

Envoi par courrier et par courriel

Québec, le 19 mai 2006

Monsieur Joël Forrest  
Directeur, Affaires réglementaires  
TransCanada  
450, 1<sup>st</sup> Street SW  
Calgary (Alberta) T2P 5H1

**Objet :   Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna**

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue du 8 au 12 mai derniers sur le projet mentionné, la commission conjointe, chargée de l'étude de ce dossier, désire vous soumettre ses questions et celles des citoyens :

**1. Le ravitaillement et le besoin pour un troisième réservoir**

- 1.1. Le promoteur prévoit un débit annuel moyen de 589 930 m<sup>3</sup>/h à l'entrée du gazoduc. Est-ce que ce gaz est sous pression ?
  - 1.1.1. Si oui, à combien de m<sup>3</sup> liquide correspond un m<sup>3</sup> gazeux envoyé dans le gazoduc, incluant les pertes du procédé, notamment la partie à basse pression utilisée pour le chauffage des vaporisateurs ?
  - 1.1.2. Et à combien de m<sup>3</sup> gazeux à la pression atmosphérique ?
  - 1.1.3. À ce débit, combien de temps faut-il pour vider un réservoir de 160 000 m<sup>3</sup> ?
- 1.2. La commission doit se prononcer sur un projet à deux réservoirs et non à trois tel que déterminé par le promoteur. Dans cette optique, est-il possible d'installer le second réservoir à l'emplacement du troisième tel qu'illustré à la figure 6 du document de réponses aux questions et commentaires du MDDEP, QC-016 ?

...2

1.3. Il est mentionné que l'ajout d'un troisième réservoir n'aura pas d'influence déterminante sur la fréquence des méthanières, puisque cette dernière est fonction du débit du terminal et de la taille des méthanières, et non de la capacité des réservoirs installés. Si un autre réservoir était installé, quel serait l'effet sur les autres installations du terminal, regazéification, etc. ?

1.3.1. Quel serait l'effet sur le diamètre du gazoduc prévu ?

## **2. La sécurité terrestre et maritime et la planification des mesures d'urgence**

2.1. À la figure 9.1-5 du rapport principal de l'étude d'impact (mai 2005), pouvez-vous expliquer le tableau ?

2.2. À la page 9-40 du rapport principal de l'étude d'impact (mai 2005), expliquer vos calculs de collision. C'est 300 à 6 000 navires à la dérive qui sont utilisés, est-ce des erreurs de pilotage ?

2.3. Comment la distance de passage des navires influence-t-elle la probabilité de collision avec le terminal ?

2.4. Quels sont les impacts de la circulation des méthanières sur la sécurité du public dans la zone 1 ? (PR8.3, p. 4-4)

2.5. À la page 9-62 du rapport principal de l'étude d'impact (mai 2005), expliquez le détail du calcul de la formule ?

2.6. En cas d'effet de tonneau, quelle serait la pression dans le réservoir et quels seraient les moyens pour évacuer le gaz de façon sécuritaire ?

2.7. Pourquoi est-il question de risque d'explosion dans votre plan de mesures d'urgence préliminaire alors que ce risque n'est pas traité dans votre analyse de risques ?

2.8. Vous dites que la grotte découverte sur la rive nord du gros Cacouna ne sera pas touchée par les vibrations. À quelle distance du terminal est située la grotte ?

2.8.1. Expliquez les effets appréhendés sur la sécurité des visiteurs pendant les travaux de construction ?

2.8.2. La grotte pourrait-elle subir l'action des vagues provoquée par la circulation des méthanières ?

2.9. En cas d'accident industriel majeur, quelles pourraient être les conséquences sur la santé et la sécurité des travailleurs du terminal et ceux du Port de Cacouna ?

2.9.1. Quelles sont les mesures de sécurité prévues pour les prémunir de ces conséquences ?

- 2.10. Est-ce possible d'établir une équivalence entre les scénarios sélectionnés pour l'analyse de risques (celui maritime p. 9-68 du rapport principal et les trois terrestres à la page 9-71) avec les notions de scénarios normalisés et alternatifs ?
- 2.10.1. Par exemple peut-on affirmer que le scénario d'accident maritime présenté correspond au scénario normalisé et que les trois scénarios terrestres correspondent à des scénarios alternatifs ?
- 2.11. À quelle distance des résidences et des chalets le promoteur entend-il implanter le terminal méthanier et les réservoirs ?
- 2.12. Il est mentionné dans le rapport principal de l'étude d'impact que la densité de la population est un facteur à respecter face à l'éventualité de l'implantation d'un port méthanier. Le village de Cacouna est composé de plus de 1 000 personnes, et ce, sans y avoir compté les enfants. De plus, il est à noter que des résidences se retrouvent à moins d'un kilomètre de l'endroit où sera construit le port méthanier. Est-ce que la population de Cacouna est moins importante que la population de Lévis ou toute autre municipalité du Québec ?
- 2.12.1. Est-ce qu'il faut comprendre que 1 000 personnes blessées à Cacouna, lors d'un accident au port méthanier, seraient probablement moins dommageables ?
- 2.12.2. Quelles seront les dispositions du promoteur afin d'éviter les accidents et drames humains qui pourraient survenir à la suite de l'augmentation du transport routier ?
- 2.13. Le promoteur croit qu'il y aurait des coûts pour assurer la sécurité de la municipalité. La compagnie s'engage-t-elle à payer ces dépenses ?
- 2.13.1. Quels en seront les coûts et quelles facettes de la sécurité devraient être améliorées ?
- 2.13.2. Est-ce qu'une entente a été réalisée avec la municipalité ?
- 2.14. Pourriez-vous nous fournir un plan d'urgence utilisé dans un autre terminal méthanier ?
- 2.15. Lors des audiences, une distinction a été faite entre une zone d'événements et une zone de conséquences. Le site de la zone d'événements inclut cinq composantes principales : le site d'amarrage, les bras de déchargement, la conduite ou ligne cryogénique, les réservoirs de GNL puis les système de regazéification. Si, par souci de protéger le marais et de s'éloigner des réservoirs de mazout existants, on devait repousser les réservoirs plus loin, la zone d'exclusion prévue devrait-elle accompagner la ligne cryogénique tout le long de son nouveau parcours ?
- 2.15.1. Quelles sont les prescriptions ou normes généralement reconnues à cet égard ? Existe-t-il des normes pour chacune des composantes identifiées ?

