

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, président
M. JOHN HAEMMERLI, commissaire
M. JEAN-THOMAS BERNARD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE TENUE
PAR LA COMMISSION DU BAPE ET LA COMMISSION D'EXAMEN CONJOINT
SUR LE PROJET D'IMPLANTATION
DU TERMINAL MÉTHANIER ÉNERGIE CACOUNA**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 10 mai 2006 à 13 h 30
Hôtel Universel, salle Congrès B
311, boulevard de l'Hôtel-de-Ville
Rivière-du-Loup

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 10 MAI 2006
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT 1
DÉPÔT DE DOCUMENTS 1
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. BRUNO VINCENT 13
M. JEAN-GUY ALLARD..... 33
REPRISE DE LA SÉANCE
Mme ÉLISE MARQUIS..... 41
M. PHILIPPE BÉLANGER..... 44
M. GÉRARD MICHAUD..... 52
M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER..... 66

**SÉANCE DU 10 MAI 2006
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs bonjour et bienvenue à cette quatrième séance de la première partie de l'audience publique portant sur le projet de port méthanier Énergie Cacouna.

10 Alors nous allons poursuivre la séance de questions du public et de la Commission relativement au projet. Je veux aussi vous faire remarquer que nous avons fait une visite publique des installations portuaires existantes ce matin. Nous devions être environ une trentaine de personnes.

15 Je souhaite également la bienvenue aux internautes qui nous écoutent. Pour les gens dans la salle, si vous voulez communiquer l'information, pour accéder au site internet et écouter les séances, vous n'avez qu'à aller sur le site internet du BAPE.

20 Cet après-midi et ce soir, l'emphase sera mise sur les questions relativement à la faune, que ce soit la faune aquatique, la faune marine, la faune ailée et même la faune terrestre; il y a des spécialistes tant du côté du promoteur que des personnes-ressources qui sont présents aujourd'hui.

25

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PAR LE PRÉSIDENT:

30 Avant d'inviter les personnes inscrites à venir adresser leurs questions, nous allons faire une revue de quelques informations et documents en attente en fonction des discussions que nous avons eues hier.

35 Je vais d'abord aller du côté du promoteur. Bonjour monsieur Van der Put! Il y avait une série d'informations, je peux vous laisser aller, s'il manque quelque chose, j'enchaînerai à ce moment-là.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

40 Merci monsieur le Président, messieurs les Commissaires. Premièrement, il y avait une liste de spécialistes qui ont participé à la rédaction de l'étude d'impact sur l'environnement qui a été demandée. Cette liste a été préparée et quinze (15) copies de cette liste ont été déposées à la Commission aujourd'hui.

45 Deuxièmement, il y avait question de la quantité de diesel qui serait utilisé pour
alimenter la génératrice de secours. Comme indiqué en réponse à la deuxième série de
questions du MDDEP, la réponse est QC2-25. Le volume de diesel qui est prévu au site est
d'environ huit mètres cubes (8 m³).

50 Troisièmement, il y avait question de fournir un plan plus détaillé des installations du
terminal. Ce plan est actuellement en préparation et sera déposé à la Commission lundi
prochain le 15 mai.

55 Quatrièmement, il y avait aussi une demande de fournir une liste préliminaire des
matières dangereuses qu'Énergie Cacouna prévoit utiliser en cours d'exploitation du terminal.
Étant donné la visite du site ce matin, cette question n'a pas encore été réglée; Énergie
Cacouna fournira dès que possible l'information. On s'attend à être en mesure de faire ça d'ici
la fin de la première partie des audiences.

60 Cinquièmement, il y avait une demande d'analyse de sensibilité des scénarios d'analyse
de risques. L'analyse de sensibilité demandée pour vérifier le niveau de risques pour les
scénarios impliquant des méthanières de plus petite taille est en cours actuellement et sera
déposée à la Commission lundi prochain le 15 mai.

65 Sixièmement, utilisation de la pertinence d'utiliser des données météo qui ont été
récupérées par l'entremise de la station météorologique installée par Énergie Cacouna sur le
site en 2005. Sur cette question, les spécialistes de la qualité de l'air ont évalué la demande qui
a été faite hier afin de déterminer s'il était pertinent ou même possible de reprendre le modèle
avec les données cumulées par la nouvelle station météo.

