



Lundi, le 17 juillet 2006

Votre référence Your file

Notre référence Our file

8800-14/03

No. doc. SGDDI Doc. No. SGDDI

1932084

Monique Gélinas
Bureau d'audience publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec, Qc
G1R 6A6

OBJET: Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna

Madame Gélinas,

Voici les précisions sur les questions soulevées par la commission dans sa lettre du 28 juin 2006 à propos du transport maritime.

Item 1 - Nombre de remorqueurs proposés : Le nombre et la puissance des remorqueurs proposés par le promoteur ont été établis à partir des résultats obtenus des simulations effectuées sur un simulateur de navigation maritime. Le promoteur a aussi déterminé à partir de ces simulations les paramètres météorologiques à respecter pour les manœuvres d'accostage et de départ des navires. Transports Canada est satisfait des paramètres opérationnels établis par le promoteur sur la base des simulation effectuées. Transports Canada considère aussi que ces paramètres devront être réévalués, suite à l'expérience acquise après un certain temps d'opération.

Item .2 – Préoccupations concernant le passage sécuritaire des méthaniers au large de l'Île Verte: Transports Canada est satisfait des mesures d'atténuation des risques proposées par le promoteur pour les transits des méthaniers au large de l'Île Verte et le Ministère n'a pas de préoccupation particulière concernant le passage sécuritaire de ces navires à cet endroit.

...2

Item 3 - La zone de sécurité proposée autour du quai d'amarrage et de la jetée : Le promoteur propose une zone de sécurité de 50 mètres sur le plan d'eau autour du quai d'amarrage et de la jetée , lorsqu'il n'y a pas de méthanier et de 300 mètres lorsque le méthanier est à quai. Le promoteur n'a toutefois pas soumis d'études pour supporter la mise en place d'une telle zone de sécurité. L'article 14.6.1.1 de la norme NFPA 59A et l'article 12.3.10.2 de la norme CSA Z276-01 mentionnent qu'il devrait être interdit aux véhicules de circuler à l'intérieur d'un périmètre de 30 mètres à partir du collecteur de déchargement **lorsque des opérations de transbordement ont lieu**. Au point de vue légal, le promoteur n'a pas l'autorité d'instaurer une telle zone de sécurité sur le plan d'eau. Une telle zone de sécurité, si justifiée, peut-être instaurée par règlement pris en vertu de l'article 562.1 de la Loi sur la Marine Marchande du Canada. Pour atteindre les mêmes objectifs, le Port de Cacouna peut aussi mettre en place des règles en vertu des dispositions prévues dans la Loi Maritime du Canada. Pour instaurer une telle zone de sécurité, il faut procéder à des consultations publiques, préciser et documenter les raisons. La publication de Transports Canada TP1802, intitulée 'NORMES RELATIVES À L'ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME' est le document utilisé pour établir une telle zone de sécurité.

Selon Transports Canada, le promoteur n'a pas soumis suffisamment d'information pour justifier une telle zone de sécurité. Par ailleurs, les petites embarcations ne constituent pas plus un risque d'ignition que le remorqueur qui reste à proximité du méthanier lors des opérations. Pour ce qui est des questions de sûreté, présentement, l'évaluation de la menace pour les ports méthaniers et autres secteurs de l'industrie sensibles indiquent qu'il n'y pas lieu non plus d'instaurer une zone ou cordon de sûreté.

Finalement, le terminal demeure un milieu de travail industriel. Le promoteur n'a pas le pouvoir d'interdire la navigation près du terminal, mais a le loisir d'installer des affiches et d'utiliser une embarcation pour éloigner les plaisanciers, dans le but de les protéger des risques reliés à tout environnement de travail (par exemple la chute d'un objet) Transports Canada ne s'oppose pas à ces dernières mesures, car elles sont préventives et ne vont pas à l'encontre de la sécurité Dans le cas d'un déversement, le plan d'urgence est activé et un périmètre de sécurité temporaire est établi selon le même principe que pour tout autre terminal.

Item 4 – Localisation des aides à la navigation : Dans le cadre de l'application de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, Énergie Cacouna a présenté à Transports Canada des plans préliminaires proposés qui indiquent la localisation et les caractéristiques du système d'aides à la navigation. Transports Canada a procédé à l'analyse de ces plans et à des consultations avec les principaux experts du domaine maritime. Suite aux commentaires émis, Énergie Cacouna devrait présenter prochainement des plans corrigés.

Par la suite et dans le cadre de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, Transports Canada, division de la Protection des eaux navigables, poursuivra le processus de consultation et demandera à Énergie Cacouna de procéder au dépôt des plans au bureau de la publicité des droits, le plus près de Gros-Cacouna et de publier un préavis du projet dans la Gazette du Canada, ainsi que dans 2 journaux distribués localement. Une période d'un mois devra suivre pour permettre au public d'acheminer des commentaires relatifs aux impacts des nouvelles infrastructures portuaires sur la navigation.

La décision finale de Transports Canada d'approuver les infrastructures du terminal et le système d'aides à la navigation, ne pourrait être émise qu'une fois que le processus d'approbation en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* sera complété.

Item 5 – Choix pour le passage au nord et au sud de l'Île Rouge : Les navires ont le choix de transiter au nord ou au sud de l'Île Rouge. Le choix du passage dépend de la destination du navire et des risques à la navigation identifiés (densité du trafic maritime, courants, glaces, météo, visibilité, etc). À l'exception des navires à destination ou en provenance du Port de Cacouna, le passage au nord de l'Île Rouge est le passage le plus court pour les navires qui font un arrêt à la station de pilotes des Escoumins. Le passage au nord de l'île Rouge est donc, le passage le plus fréquemment utilisé en raison de sa plus courte distance. Les pilotes qui ont la conduite des navires et qui identifient les risques à la navigation utilisent à l'occasion le passage au sud de l'Île Rouge, lorsqu'ils jugent ce passage préférable en raison des risques à la navigation. Le passage au sud de l'Île Rouge est aussi utilisé pour les navires à destination du Port de Cacouna, car c'est le plus court.

La gestion du trafic maritime est effectuée par les services de communication et de trafic maritime de la Garde Côtière Canadienne. À des points d'appel précis, les navires doivent rapporter leur position, route et destination aux services de communication et de trafic maritime de la Garde Côtière Canadienne. Lors de ces communications, les services de communication et de trafic maritime de la Garde Côtière Canadienne donnent au navire les informations concernant le trafic maritime dans le secteur.

Le secteur de l'Île Rouge est un secteur actif pour les activités d'observation des baleines. Les navires d'observation ne doivent pas gêner le passage des navires commerciaux et prennent les mesures en conséquences.

Concernant le passage de l'Île Rouge, il n'existe pas de règles particulières pour les navires qui transportent des hydrocarbures.

Item 6 – Règles d'approche à la station pilote pour les navires-citernes : Note opérationnelle – SCTM ESCOUMINS, 01 juin 2004, Approche des navires pétroliers dans la zone d'embarquement et de débarquement des pilotes (Note en pièce jointe).

Veuillez agréer, madame l'expression de toute notre considération.

Michel Boulianne
Gestionnaire
Division cargaisons et prévention de la pollution

p.j. Note opérationnelle – SCTM ESCOUMINS, 01 juin 2004