- 2.16. Veuillez expliquer les conséquences d'un contact entre le GNL et l'hydroxyde de sodium, de même que les conséquences entre le GNL et l'azote.
- 2.17. Sachant que le méthanier est susceptible de rencontrer des navires transportant des matières dangereuses, y a-t-il des produits ou substances qui ne devraient pas entrer en contact avec le GNL ?
  - 2.17.1. Que pourrait-il survenir s'il y avait une interaction avec ces produits ?
- 2.18. Selon le promoteur, les vapeurs de GNL peuvent former un mélange inflammable avec l'air qui, en cas d'incendie, pourrait dégager une force explosive causant des dommages structuraux. Pourriez-vous élaborer davantage sur ce risque et les conséquences inhérentes ?

### **3. La qualité de l'air**

- 3.1. Dans la deuxième série de réponses aux questions et commentaires du MDDEP, à la question QC2-10, pouvez-vous établir clairement la signification des en-têtes de colonne « Limites du RQA », « Bruit de fond » et « Ambiant MDDEP » ?
- 3.2. Pouvez-vous expliquer comment sont obtenues les émissions cumulatives dans le tableau 5.3-21 du rapport principal l'étude d'impact (mai 2005) ?
- 3.3. Quelle quantité de gaz naturel devrait remplacer le charbon et le pétrole dans les utilisations industrielles aux États-Unis pour obtenir un gain significatif de la qualité de l'air au Québec ?
- 3.4. Dans l'étude d'impact, rapport principal (mai 2005), pouvez-vous expliquer le tableau 5.3-31, notamment la combinaison du niveau de référence avec les retombées du chantier ?
- 3.5. Toujours dans le même document, les émissions du tableau 5.3-28 sont-elles différentes de celles de la figure 5.3-23 ?
- 3.6. Le promoteur peut-il garantir que son projet ne produira pas d'odeurs perceptibles dans l'environnement ?
- 3.7. Advenant le cas d'émission d'odeurs perceptibles, quelle sera cette odeur et existe-t-il un moyen technique de l'éliminer ou de l'atténuer ?
- 3.8. Compte tenu que les données d'échantillonnage des NOx datent de près de 10 ans et sachant que les consommations d'énergie ont augmenté de façon significative au cours des 10 dernières années, pourquoi ne pas avoir fait de campagnes d'échantillonnage de la zone d'installation du terminal ?

#### 4. Le climat sonore

- 4.1. L'identification de la source de bruit pour le dynamitage définit une zone qui ne correspond pas à la zone de dynamitage telle que précisée aux figures du document de réponses aux questions et commentaires du MDDEP (QC-069) et du document de réponses aux questions et commentaires de L'ACEE (figure Q-023-2). Dans ces deux dernières figures, le dynamitage épargnait la zone du nid de Faucon pèlerin, mais pas dans 5.4-1, pouvez-vous expliquer ?
- 4.2. Expliquez pourquoi il n'y a pas de niveau maximum dans le cas de l'exploitation et aucune source de bruit ponctuel fort ?
- 4.3. Les émissions sonores pour l'enfoncement des palplanches seraient de 132 dBA. Quel serait le niveau sonore pour le battage ou le vibrofonçage ?
- 4.4. Dans le rapport principal de l'étude d'impact, au tableau 5.4-13, expliquez l'impact sonore au point A-2 ?
- 4.5. Est-il réaliste de baser votre analyse de la pollution sonore sur une seule mesure du bruit ambiant (une seule période de 24 heures aux 5 stations durant l'hiver) ?
- 4.6. Comment peut-on dire que « la durée des événements sonores engendrés par le passage des méthaniers et des remorqueurs sera inférieure à 15 minutes dans le pire des scénarios » (Addenda au transport maritime, page 8-1) en parlant d'un ensemble méthanier-remorqueur qui passe devant un point de l'île Verte à environ 5 noeuds (soit environ 9 km/h) ou d'un ensemble méthanier-trois remorqueurs qui accosteront au port de Gros-Cacouna ?
- 4.7. Une différence de 11 décibels étant considérée comme importante, pourquoi est-il dit à la page 6-38 de l'Addenda au transport maritime que « les niveaux sonores de passage (des méthaniers) peuvent osciller approximativement entre 26,0 et 33,0 dB (tableau 6.3-6) », alors que les niveaux de bruit dans ce même tableau 6.3-6 sont de « environ 22 » à « environ 26 » ?
- 4.8. Le bruit constant qui serait généré par les activités du terminal pourrait nuire à la pratique de l'observation de la nature même si ce bruit apparaît faible au premier abord. Une bonne partie de l'identification des oiseaux se fait par leur chant. Les plus discrets, comme le Bruant de Nelson et le Râle jaune, deux autres espèces en péril qui fréquentent le marais, seront moins audibles et risquent de passer inaperçus. Le promoteur nous a déjà assuré que la pratique de l'observation de la nature ne serait pas affectée par l'implantation du terminal méthanier. Cependant, dans la synthèse de l'étude d'impact, il est spécifié que l'impact du bruit mesuré au marais (point A1) n'a pas été analysé puisqu'il ne s'agissait pas d'une zone habitée. Or, cette zone est la plus près du site où seraient érigées les installations du port méthanier. Le promoteur peut-il faire l'analyse des impacts du bruit pour :
  - le Bihoreau gris dont le dortoir se trouve tout à côté ;
  - le Râle jaune qui utilise la partie du marais située assez près ;
  - les observateurs qui fréquenteront le secteur ?