70 L'analyse démontre qu'il n'est pas possible d'utiliser les données de la nouvelle station
météo, parce que celles-ci ne sont pas suffisantes pour générer le fichier CALMET qui est un
programme à logiciel générant les données météorologiques nécessaires au logiciel CALPUFF
et ainsi de pouvoir obtenir des prédictions précises.

75 Mais si requis par la Commission, notre spécialiste Éric Bergeron pourrait fournir des
explications supplémentaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

80 S'il vous plaît, si monsieur Bergeron pouvait expliquer de façon synthétique bien
entendu les raisons plus précises pourquoi les données sont pas compatibles avec le modèle.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

85 Effectivement, donc ce qu'on a fait, on a passé en revue toutes les données qui étaient
disponibles à la station météo. Donc les données qui sont disponibles présentement, c'est des

données horaires de la vitesse de vent, direction, humidité, température, visibilité, ça, c'est pour les bateaux, ça sert pas au point de vue de la qualité de l'air, et également la pression barométrique qui est prise en note.

90

Toutefois, nous, les données qu'on a besoin pour faire le modèle, on a besoin de plus de données que ces simples données là. Les données entre autres qu'on a besoin, nous, c'est les données au point de vue de l'éclairage, au point de vue de la nébulosité, donc l'éclairage qu'il va y avoir au point de vue du projet; on a besoin également des données pas seulement qu'à dix mètres (10 m) au niveau du sol mais également des données au niveau d'altitude supérieure, parce que c'est un modèle qui est en trois (3) dimensions.

95

Donc comparativement à des modèles à panache, comme par exemple AERMOD et ISC, c'est des modèles qui génèrent pas des données météorologiques en trois (3) dimensions, ça demande moins de données météorologiques.

100

Par exemple, avec les données que je vous ai mentionnées, il serait possible de tourner un modèle, un exemple, comme ISC, mais dans le cadre du programme CALPUFF, des données trois (3) dimensions, donc avec des données sur plusieurs altitudes sont nécessaires, dans un premier cas, et avec les données présentes, si on tournerait le modèle, on pourrait pas exploiter le modèle à son maximum, les données seraient pas précises et exactes également.

105

Également ce qu'on a fourni, dans le "base line", l'étude de référence, on décrit toute la méthode nécessaire pour tourner le modèle CALPUFF, et on indique tous les paramètres météorologiques qu'on a besoin pour tourner le modèle. Donc on a une liste complète.

110

Quand on fait la comparaison entre les deux (2), vous allez voir qu'il en manque beaucoup. Par exemple, quand on parle des données des pluviomètres, des précipitations, le nombre de millimètres, le type de précipitations de la pluie ou de la neige, c'est pris en considération également, on n'a pas cette donnée-là.

115

Donc toutes ces raisons-là font en sorte que les données sont pas précises, sont pas suffisantes pour tourner le modèle de façon adéquate.

120

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Van der Put, ça va? Très bien. Alors je vous remercie.

125

Maintenant, nous allons aller du côté, parce que j'ai deux (2) listes, je veux pas me répéter, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Rochon!

130 **PAR M. YVES ROCHON:**

Bonjour. Vous avez demandé, au niveau des sols, le suivi de la contamination possible des sols, ce qui était prévu. Normalement, la Politique sur les sols contaminés prévoit ou nous demande de prévoir avec le promoteur de faire une analyse de qualité des eaux souterraines. Normalement, la fréquence est annuelle, mais elle pourrait être aussi aux deux (2) ans; notre analyse environnementale permettra de statuer à quel niveau on va.

135
140 Il faut comprendre que les polluants dans le sol migrent par l'eau souterraine, donc normalement quand on fait un suivi, la contamination possible des sols, c'est vraiment par l'eau souterraine qu'on procède. Donc c'est ce qui va être fait.

145 Je voulais aussi mentionner qu'on va déposer l'adresse puis peut-être une version papier du document, des guides qui sont offerts au promoteur mais que le public pourrait aussi consulter sur toute la question de la modélisation atmosphérique. On a la rubrique sur notre site internet du ministère, la rubrique Air, changements climatiques, qualité de l'air. C'est la sous-rubrique critère de qualité, mais je pourrai fournir l'adresse exacte à la Commission sur papier.

150 On a quatre (4) guides. Un, c'est le cadre d'application, la détermination des critères par substance, donc c'est tous les niveaux de critères qu'on prend. Le Guide de modélisation et de dispersion atmosphérique, c'est à partir de ce guide-là que le promoteur peut définir le modèle, puis c'est là-dessus aussi qu'on présente nos orientations. Et méthode et détermination qui est aussi un guide qui explique comment déterminer, je pense que c'est la qualité au niveau de l'air.

