

241

DQ17

Par télécopieur et par courrier : 514 288-1185

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

Québec, le 11 janvier 2007

Monsieur Jean Trudelle
Directeur
Permis et affaires réglementaires
Rabaska
999, rue de Maisonneuve Ouest, bur. 1600
Montréal (Québec) H3A 3L4

**Objet : Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des
infrastructures connexes**

Monsieur le Directeur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veillez trouver, annexées à la présente, des questions pour lesquelles la commission d'examen conjoint compte sur votre collaboration afin que l'information demandée soit rapidement rendue disponible compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 29 janvier 2007.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Josée Primeau
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

Questions complémentaires adressées au promoteur (DQ17)

- C18. Compte tenu de l'importance du potentiel de remplacement de combustible favorable à l'usage du gaz naturel et du rôle que joue le prix dans ce potentiel et tenant compte de votre graphique intitulée « Évolution des prix du gaz naturel- Page D01-9-Justification du projet » (Code BAPE: DA21), ainsi que des avantages écologiques de l'éventuel remplacement des combustibles à haute teneur carbonique par le gaz naturel dans le cadre de votre projet, est-il possible de nous fournir le même graphique en dollar par unité d'énergie (joule) pour le gaz naturel et le pétrole respectivement ?
- C19. Quelle est votre estimation actuelle de la part captive de votre futur marché industriel, à savoir la partie qui ne peut se passer du gaz naturel comme combustible ou comme « feedstock » chimique ?
- C20. Sur la base de l'expérience historique de Gaz Métro au Québec, et de l'industrie gazière en Ontario, au cours des 20 dernières années, à partir de quel écart de prix entre le gaz naturel et le pétrole, la partie non captive du marché industriel serait-elle susceptible d'abandonner le gaz naturel pour des combustibles à plus haute teneur carbonique ?
- C25. Selon l'addendum D, Séance de mesure de bruit complémentaire – Climat sonore initial – Septembre 2006 (page 11), de votre étude d'impact, il y aurait un dépassement du critère du MDDEP en matière de bruit d'un décibel à l'adresse 1, rue de Vitré le jour en phase de construction. Selon la même source, toujours durant la phase construction, il y aurait un dépassement encore plus élevé du critère du MDDEP de l'ordre de 13 décibels à l'adresse 950, Domaine de Pêche. La commission vous prie de bien expliquer l'écart entre cette information et l'information donnée par vous pendant la séance du 7 décembre, notamment pour ce qui est des diapositives G03-19-20_22_23_26_59_66_80 en ce qui concerne le bruit associé à la phase construction de l'éventuel projet.
- C32. Dans le PR5.3.2, annexe A il est possible de trouver des cartes avec l'identification des éléments sensibles pouvant être situés dans une zone où le rayonnement thermique est de 5 kW/m² (pour brèche de 1 500 mm et 750 mm) lorsque le méthanier passe devant l'île d'Orléans et lorsqu'il approche le terminal projeté. Pouvez-vous nous fournir ces mêmes renseignements en tenant compte de la nappe initiale pour une brèche de 750 mm ?
- C33. Au tome 3, volume 1, chapitre 7, page 7.48, il est mentionné qu'une programmation d'exercices en intervention d'urgence sera mise en place. À quelle fréquence planifiez-vous ces exercices ?

Questions complémentaires adressées au promoteur (DQ17)

- C34. Un plan commun de sécurité navire/terminal serait établi pour chaque méthanier. Est-ce que chaque méthanier aurait aussi son propre plan de mesure d'urgence ? Le cas échéant, qui le ferait et la révision serait effectuée à quelle fréquence ?
- C35. Les effets dominos ont été traités dans l'étude d'impact. D'ailleurs à la page 27 (Annexe F-1 tome 3 volume 2) il est indiqué qu'un accident au terminal pourrait se propager vers d'autres équipements comme le gazoduc mais que c'est peu probable. Peut-on savoir qu'elle est la probabilité d'un tel accident, ainsi que celle pour la situation inverse aussi ? (Accident au gazoduc, impact sur le terminal ?)
- C36. À la figure 3.13 de l'annexe F-2 du tome 3 volume 2, il y a un schéma illustrant les accidents maritimes par type d'accident. Ceux liés au feu et explosion, bien qu'il soit en troisième en ordre d'importance, ne sont pas expliqués dans le texte plus bas. Pouvez-vous nous fournir l'information ?
- C37. À la page 58 du tome 3, volume 2, annexe F-2, il est fait mention que divers organismes recommandent des critères d'acceptabilité des risques qui, une fois rassemblés, permettent de définir des critères d'acceptabilité pour la navigation des méthaniers. Qui sont ces organismes ?
- C38. Où serait entreposé le mercaptan butylique tertiaire et en quelle quantité ?
- C39. Quel serait le public ciblé (en terme de proximité physique de vos installations) pour la communication des risques qui serait réalisée avant l'exploitation du terminal ?
- C40. Y aura-t-il des mesures de sécurité additionnelles lorsque le gazoduc traversera une zone à risque de glissement de terrain ?
- C46. En complément à la question C1 vous ayant déjà été acheminée par la commission, serait-il possible de nous fournir, dans la mesure où les données vous sont disponibles, une liste d'accidents, d'explosions ou feux majeurs survenus sur le réseau de distribution gazière en milieu urbain ainsi que sur les gazoducs, au courant des vingt dernières années et le tout à l'échelle canadienne ?

Questions complémentaires adressées au promoteur (DQ17)

Compte tenu:

1-De l'importance dans la justification de votre projet du potentiel de remplacement bénéfique des combustibles plus polluants et ayant une teneur carbonique plus élevée par du gaz naturel plus propre et à moindre teneur carbonique ;

2-de l'importance dans la justification de votre projet du rôle bénéfique que la gaz naturel est apte à jouer dans la transition vers des formes d'énergie plus propres et à caractère écologique durable ;

3-des difficultés et incertitudes des plus en plus manifestes concernant la sécurité d'approvisionnement de l'Europe en gaz naturel et en pétrole des sources russes et transitant par Bélarus et l'Ukraine ;

4-de la possibilité que de telles incertitudes pourraient augmenter la demande de l'Europe pour l'importation du GNL à court ou moyen terme ;

5-qu'une telle demande accrue exercerait des pressions à la hausse sur le prix du GNL à l'échelle du marché international ;

6-que l'Amérique du Nord serait désavantagée côté transport dans une telle situation de demande accrue, compte tenu du parcours trans-atlantique et des coûts supplémentaires qu'il implique ;

C47. Quelles mesures font partie du montage du projet à l'état actuel, ou seraient envisageables, afin de s'assurer que les avantages prévus pour le Québec et l'Ontario, en termes de prix et de sécurité d'approvisionnement, seraient effectivement assurés ?