- 4.9. Est-ce qu'un tableau existe pour le récepteur A1 comme dans le rapport principal de l'étude d'impact, tableaux 5.4-10 à 12 ? ...6

## **5. La qualité de l'eau et des sédiments**

- 5.1. Où serait situé le bassin de décantation chargé de recueillir les eaux de ruissellement du port ? Sera-t-il permanent ?
- 5.2. Quelles seraient les mesures de contrôle du ruissellement et de l'érosion prises durant la période de construction ?
- 5.3. Veuillez expliquer pourquoi dans la détermination du changement des niveaux de MES, la vitesse des hélices par rapport à la remise en suspension des sédiments au poste d'amarrage n'a pas été considérée ?
- 5.4. Les eaux utilisées pour regazéifier le GNL, seraient-elles traitées ou rejetées dans le fleuve ?
- 5.4.1. Quelle en sera la quantité ?
- 5.4.2. Quelle en sera la température ?
- 5.4.3. Quel en sera l'impact sur l'écosystème du fleuve (faune et flore marines) ?
- 5.5. Le rejet d'eau excédentaire lié à l'utilisation des vaporisateurs par combustion submergée sera-t-il contaminé ?

## **6. La faune, la flore et ses habitats**

- 6.1. Dans le document de réponses aux questions et commentaires du MDDEP :
- 6.1.1. De quelle zone d'alimentation et de repos parle-t-on dans le dernier paragraphe de QC-074 et qui ne pourrait pas être utilisée une fois par semaine en moyenne ?
- 6.1.2. Quelles autres zones pourraient alors être utilisées ?
- 6.1.3. Quels pourraient alors être les effets sur les habitudes des oiseaux marins, en particulier des guillemots ?
- 6.2. Dans le rapport principal de l'étude d'impact, p. 6-45, tableau 6.4-8, que signifie « réduction prévue de l'efficacité de l'habitat » pour les Guillemots à miroir ?
- 6.2.1. Comment peut-on traduire cela concrètement ?
- 6.2.2. Que sait-on des effets du bruit et des répercussions de la navigation sur le maintien ou l'abandon d'un habitat de ce type (durée, fréquence, intensité de la perturbation) ?

- 6.2.3. Pourquoi avoir planifié l'inventaire de la colonie de Guillemots à miroir durant la première année de construction ?
- 6.2.4. Existe-t-il d'autres perturbations qui pourraient être d'intensité assez forte pour conduire des espèces à abandonner un habitat (par exemple : concasseur, battage des pieux) ?
- 6.3. Où et comment les pertes d'habitats du poisson peuvent-elles être compensées ?
- 6.4. L'utilisation de pellicules de plastique pour empêcher le Faucon pèlerin de nicher pourrait conduire ceux-ci à abandonner le site. Existe-t-il d'autres lieux potentiels de nidification (démontrés) aux alentours qui permettraient au couple de conserver le même territoire ?
- 6.5. Le promoteur précise que « *La présence d'aire de frai active près du site n'est pas prévue pendant les travaux de forage et dynamitage, qui s'échelonnent sur trois mois (janvier à mars 2007)* ». Les Chaboisseaux bronzés et à épines courtes (et la limite pour la Limace Atlantique) sont en période de frai pendant l'hiver et le printemps. Or, le promoteur a identifié ces espèces comme potentiellement présentes en zone intertidale dans la ZEL, sans toutefois être en mesure de confirmer si elles y frayaient. Par mesure de précaution, la somme vectorielle des vitesses des particules (PPV) devrait ainsi être inférieure à 13 mm/s durant la période d'incubation des œufs, telle que précisée dans la directive de MPO. Quelles sont les intentions du promoteur à cet effet ? (PR8.6, Q-023)
- 6.6. Comment le promoteur s'assurera-t-il du respect de la mise en place des mesures d'atténuation par les différents entrepreneurs impliqués lors des travaux de construction et lors de l'exploitation ?
- 6.7. Quels sont les objectifs recherchés lorsqu'il est question de réaliser un suivi sur les mammifères marins lors des travaux ? (PR5, QC142)
- 6.8. Discutez des impacts sur l'habitat du poisson lors de la disposition d'un lit de gravier et de roches nivelées de 20 cm pour limiter l'érosion et pour consolider le fond marin.
- 6.9. On précise que le nid de Faucon pèlerin recensé en 2004 dans la portion de la falaise à dynamiter était inactif en 2004 et en avril-mai 2005. Qu'en est-t-il de sa fréquentation au printemps 2006 ?
- 6.9.1. Des inventaires ont-ils été complétés ce printemps ?
- 6.10. On précise dans le document des réponses aux questions et commentaires de la deuxième série de l'ACEE, Q2-06, que des nichoirs pourraient être installés dès l'été 2006 afin que les oiseaux les repèrent. Qu'en est-il de ces travaux ?
- 6.10.1. Y aura-t-il en effet installation de nichoir dès cet été ?