155
160 Après ça, on a aussi vérifié avec notre expert la question du modèle ICS. Lui nous a confirmé, nous a indiqué que la série ISS est abandonnée en fait par l'EPA depuis novembre 2005. Je pourrai vous fournir le site de l'EPA qui mentionne ça. C'est le Support Center for Regulatory Atmospheric Modeling alors que CALPUFF demeure dans les modèles privilégiés. On lui a demandé la question du un (1) an versus cinq (5) ans, il était au courant effectivement parce qu'il avait déjà analysé l'étude, puis il dit, c'est un point qui avait été soulevé lors de l'analyse de recevabilité.

165 Lui se dit tout à fait à l'aise avec l'utilisation d'un an de données, compte tenu du type de modèle utilisé; c'est un modèle assez évolué capable d'avoir des résultats d'une même fiabilité qu'un modèle moins évolué qui aurait utilisé cinq (5) ans de données. Donc lui, il était à l'aise avec cette façon de suivi, d'autant plus qu'effectivement, comme l'indique le promoteur, ce genre de modélisation là demande beaucoup de paramètres à être pris en compte pour être utilisé à son maximum.

170 Et par ailleurs aussi, ce qui s'avère aussi motiver son analyse au niveau de la recevabilité, c'est que le portrait obtenu par les résultats de la modélisation ne varierait pas si

on utilisait cinq (5) ans ou un (1) an, on aurait le même portrait au niveau des résultats qui ont été obtenus par le promoteur.

175

Donc c'était les éléments d'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

Une précision! Du côté des responsabilités, parce que j'ai pas la réglementation en tête, le titre exact, lorsqu'une usine, une industrie ferme, il doit y avoir généralement maintenant, depuis quelques années, le ministère exige une caractérisation en fermeture et aussi un nettoyage des installations. Je me demandais à quel type de réglementation une installation similaire à un terminal méthanier pouvait être contrainte ou astreinte?

180

185

PAR M. YVES ROCHON:

OK, le méthanier serait assujéti au Règlement sur les matières dangereuses. Je pourrais déposer une copie.

190

PAR LE PRÉSIDENT:

C'était pas ce règlement-là. Je mettrai la main dessus et on posera une question par écrit plus précise à ce moment-là.

195

PAR M. YVES ROCHON:

Bien, il y a deux (2) éléments. On a la Politique sur les sols contaminés. De cette politique-là sont nées des modifications à la loi, est né le Règlement, je pense, sur les sols.

200

Par contre, ce règlement-là vise plusieurs secteurs industriels mais ne vise pas le secteur d'un terminal méthanier. C'est pas visé par le règlement.

Or c'est pour ça que nous, on utilise la politique dans le cadre du dossier. Il faut comprendre que le règlement applique si on veut, a transformé la politique d'une façon réglementaire pour plusieurs secteurs industriels, mais pas dans le cas présent. Mais nous, par nos autorisations, par l'autorisation gouvernementale, on va plutôt prendre la politique, puis on va appliquer le même contenu réglementaire, si on veut, pour le projet méthanier.

205

210

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous prévoyez pas modifier les listes, parce que dans vos listes, vous avez des stations-service où des très petites industries sont assujétiées à ce genre de contrainte là, d'exigences là, au moment de la fermeture?

215

Donc il serait pas préférable à ce moment-là, étant donné qu'il y a plus qu'un projet de terminal méthanier, ça vaudrait pas la peine de modifier la liste?

PAR M. YVES ROCHON:

220

On en a parlé un petit peu avec nos experts de cet aspect-là, c'est sûr, le règlement date de deux (2) ou trois (3) ans, mais il y a une chose qui est claire à leurs yeux. C'est que le gaz, le GNL ne devrait pas provoquer de problématique au niveau du sol, de la contamination du sol. De un, parce que le GNL va s'évaporer s'il y a un déversement et tout ça.

225

PAR LE PRÉSIDENT:

Il peut y avoir d'autres matières dangereuses, par exemple les scieries sont soumises à ce démantèlement et c'est du bois!

230

PAR M. YVES ROCHON:

OK. À ce moment-là, effectivement, vous avez tout à fait raison. Mais c'est plus par le biais du Règlement sur les matières dangereuses qui, lui, prévoit pour toute une série de matières dangereuses, on peut parler des solvants, on peut parler des huiles, des graisses, tout ce qu'on rencontre normalement dans une industrie est réglementé par ce règlement-là.

