres et aquatiques par la perte et la fragmentation d'habitats dues à la présence du chemin de fer, aux passages du train, au déboisement et à l'empiettement sur les milieux humides et hydriques, plus particulièrement en ce qui concerne les espèces à statut particulier (ex. caribou forestier) - Le CREDD se préoccupe d'une augmentation possible des émissions de GES, dans le cas où le transport ferroviaire ne contribuerait pas à réduire le transport par camionnage, mais s'ajouteraît plutôt à celui-ci. - Le CREDD se préoccupe des risques d'accidents et de déversements, étant donné que le transport d'hydrocarbures est envisagé sur ce chemin de fer et que le délai 	<p>ÉQUIPE DE RÉTABLISSEMENT DU CARIBOU FORESTIER DU QUÉBEC (2013). Plan de rétablissement du caribou forestier (<i>Rangifer tarandus caribou</i>) au Québec — 2013-2023, 110 p.</p> <p>BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2015). Rapport d'enquête et d'audience publique – Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac à Paul au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 241 p.</p>

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	<p>Navigation sur le Saguenay : L'étude d'impact devrait évaluer l'influence que le projet aura sur le transport maritime dans la rivière Saguenay. Est-ce que cela entraînera une diminution du nombre de bateaux commerciaux et donc, une meilleure protection de l'écosystème de la rivière?</p> <p>Synergie avec le projet minier d'Arianne Phosphate : L'étude d'impact devrait évaluer la possibilité qu'Arianne Phosphate utilise le chemin de fer pour exporter son minerai.</p>	<p>d'intervention pourrait être plus long en zone isolée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le CREDD se préoccupe de la consultation et de l'implication des acteurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean et des autochtones à toutes les étapes du projet, d'autant plus que la plus grande partie du tracé du chemin de fer est dans cette région. 	
Saguenay	<p>Considérant que l'évaluation Environnementale vise , notamment à prévenir la détérioration de la qualité de l'environnement et à maintenir la biodiversité et la pérennité des écosystèmes, notre collectif estime que le transport du concentré de produit du projet minier Arianne Phosphate , situé au Lac à Paul, à environ cinquante kilomètres au nord du tracé du projet Qc Rail, pourrait être transporté par cette future voie ferrée. Notre collectif s'oppose au projet de terminal maritime en rive nord du Saguenay qui serait le troisième port de ce type dans un périmètre de quelques kilomètres seulement. Qui plus est, pour ne répondre qu'au besoin d'un seul client, la minière Arianne Phosphate pour une période estimée à 26 ans. La construction et l'exploitation d'un port industriel a des impacts environnementaux multiples sur un parc marin comme celui du Saguenay. Ce projet de troisième port laisserait aux générations futures une cicatrice irréversible sur la qualité</p>	<p>Que le projet tienne compte de l'ensemble des utilisateurs actuels et ceux à venir, de manière à maximiser l'utilisation de la voie ferrée . Nous savons que le transport par train est connu comme plus économique en émission de gaz à effet de serre que le transport par camion. Avec tous les projets futurs liés au développement du grand nord, l'utilisation d'une telle voie ferrée doit être Optimisée , de manière à éviter la multiplication des routes d'accès, sur un territoire encore vierge et composé de milieux sensibles .</p>	<p>Baleines en direct , publication du 01/11/2018 : Projets sur le Saguenay, le BAPE recommande une évaluation globale.</p>

Ville / Municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupation	Référence
	<p>du paysage. D'ailleurs votre ministère en fait mention dans ses commentaires la l'agence Canadienne d'évaluation Environnementale. Le chemin de fer (Projet QcRail) permettrait à la minière de rejoindre soit le Port de Grande Anse, ou celui de Baie-Comeau, par le train plutôt que de se diriger par camion vers un terminal encore inexistant. Ceci aurait comme avantage, dans le contexte des défis environnementaux majeurs auxquels nous avons à faire face, de réduire l'empreinte carbone du projet et de protéger le fjord.</p>		<p>Tous les commentaires émis à l'Agence canadienne d'évaluation Environnementale dans le cadre de l'étude préliminaire du Projet Terminal maritime en rive nord du Saguenay. Les lettres (Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay-Lac-Saint-Jean, EURÉKO ainsi que celles des Collectifs et l'Anse à Pelletier et de la Batture) envoyées à la ministre Catherine McKenna, Avant le dépôt du rapport final de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, pour le projet de Terminal maritime en rive nord du Saguenay.</p>



**Ministère
de l'Environnement
et de la Lutte contre
les changements
climatiques**

Québec 