- 6.11. Bien qu'aucun dynamitage ne soit prévu sur la falaise abritant le nid du Grand-Corbeau (falaise sud-est), il est mentionné que l'oiseau pourra revenir sur les lieux lorsque « le niveau d'activités sera revenu à la normale ». Sachant que les travaux de construction seront échelonnés sur près de 3 ans, comment évaluez les chances que le Grand-Corbeau revienne dans le secteur ?
- 6.12. Le cas d'un déversement de mazout n'est pas examiné parce que la quantité serait moindre que celle de GNL et que les effets sont connus dans les rapports de déversements. Quels seraient les effets d'un déversement maritime de mazout et quelles espèces pourraient être touchées ?
- 6.12.1. Commentez sur la gravité comparée aux effets du GNL.
- 6.13. « *La construction du poste d'amarrage proposé dans des eaux plus profondes réduira les risques de remise en suspension des sédiments en raison du sillage des hélices.* » La profondeur à la localisation du poste d'amarrage a été choisie en fonction du tirant d'eau minimal requis pour accueillir les méthaniers de grande taille. Étant donné que la profondeur du poste d'amarrage est de 15 m et que le tirant d'eau d'un méthanier est d'un maximum de 12 m à son arrivée (plein), comment affirmer que la remise en suspension des sédiments sera réduite à cause des eaux profondes ?
- 6.13.1. A-t-il été déterminé (par exemple par modélisation) que le 3 m restant sera suffisant pour réduire la perturbation des sédiments, par rapport aux forces générées par l'hélice, tant en mode neutre qu'en mode de départ ou d'arrivée ?
- 6.14. Relativement aux eaux de ballast, 165 000 m<sup>3</sup> est une quantité importante d'eau soutirée en un temps relativement court. La force de pompage ainsi que le lieu ne pourraient-ils pas créer un impact sur les éperlans ou autres espèces de poissons pélagiques qui pourraient être en période de migration au même moment ?
- 6.15. L'accès au bassin ouest par la route du quai pour l'observation de la faune sera-t-il toujours possible une fois le projet enclenché ?
- 6.16. Sur la base de quelle analyse concluez-vous qu'aucun changement d'importance dans le nombre de mammifères marins ne serait anticipé dans la zone d'étude ?
- 6.17. Quel sera l'impact des rejets d'azote et de gaz naturel par les cheminées de ventilation sur les colonies d'oiseaux présentes dans ce secteur et sur la végétation de l'Île de Gros Cacouna ?
- 6.18. En 2004, un couple de Faucons pèlerins a niché dans la carrière qui se trouve sur le terrain où serait érigé le terminal méthanier. Ces oiseaux de proie ont donné naissance à au moins deux fauconneaux. Cette espèce en péril est classée menacée au Canada et vulnérable au Québec. Le 11 mai dernier, lors de la première partie de l'audience publique, un représentant du promoteur a dit que le Faucon pèlerin avait niché ailleurs en 2005. Pourtant, à notre connaissance, aucun autre nid actif n'a été signalé dans les environs. En aurait-t-on trouvé un sans l'avoir rapporté ?



6.18.1. Si c'est le cas, comment le représentant du promoteur peut-il être certain qu'il s'agissait du même couple ?

(Nous posons ces questions car, en 2005, des observateurs ont signalé des comportements territoriaux de la part d'un faucon pèlerin aux alentours du nid utilisé en 2004. Ces comportements ont été notés au printemps et à l'automne. De plus, un faucon pèlerin a été photographié debout sur ce nid le 23 avril 2006. Cette espèce a d'ailleurs l'habitude de réutiliser le même nid année après année.)

- 6.19. Les installations du terminal méthanier engendreraient des rejets nocifs. Avec les vents dominants qui pousseront les nuages et la vapeur vers le marais ainsi qu'avec la pluie qui entraînera occasionnellement plus de retombées au sol, le marais accumulera ces rejets toxiques. Lors d'une séance d'information (printemps 2005), un spécialiste engagé par le promoteur nous a assuré qu'il n'y aurait aucun impact à la suite de ces accumulations. Pourtant, les pluies acides ont un effet négatif sur la végétation et sur l'acidification des lacs et des milieux humides. Comment se peut-il que des accumulations de substances nocives pendant tant d'années d'exploitation n'aient aucun impact négatif ?
- 6.20. Pourriez-vous expliquer les restrictions qui s'appliquent sur un territoire fédéral en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* ?