235

Puis au niveau de la prévention, tout ce qui est le vocable matière dangereuse qui est défini dans le règlement doit être mis dans des sites confinés, soit dans des cuvettes de rétention, il doit être fermé sous clé. Il y a plusieurs prérogatives là-dessus, puis on fait un suivi régulier des entreprises pour s'assurer que les cuvettes sont toujours étanches, qu'on n'a pas une cuvette qui s'est fracturée...

240

PAR LE PRÉSIDENT:

245

C'est surtout au niveau de la fermeture du site. Par exemple, je sais pas dans le cas des gazoducs, dans le cas des oléoducs par exemple où l'oléoduc, lorsqu'il n'est plus opéré, utilisé, doit être démantelé, ou bien il doit être complètement nettoyé, purgé de tout contaminant, et là, il peut être fermé. Mais je pense qu'il faut qu'il remplisse avant des choses comme ça pour éviter à la longue que ça rouille et que ça défonce. Il y a des obligations très précises.

250

PAR M. YVES ROCHON:

Ces exigences-là sont par le Règlement sur les matières dangereuses. C'est lui qui dicte ça.

255

260

Puis effectivement à ce moment-là, le gazoduc est considéré comme un système de distribution de gaz, puis comme vous dites très bien, il va être assujéti aux même contraintes, les instruments doivent être nettoyés et démontrer qu'ils ne sont plus à un niveau dangereux.

PAR LE PRÉSIDENT:

265

Très bien, je vous remercie.

Ressources naturelles Canada, monsieur Michaud!

PAR M. LIVAIN MICHAUD:

270

Bonjour monsieur le Président. Deux (2) points! Le premier point, on avait fait référence à un document produit par Ressources naturelles Canada sur son site Web relié surtout aux prévisions de gaz naturel.

275

Le titre de ce document-là, c'est comme suit: "Gaz naturel canadien, revue de 2004 et perspectives jusqu'à 2020".

C'est un gros document à ce qu'on me dit, et ce document-là est disponible sur le site Web de Ressources naturelles Canada.

280

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Donc pas besoin de le déposer, donnez-nous l'adresse exacte sur Internet.

PAR M. LIVAIN MICHAUD:

285

OK. Je donne l'adresse à madame Gélinas?

PAR LE PRÉSIDENT:

290

Oui, vous pourrez remettre le lien à madame Gélinas.

PAR M. LIVAIN MICHAUD:

295

OK, merci. L'autre question, c'est une question un peu suite à un commentaire de monsieur Claude Rioux relié aux prévisions; c'était les prévisions qui ont été compilées dans ce document-là.

300

J'ai communiqué avec la Division du gaz naturel de Ressources naturelles Canada et je viens de recevoir leur réponse, puis c'est correct, je vais vous la dicter ici même.

Donc ce document-là contient une compilation de prévisions, de perspectives de divers consultants privés, d'associations industrielles, de l'Office national de l'énergie, de Statistique Canada et de la Energy Information Association qui vient des États-Unis.

305 Ces prévisions-là sont disponibles au public, sauf celles des consultants privés qui, eux, demandent de rester anonymes.

310 Les prévisions sont les opinions des organismes cités et non ceux de Ressources naturelles Canada. Ressources naturelles Canada ne porte aucun jugement sur ces prévisions et Ressources naturelles Canada ne spécule pas non plus sur le fait si ces prévisions-là sont bonnes ou non.

315 En ce qui concerne ces prévisions-là, le but du rapport, c'est d'apporter une appréciation au public des différentes prévisions, de leurs variations et de leur moyenne, afin que les gens puissent en déduire leurs propres conclusions.

320 Donc en gros, je pense que monsieur Rioux avait, et vous aviez aussi demandé de vérifier si les prévisions de TransCanada Pipelines étaient plus optimistes que les autres, le rapport produit par Ressources naturelles Canada permet, montre la fourchette des prévisions de ces différents organismes là et permet de voir un peu les différences qui existent entre les différents organismes.

325 On ne peut pas vraiment juger ou porter de jugement ou d'opinion sur ces données-là. Il faudrait demander à TransCanada Pipelines par exemple de justifier pourquoi leurs prévisions sont peut-être un peu plus...