## **7. L'utilisation du territoire**

- 7.1. Où est située la plage publique du village de Saint-Georges de Cacouna ?
- 7.2. Si les détails du projet éco-touristique de la Première Nation Malécite de Viger sont connus depuis le 1<sup>er</sup> mars 2005, quels sont-ils ?
- 7.3. « Les résidants des communautés voisines ne devraient pas fréquenter la zone dans le voisinage immédiat du chantier ». Selon la simulation des émissions atmosphériques de la section 5 du rapport principal (p.7-25 et 28) les dépassements toucheraient la montagne jusqu'aux chalets et la zone de l'étang et du marais. Quels seraient les effets sur les activités récréotouristiques (précisez quelles activités seraient responsables du dépassement et comment elles pourraient interférer avec les observateurs et promeneurs) ?
- 7.3.1. Quelles sont les limitations aux activités durant le chantier ?
- 7.3.2. Ces activités sont-elles toutes liées au dynamitage et cela inclurait-il également les COV ?

## **8. L'accord de Kyoto/GES**

- 8.1. Quelle est la quantité de gaz naturel brûlée par torchère dans le monde, faute de marché pour écouler ce gaz ?
- 8.1.1. Quelle proportion serait économiquement exportable sous forme de GNL ?

- 8.2. Pouvez-vous calculer ou modéliser à partir des volumes de GNL qui transiteront à Cacouna les volumes de gaz à effets de serre générés dans l'atmosphère, pour 10 ans, 20 ans et 70 ans ?

## **9. Le bruit en milieu marin**

- 9.1. Afin de bien distinguer le bruit dans l'air de celui dans l'eau, expliquer ce que vous entendez par « ces niveaux de bruit sont bien en deçà des niveaux considérés comme pouvant causer des changements de comportement chez les mammifères marins » ? (ref : Question Q-249 du document de réponses aux questions et commentaires de L'ACEE)
- 9.2. Avez-vous estimé le niveau de bruit des méthaniers par bande d'octave afin de permettre une comparaison avec les fréquences de vocalisation et d'audition des mammifères marins fréquentant l'estuaire ?
- 9.3. L'annexe B de l'évaluation des impacts sur le niveau sonore sous-marin montre des résultats pour des fréquences supérieures à 20 kHz alors que la page 17 indique que l'appareil n'enregistre pas les fréquences au-delà de 2 kHz. La modélisation au-delà de 2 kHz est donc uniquement théorique et son résultat n'est pas vérifiable ? Est-ce vrai ?
- 9.4. Quelle est votre estimation du coefficient d'atténuation du son dans le secteur de Cacouna ?

## **10. Le marché de l'énergie**

- 10.1. Selon l'étude d'impact, une croissance de 2 % de la demande en GN est prévue de 2002 à 2012. Or, les prévisions de la demande énergétique se situent plutôt autour de 1,5 %. Quelle serait donc la cause de cette croissance qui serait différente des tendances observées de 1997 à 2002 telle qu'indiquée dans l'étude d'impact (réf. PR 3.1 p. 1-22) ?
- 10.2. Comment est-il prévu d'accroître la sécurité énergétique lorsque le marché sera intégré ?
- 10.3. L'étude d'impact traite de la substitution du mazout par le gaz naturel au Québec (PR 3.1 p. 1-27). Cette substitution s'est-elle produite? Si non pourquoi ?
- 10.4. Le promoteur a mis de côté la filière de cogénération. Pourquoi ?
- 10.5. Quels sont les revenus bruts prévus avant impôt ?
- 10.6. Veuillez expliquer les différences qui se retrouvent aux tableaux 7.5.8 et 7.5.4 ainsi qu'aux tableaux 7.5.9 et 7.5.6 de la page 7-42 du rapport principal. En outre, les données qui apparaissent au tableau 7.5-4, à la rubrique **Autres revenus bruts avant impôts, 18 612 \$**, est un revenu gagné par quelles personnes ou quels organismes ?

- 10.6.1. Même question pour le tableau 7.5-6, qui à la même rubrique présente un revenu brut avant impôts de 10 825 \$.
- 10.7. En sachant que le Bas-Saint-Laurent représente beaucoup plus un milieu agricole qu'industriel, est-ce que le promoteur ou Gaz Métro serait vraiment intéressé à investir dans des infrastructures dispendieuses afin d'alimenter directement une poignée d'industries qui représenterait une faible demande ?
- 10.7.1. Est-ce que les deux refus essayés au nord-est des États-Unis ne seraient pas plus représentatifs des endroits où le gaz naturel du terminal méthanier de Cacouna pourrait être exploité ?
- 10.7.2. Quelles entreprises de la région du Bas-Saint-Laurent seraient intéressées à faire la conversion de sa technologie (pour un maximum de 40 années) afin de pouvoir utiliser le gaz naturel ?

## **11. La construction**

- 11.1. Quelle est la proportion où le travail de 24 heures sera nécessaire ?
- 11.2. Le coût estimé du projet est de 685,6M \$, cette évaluation est plus élevée que le coût moyen prévu pour des installations comparables. Pourquoi ?
- 11.3. L'usine de construction et d'amarrage serait située à quel endroit ?
- 11.4. Quel serait le délai prévu après la mise en opération pour l'obtention de la certification ISO -14000 ?
- 11.4.1. Est-ce que ce sera un SGE certifié par un organisme indépendant ou un GES basé sur le modèle de ISO 14000 ?
- 11.5. Le promoteur a présenté les activités de préparation du chantier et de construction comme deux étapes consécutives de son projet. Peut-il confirmer qu'il n'y aura aucune superposition de ces deux étapes dans le temps ?
- 11.6. Le forage et dynamitage d'un volume de 240 000 m<sup>3</sup> de roc à l'intérieur d'un laps de temps de 90 jours requièrent une production quotidienne moyenne de 2 700 m<sup>3</sup> de roc (environ 7 300 tonnes). Comment seront gérés ces matériaux ?
- 11.6.1. Seront-ils réutilisés pour la construction des infrastructures maritimes ? Si oui, où seront-ils entreposés ?
- 1.1.1. Est-il prévu qu'une partie soit évacuée par camionnage, et le cas échéant, combien de camions cela représente-t-il, et où iront-ils ?

## **12. Le démantèlement du terminal**

- 12.1. La phase de démantèlement et de fermeture devrait être discutée, en conformité avec la directive fédérale. En effet, celle-ci précise à la section 2.1 que : « le promoteur doit définir la zone d'influence du projet. En ce sens, les limites temporelles du projet doivent couvrir toutes ces phases, soit : la construction, l'exploitation, l'entretien et les modifications prévisibles, le démantèlement des ouvrages temporaires et, lorsque pertinent, la cessation de l'exploitation ainsi que la réhabilitation des sites affectés par le projet ». Veuillez documenter cet aspect du projet.
  - 12.1.1. Quelle est la durée d'exploitation prévue pour le terminal ?
  - 12.1.2. Sur quoi cette prévision est-elle basée ?
- 12.2. À qui incomberont les charges pour le démantèlement ou pour l'entretien et la réparation des infrastructures lorsque le terminal ne sera plus exploité ?
- 12.3. À qui incomberont les frais de décontamination du site ?
- 12.4. Pendant les audiences, le promoteur a mentionné que la responsabilité du démantèlement ou de la désaffectation du site serait assurée par Pétro-Canada. Quels sont les engagements du promoteur et de ses partenaires, quant au démantèlement du site et à sa remise en état en cas de faillite ?

## **13. Les impacts sociaux**

- 13.1. Quelle est l'augmentation prévue des taxes municipales par rapport à l'augmentation des coûts de mise en place ou de remplacement des services municipaux (eau potable, routes etc.) ?
- 13.2. Combien d'emplois spécifiques vont requérir une formation spéciale ?
  - 13.2.1. Le CEGEP sera-t-il disposé à développer une formation spécialisée compte tenu du nombre peu important d'emplois prévus ?
- 13.3. Quel sera le rôle des syndicats dans le choix de la main d'œuvre ?
- 13.4. Les randonneurs sur l'île de Gros Cacouna seront-ils affectés par les rejets d'azote et de gaz naturel par les cheminées de ventilation (odeurs et santé) ?
- 13.5. Pouvez-vous fournir la liste des technologies de pointe qui seront utilisées par le promoteur afin de mieux identifier quelles entreprises de la région seront en mesure de travailler avec cette technologie ?
  - 13.5.1. Est-ce que les prévisions concernant les emplois dans la région sont vraiment ajustées à une main-d'œuvre qui demande une grande spécialisation ?

- 13.5.2. Quelles actions le promoteur va entreprendre pour respecter l'affirmation que 60 % des emplois seront comblés par la main-d'œuvre locale ?
- 13.5.3. Est-ce que les soumissions des entreprises locales seront vraiment privilégiées par le promoteur ?
- 13.6. Comment la tranquillité des résidants sera assurée lorsque l'emplacement des installations industrielles d'Énergie Cacouna se trouve à moins de 500 m ?
- 13.7. Est-ce que des délits liés à des actes de violence pourraient augmenter ?
  - 13.7.1. Est-ce que les problèmes de famille ou de couple pourraient augmenter compte tenu de l'augmentation de la population d'hommes dans le village ?
  - 13.7.2. Quels seront les coûts sociaux liés aux bouleversements que vivra la communauté avec l'arrivée massive de ces travailleurs ?
- 13.8. À Harpswell (ancien site où TransCanada Pipelines voulait s'installer avant d'avoir un refus de la population) située dans l'État du Maine, un groupe d'experts (Yellow Wood) aurait réalisé une étude socioéconomique indiquant que les propriétés pouvaient subir une dépréciation de 15 à 50 % lorsqu'elles se trouvent à l'intérieur d'un rayon de 3,2 km du port méthanier projeté à cet endroit. Toutefois, dans le cas d'Énergie Cacouna, le promoteur, estime que l'arrivée de l'entreprise n'aura pas d'impact sur la valeur des maisons et que, selon lui, le coût des assurances pour les propriétés ne devrait pas augmenter. Quelle étude permet d'émettre de telles conclusions ?
  - 13.8.1. Est-ce que vivre à côté d'un site industriel, représentant des facteurs de risque concernant la sécurité, aurait un impact négatif sur la valeur des propriétés et sur le coût des assurances ?
  - 13.8.2. Si le promoteur est vraiment certain qu'il n'y aurait pas d'impact négatif sur les assurances et la valeur de vente des maisons, est-il prêt à s'engager auprès de la population de Cacouna à payer le surplus lié à l'assurance des propriétés et même de payer pour les coûts liés à la dépréciation des demeures lors de la vente ?