PAR LE PRÉSIDENT:

330 Détaillées, disons.

PAR M. LIVAIN MICHAUD:

Oui, que les autres organismes.

335 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie.

PAR M. LIVAIN MICHAUD:

340 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

345 Environnement Canada, monsieur Breton!

PAR M. LOUIS BRETON:

350 Bonjour monsieur le Président. Hier, vous aviez posé une question concernant les grands émetteurs. Alors par la magie de la webdiffusion, j'ai reçu hier soir un courriel avec la définition des grands émetteurs, alors je vais déposer la définition qui apparaît sur notre site internet.

355 Concernant le tableau comparatif au niveau des émissions de gaz à effet de serre, on poursuit notre travail pour vous donner ce tableau-là.

360 Et en guise d'information, j'aimerais profiter de l'occasion pour déposer des résultats d'une pêche qui a été faite dans le bassin intérieur, bassin ouest, l'étang au pied de la montagne et à l'exutoire du marais. Hier, je vous avais déposé des données provenant d'inventaires que le Service canadien de la faune avait faits en 2005, c'est un complément de ces données-là. Donc c'est des données de poissons pour ces étangs-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

365 Très bien, merci.

Maintenant, à Pêches et Océans, avez-vous eu des informations concernant ce qu'on avait discuté hier, le projet de règlement sur la qualité du milieu marin?

370 **PAR M. CLAUDE BRASSARD:**

Monsieur le Président, la recherche continue.

PAR LE PRÉSIDENT:

375 Ça va se poursuivre, merci.

La Sécurité publique!

380 **PAR Mme DIANE MIGNEAULT:**

385 Alors pour le bénéfice de tout le monde, j'ai déposé un document qui date mais qui est encore d'actualité, qui s'appelle "Principes directeurs pour un processus conjoint municipal et industriel de préparation de mesures d'urgence" ainsi que la liste des quinze (15) comités apparentés à des CMMI qui existent au Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie.

390 Du côté du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, ce que nous comprenions, il y avait la cartographie et description des différents habitats fauniques protégés dans la zone du projet.

395 Ce que je comprends, ce serait disponible la semaine prochaine?

PAR M. GUY VERREAU:

400 Oui, c'est bien ça, monsieur le Président. Ce sera disponible au cours de la semaine prochaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

405 Côté de Transports Canada, on me disait que madame Bolduc aimerait apporter une précision sur le processus TERMPOL.

PAR Mme ÉLAINE BOLDUC:

410 Est-ce que vous avez une question particulière par rapport à ça ou vous aimeriez avoir de l'information? Je sais pas si vous avez une préoccupation particulière avant que je puisse...

PAR LE PRÉSIDENT:

415 Bien, hier nous avons la table des matières du processus TERMPOL. On avait demandé si par rapport à la directive, il y avait quatre (4) points qui avaient été énumérés comme "Étude sur les provenances, les destinations et l'intensité du trafic maritime", "Étude des données d'accidents", "Chenaux, manœuvres et mouillages", ainsi que "Analyse des risques et méthodes visant à réduire les risques".

420 Et la question à savoir, est-ce que Transports Canada faisait un suivi, parce qu'ils avaient, notre compréhension, été mis à l'intérieur de la directive de l'étude d'impact?

PAR Mme ÉLAINE BOLDUC:

425 Dans la directive de l'étude d'impact, on a mentionné seulement quatre (4) sections qui proviennent du guide TERMPOL. Donc on a la section 3.2 qui fait référence à la route des

méthaniers, les effets sur les activités portuaires actuelles du port de Gros-Cacouna et bon, les effets sur la navigation.

430

Et aussi la section 3.8 qui parle des risques d'accidents technologiques et des mesures de sécurité.

435

La section 3.10 qui parle de la conception de la jetée, les vagues, glaces, vents, courants et aussi sur la taille des navires.

Et les deux (2) dernières sections, c'est 3.15 et 3.18 qui font référence aux risques d'accidents technologiques encore une fois et au plan des mesures d'urgence.

440

Donc ces informations-là, c'est ça, ça a été demandé dans les directives fédérales.

PAR LE PRÉSIDENT:

445

Donc c'était pas, l'item 3.8, "Étude des données d'accidents, 3.8 et 3.12, "Chenaux, manœuvres et mouillages", c'était pas couvert par la directive, ça?

PAR Mme ÉLAINE BOLDUC:

450

Non, non.

PAR LE PRÉSIDENT:

455

C'était la précision. Pendant que je vous ai, je crois que c'était monsieur Lightfoot qui est venu hier de Ressources naturelles Canada nous a décrit un peu, a fait une vérification au niveau de l'analyse de risques au terminal méthanier, et je me demandais si Transports Canada disposait d'écrits quelconques sur cette vérification ou cette contre-expertise selon ce qu'on peut en juger, est-ce qu'il y a des documents qui existent écrits qu'on pourrait avoir, soit préparés par monsieur Lightfoot ou par quelqu'un d'autre qui seraient en rapport avec cette question-là?

460

PAR Mme ÉLAINE BOLDUC:

465

Oui. On a un rapport finalement de son analyse qui est disponible et on pourrait le déposer.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie. Nous en ferons le suivi subséquent!

470 Ceci fait le tour, je crois, de l'ensemble des documents attendus. Est-ce qu'il y a
d'autres éléments d'information que les personnes-ressources voudraient porter à l'attention de
la Commission? Non, ça va!

PAR M. BERNARD POULIOT:

475 Monsieur le Président, je m'excuse, hier j'ai déposé un document qui a été produit par le
docteur Alain Poirier qui est directeur national de la Santé publique qui s'intitule "Gérer l'offre
mais aussi la demande, une politique favorable à la santé". Ça a été présenté par le docteur
Poirier dans le cadre de la Commission sur l'économie du travail, dans le cadre de la
480 consultation publique sur la sécurité et l'avenir énergétique du Québec.

Donc c'était les commentaires que la Santé publique a acheminés dans ce contexte-là
au chapitre, et puis à l'intérieur du document, on retrouve une longue annexe sur les effets à la
santé actuels et potentiels dus aux polluants atmosphériques et au réchauffement de la planète.

485

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Vous pouvez nous déposer cette information-là?

490 **PAR M. BERNARD POULIOT:**

Oui. Ça a été déposé. Il y a l'adresse internet aussi, parce qu'il est disponible aussi sur
le site internet du ministère.

495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Autant que possible, on va essayer de gérer en fonction des sites internet. S'il y a des
documents d'intérêt général ou que la Commission le considère, on peut en faire quelques
copies et on va les distribuer dans nos centres de consultation, mais c'est parce qu'on veut
500 autant que possible éviter de faire faire des documents en quinze (15) copies lorsqu'on peut les
consulter sur Internet. Donc nous, la Commission, nous avons accès à Internet par exemple.
Alors on essaie de faire une gestion rationnelle du papier.

Alors je vous remercie monsieur Pouliot.

505

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Je voulais juste demander à monsieur Verreault qui est intervenu tantôt pour la première
fois de s'identifier pour les besoins de la sténotypie, parce que madame Proulx a besoin d'avoir
510 votre nom pour les comptes rendus.

PAR M. GUY VERREAUULT:

515 Mon nom est Guy Verreault, biologiste au ministère des Ressources naturelles et de la
Faune du Québec. Je suis appelé ici comme spécialiste au niveau de la faune, donc je vais
répondre à l'ensemble des questions au niveau de la faune.

520 Par contre, j'aimerais vous donner l'information qu'au niveau de la faune aviaire, je n'ai
pas vraiment beaucoup d'expertise, mais je vais être le répondant; donc je prendrai vos
questions probablement en différé et vous répondre par la suite.

Mais pour ce qui est des poissons, ça, il y a pas de problème, je devrais pouvoir vous
donner l'information de facto.

525 **PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

530 Très bien.

535 **PÉRIODE DE QUESTIONS
BRUNO VINCENT**

PAR LE PRÉSIDENT:

540 Nous allons aller au registre! Les personnes inscrites que j'ai encore qui étaient
inscrites il y a deux (2) soirs, monsieur Patrick Bonin!

Madame Pascale St-Amant! Monsieur Émilien Lavoie! Monsieur Bruno Vincent!

545 Bonjour monsieur Vincent.

PAR M. BRUNO VINCENT:

550 Monsieur le Président, messieurs les Commissaires, bonjour. Donc ma première
question concernera les nuisances sonores, donc la propagation du son.

La nuisance sonore tient une place importante dans l'étude d'impact et fait partie des
préoccupations d'une grande partie de la population. Elle concerne autant le milieu terrestre
que marin, mais je m'intéresserai surtout au milieu terrestre.

555 La question ou les remarques que je ferai ont été faites lors d'une visite du promoteur à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs qui est l'île Verte, mais on n'a pas eu de réponse.