#### **14. Les processus littoraux**

- 14.1. Concernant le niveau relatif de la mer à Cacouna, quelles sont les tendances historiques ? Quelles sont les prévisions et sur quelles hypothèses sont-elles fondées ?

#### **15. Les séismes et la géologie**

- 15.1. En vous référant au document DA2, veuillez expliquer les échelles utilisées et ce que démontrent les deux figures qui apparaissent à la figure 4.

- 15.2. Expliquez la notion de spectre de réponse en fonction de la fréquence (Response spectrum (PSA(f)) pour exprimer l'accélération maximale du sol et expliquer en quoi consiste la pseudo-accélération tamponnée de 5 % (5 % damped pseudo-acceleration).
- 15.3. Expliquez la notion de spectre de risques uniformes (Uniform Hazard Spectrum).

## **16. L'aspect visuel**

- 16.1. Étant donné que le projet d'éoliennes de Sky Power est maintenant public, veuillez produire un avis traitant de l'effet cumulatif du projet d'Énergie Cacouna et de celui de SkyPower sur le paysage régional, notamment celui de Cacouna, de Isle Verte et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (incluant des documents visuels).
- 16.2. La durée de la nuisance visuelle du passage des méthaniers près des rives est estimée égale au temps mis par le méthanier pour passer devant l'observateur et elle est estimée de façon optimiste à 15 minutes (tableau 5.2.8. de l'Addenda sur le transport maritime). Pensez-vous que l'émission d'une impulsion désagréable (son ou image) pendant une durée de 5 secondes produit un stress du récepteur de 5 secondes ?
  - 16.2.1. Pensez-vous que si le stress d'une impulsion (son ou image désagréable) est de 15 minutes, le stress d'un ensemble de la même impulsion arrivant plus ou moins régulièrement pendant 40 ans (durée de la phase d'exploitation) sera égal au nombre d'impulsion multiplié par 15 minutes, sachant que le récepteur (homme ou animal) attendra la prochaine impulsion désagréable ?
- 16.3. La présence de lumières au terminal est-elle vraiment indispensable?
- 16.4. Quels professionnels de l'architecture ont participé / participeront à l'élaboration de la jetée et du quai d'amarrage : architectes ? architectes paysagistes, designers ?
  - 16.4.1. Sur quelles normes ou informations techniques vous êtes-vous basés pour sa conception ?
  - 16.4.2. Quelles recherches techniques et esthétiques ont été faites pour la mitigation de leur impact visuel ?
  - 16.4.3. En quoi consiste cette mitigation ?

## **17. Le transport maritime**

- 17.1. Concernant les installations fixes des points d'ancrage d'urgence proposés, y a-t-il présence de ressources particulières à ces endroits (bancs d'importance répertoriés, zones de pêche, etc.) ?

- 17.2. Veuillez justifier l'évaluation qui stipule que la présence des remorqueurs réduira la possibilité d'impact à 50 %.
- 17.3. Où les méthaniers iront-ils s'ils ont besoin d'une réparation ?
- 17.4. D'où proviennent les normes de sécurité d'accostage/désaccostage auxquelles vous vous référez ? Où les avez-vous testées ?
- 17.5. Si des accostages de nuit sont prévus, sur quelles normes vous baserez-vous ?
- 17.6. Quelle sera l'année de construction des méthaniers ?
- 17.7. Les méthaniers seront-ils de type conventionnel ou à haute manoeuvrabilité (tractor od ou voith schneider) ?
- 17.8. Les méthaniers seront-ils manoeuvrés grâce à des turbines à vapeur ou à l'aide d'un moteur diesel / diesel électrique ?
- 17.9. Les méthaniers seront-ils munis de propulseurs d'étrave ?
- 17.10. Quelle sera la provenance des membres des équipages ? S'agira-t-il d'une main d'œuvre qualifiée ?
- 17.11. Sous quel pavillon navigueront les méthaniers ?
- 17.12. Dans le cadre du projet de Zone de protection maritime (ZPM) de l'estuaire, y aura-t-il un contrôle spécifique de la vitesse des navires ou autres mesures particulières comme pour le bruit ?
- 17.13. Y a-t-il un contrôle particulier du trafic maritime dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent ?
- 17.14. Quelle est la vitesse moyenne des navires circulant dans l'estuaire ?
- 17.15. Quel est l'impact actuel du trafic maritime à destination du port de Cacouna ? Il y a un projet de cabotage entre Baie-Comeau et Cacouna, à votre avis cette activité est-elle compatible avec votre projet de port méthanier ?

## **18. Le tourisme**

- 18.1. L'étude d'impact présente que les impacts cumulatifs sur le tourisme et les ressources naturelles ne sont pas significatifs ? Expliquez pourquoi ?
- 18.2. Le promoteur prévoit soutenir des initiatives locales afin de maintenir et d'améliorer des aménagements et de l'équipement récréotouristique. Veuillez préciser.
- 18.3. Quelles seront les engagements du promoteur pour pallier la diminution du tourisme et qu'est-ce qu'il adviendra du sentier pédestre situé à l'ouest de la montagne de Gros-Cacouna ?