560 Donc le promoteur signale qu'il a privilégié la modélisation pour l'étude de la pollution sonore, mais il y a très peu de détails dans l'étude d'impact sur ce sujet. Il y en a un tout petit peu plus dans l'addenda sur le transport, mais uniquement le nom du logiciel qui a été utilisé.

565 Et si on regarde les résultats, il y a deux (2) points qui sont étonnants puis pour moi inquiétants. Tout d'abord, sur toutes les cartes des isodécibels, que ce soit pour le terminal ou pour le chenal de navigation, il n'y a pas de variations saisonnières de la propagation du son. C'est-à-dire qu'on a une seule carte en disant, bien voilà comment va se propager le son, que ce soit l'hiver ou l'été.

570 Un deuxième point important, c'est que donc on peut penser que les paramètres météorologiques n'ont pas été pris en compte. Or tout le monde en convient, ce sont les deux (2) paramètres les plus importants qui sont donc le profil thermique de la colonne d'air puis il y a aussi le vent.

575 Ensuite, quand on regarde la carte des isodécibels du chantier de construction ou du terminal, on s'aperçoit aussi que la propagation du son est la même sur la terre que sur l'eau. Et c'est très improbable, au moins dans notre région, pour une seule raison! C'est que l'eau de l'estuaire est généralement, dans la belle saison, plus froide en fait que l'air, et on a comme une inversion thermique que l'on observe.

580 Alors justement, pour toute personne qui vit au bord du fleuve, il aura remarqué que dans certaines conditions, le son voyage très très loin dans l'air et en particulier de la rive sud, à certaines saisons, on peut entendre très bien le bruit sourd des navires qui sont dans le chenal de navigation au nord.

585 Donc pour quelqu'un qui connaît cette propagation du son, qui la vit, on est très étonné lorsqu'on regarde les cartes. Donc il me semble, j'ai fait quelques recherches, et puis j'ai l'impression très nette que les paramètres météorologiques n'ont pas été pris en compte ou au moins leurs particularités dans la région.

590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous pourrions adresser la question au promoteur à ce moment-là!

PAR M. BRUNO VINCENT:

595 J'aurai une question, oui. Est-ce que je peux la dire? Donc j'arrivais justement à la question!

600 Pourquoi n'avoir pas considéré les facteurs météorologiques et n'avoir donc pas considéré leurs variations saisonnières dans l'étude de la propagation du son?

Et pourquoi ne pas avoir considéré le pire scénario météorologique comme cela se fait très souvent?

605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Van der Put.

610 **PAR M. JOHN VAN DER PUT:**

Si j'ai bien saisi la question, il y avait plusieurs éléments et ce qui est demandé, c'est des précisions par rapport à comment qu'on a pris en compte la variation saisonnière, les différentes conditions atmosphériques, et la dernière, c'était la pire condition météorologique.

Monsieur Cantin va aborder cette question.

615 **PAR M. MARIO CANTIN:**

Monsieur le Président, étant donné le détail technique de cette question, nous avons avec nous la personne qui a réalisé les modèles, qui a fait les prévisions qui est madame Teresa Drew, donc si vous permettez, j'inviterais madame Drew à répondre aux questions.

620 **PAR M. JOHN VAN DER PUT:**

625 Madame Drew est unilingue anglophone, alors nous allons utiliser les traducteurs justement pour traduire les réponses de madame Drew.

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

630 La première question, si j'ai bien compris, c'était par rapport à la manière dont les variations saisonnières ont été prises en considération dans l'étude.

635 Quand nous avons commencé le EIS, nous avons bien reconnu que nous étions face à une situation unique où nous avons une région où nous devons pouvoir évaluer des bruits de type industriel.

640 Pour essayer d'incorporer les variations saisonnières dans l'évaluation des bruits, avec les méthodes de normalisation de standards qui sont recommandées de manière internationale, incluant dans le MDDEP, nous avons donc pris l'approche de mesures et les bruits ambiants durant les temps les plus tranquilles attendus; ceci a été à la fin de l'automne et en hiver, particulièrement durant l'hiver lorsque la glace recouvrait le fleuve à l'île Verte.

Ces valeurs ont été comparées avec le pire des cas ou bien les cas les plus bruyants qui ont été prédits à partir de la modélisation pour la construction et les opérations. Les sources de bruit dans les modèles ont été prises à leur niveau le plus fort. L'intention était de pouvoir savoir à quel bruit le plus fort s'attendre durant les moments les plus tranquilles.