**19. La pêche**

- 19.1. Comment valider la conclusion qu'il n'y a aucun impact sur la pêche si aucune donnée n'est disponible sur les activités de pêches dans le secteur à l'étude ?
- 19.2. Quels seront les impacts de la navigation des méthaniers sur les activités de pêche et de navigation de plaisance (en termes d'accès) se pratiquant dans la zone d'étude, notamment le corridor de déplacement des méthaniers entre Les Escoumins et Gros Cacouna ?

**20. L'évaluation des impacts**

- 20.1. Pourquoi le promoteur n'a pas considéré les variations saisonnières de nombreux paramètres physiques (exemple : profil thermique et vent pour la propagation du son) et biologiques (exemple : mue des canards de mer et des phoques) dans l'étude de l'évaluation des impacts de la construction et de la navigation, puisque l'impact à considérer est celui qui est le plus fort au court d'une année (notion de facteur limitant) ?

**21. Le gazoduc**

- 21.1. Le gazoduc sera-t-il raccordé à TQM ?
- 21.2. Compte tenu de la nécessité d'un gazoduc pour le projet de port méthanier à Gros-Cacouna, et de la dangerosité de ce transport, pour quelle raison cette partie de projet n'est pas incluse dans l'étude d'impact du promoteur ?
- 21.3. Tel que demandé en rencontre préparatoire, veuillez compléter votre évaluation environnementale en considérant les effets anticipés de la construction du gazoduc sur les propriétés de Transports Canada et d'Environnement Canada jusqu'à la route 132.

**22. La cohabitation d'usages dans le fleuve**

- 22.1. Comment pourra se concilier le projet de terminal méthanier avec une prolongation des limites du parc marin Saguenay-Saint-Laurent vers le sud du fleuve Saint-Laurent ?

**23. Les compensations environnementales**

- 23.1. Quel(s) type(s) de compensation(s) ont été prévue(s) face aux impacts environnementaux de l'installation et de la présence, sur une distance de 350 m dans le fleuve, d'une jetée et d'un quai de transbordement de grande dimension pour le milieu et la faune aquatiques ?



- 23.1.1. pour le paysage fluvial tel que vu de la rive ?
- 23.1.2. pour le paysage terrestre tel que vu du fleuve ?
- 23.1.3. pour la navigation de plaisance ?
- 23.1.4. pour la pêche sportive ?
- 23.2. Quelle alternative a été analysée pour diminuer l'impact des installations électriques qui serviront à l'alimentation des activités du terminal méthanier ?
  - 23.2.1. À défaut d'alternative de moindre impact, quelle compensation sera offerte aux résidents de la municipalité pour pallier cet ajout d'infrastructures dans le paysage local ?
- 23.3. Que prévoit faire le promoteur pour atténuer ou compenser les impacts qui seront causés à la faune (nous y incluons l'Homme) et à la flore se déplaçant à proximité des deux cheminées qui serviront à l'évacuation du gaz naturel et d'azote ainsi qu'à la faune vivant dans le secteur qui sera affecté par les rejets d'eau chaude (à la suite du processus de vaporisation par combustion submergée) ?
- 23.4. Quelle compensation pourrait être offerte au parc marin du Saguenay – Saint-Laurent si un agrandissement de ce dernier se voyait refusé à cause de la présence du terminal méthanier et de ses activités de navigation près de Cacouna ?
- 23.5. Comment sera compensée la perte de lieux publics et accessibles à tous, tels le fleuve (secteur autour du terminal) et une partie de l'Île de Gros-Cacouna (nord-ouest), causée par la présence d'un périmètre de sécurité imposé par le projet de port méthanier ?
- 23.6. Quelles compensations ont été prévues pour les chasseurs et les pêcheurs qui verront leurs activités et leurs prises dans les secteurs du marais, des bassins et autour du site, d'abord réduites de façon considérable durant la phase de construction qui durera plusieurs années, ensuite gênées sinon réduites du fait de la présence nouvelle à cet endroit du terminal méthanier et des activités maritimes et portuaires qu'il suscitera ?

#### **24. Les communautés autochtones**

- 24.1. Il est mentionné que : « (...) *l'étude socioéconomique de référence n'a pas tenté de présenter des données sur la PNMV, et l'étude d'impact sur l'environnement n'a pas tenté de prédire ou d'évaluer les impacts potentiels du projet sur celle-ci.* » Est-il de l'intention du promoteur de couvrir cet aspect éventuellement ? De nouvelles rencontres ont-elles été réalisées avec les responsables de la PNMV à ce jour ? (PR8.6, Q-081)

**25. Autres**

- 25.1. Dans votre document, vous convenez que les dommages causés à la route seront défrayés par le promoteur, comment les dommages seront jugés et est-ce qu'une entente a été signée avec la municipalité ?
- 25.2. Une telle construction et autant d'hommes sur un chantier demandent un approvisionnement important tant en eau potable que pour permettre la construction. Il est même mentionné qu'Énergie Cacouna serait indépendant du système d'aqueduc de Cacouna. Le promoteur est-il certain de ne pas se connecter au système d'aqueduc. Dans l'affirmative, combien de gallon d'eau sera-il pomper des puits d'eau de Cacouna par jour ?

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 31 mai prochain, compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 12 juin 2006 à Cacouna.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

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

Monique Gélinas  
Coordonnatrice du secrétariat  
de la commission