645

Est-ce que je pourrais avoir l'acétate 1.8.3 s'il vous plaît!

L'EIA principal n'a pas pris en compte l'inversion thermique ou bien d'autres conditions atmosphériques, à part une norme d'un peu moins de vent ou bien d'une inversion thermique minime, à cause des prérequis des normes et la complexité de ce genre d'analyse.

650

Une analyse a été faite à l'île Verte pour ce but, après que les préoccupations aient été exprimées de la part du public. Comme cet acétate le démontre, une simulation d'une inversion thermique sévère pourrait résulter en une augmentation de dBA d'un niveau de quatre virgule cinq (4,5 dBA) au-dessus des valeurs qui sont présentées ici.

655

Ceci est considéré comme étant une augmentation qui est facilement remarquable, bien qu'il est important de noter que le total du bruit, par exemple l'heure la plus bruyante d'un dBA de vingt-quatre virgule cinq (24,5 dBA) est bien en deçà du niveau moyen de bruit durant la nuit, de trente-deux virgule deux (32,2) dBA, et qui se rapproche à l'heure la plus tranquille indiquant que les bruits par rapport aux opérations pourraient être distingués durant les moments particulièrement tranquilles.

660

Mais le bruit du projet ne serait pas plus fort que les bruits ambiants.

665

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Haemmerli.

670

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Merci pour l'explication. Là, on parlait des conditions d'exploitation, je veux valider ça pour commencer?

675

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

C'est exact.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

680

Moi, j'aimerais revenir un petit peu en amont! J'aimerais revenir à la préparation du chantier puis la période de construction.

685 Il y a dans l'étude d'impact deux (2) figures, les figures 5.4.1 et 5.4.3, j'aimerais ça qu'on nous les présente, soit ensemble, soit successivement!

690 En attendant qu'elles arrivent, je vais poser ma question! Il y a sur ces deux (2) figures des sources sonores ou des zones de sources sonores qui ont été identifiées. Je voulais confirmer avec vous que c'est à partir de ces sources sonores que la propagation du son a été effectuée, que la modélisation de la propagation du son a été effectuée, premièrement.

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

695 Oui, si j'ai bien compris, oui, la source sonore, la source du niveau du bruit de l'énergie venait de ces sources.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

700 Et c'est la seule configuration qui a été utilisée pour modéliser la propagation du son?

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

Oui. Il y a des scénarios, et le premier, vous pouvez le voir.

705 Et le deuxième chiffre, 5.4.3 était un deuxième arrangement qui a été modélisé également.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

710 Oui, le premier concernait la préparation du chantier, le dynamitage et le second concernait la construction des installations terrestres et maritimes, correct?

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

715 Oui, c'est exact.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

720 Donc si je peux ravoir 5.4.3 s'il vous plaît, voilà! Donc c'est l'emplacement des sources sonores qu'on a utilisées pour modéliser la propagation du son?

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

725 C'est exact.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Par exemple, on n'a pas considéré par rapport aux préoccupations de monsieur la construction des ducs-d'Albe situés plus au nord?

730

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce qui peut faire trois cents mètres (300 m) plus au nord, donc la série de ducs-d'Albe à l'extrémité nord, donc par rapport à la source qui est extrêmement bas, on a peut-être trois cents mètres (300 m) de distance. Donc on a un rapprochement d'une source de bruit de peut-être trois cents mètres (300 m) vers L'Isle-Verte et aussi vers les chalets qui sont situés près du Gros-Cacouna.

735

La question que la Commission se pose donc, est-ce que ce rapprochement de ces sources-là, lorsque la construction des ducs-d'Albe serait plus du côté au nord, est-ce que l'impact sonore pourrait varier et pour L'Isle-Verte et pour les chalets qui sont situés à proximité?

740

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

Le son s'atténue avec la distance. On pourrait s'attendre à une petite différence des valeurs avec le mouvement des sources sur le site, mais les distances impliquées sont suffisamment importantes, particulièrement pour L'Isle-Verte, mais également pour les chalets, pour que les niveaux sonores, pour que la différence dans les niveaux sonores soit pas quelque chose qui soit remarqué.

745

750

Ça, c'est dans un sens numérique.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Ça va, j'ai compris. Est-ce qu'on pourrait avoir maintenant la figure qui correspond, je pense que c'est dans la première série de réponses à l'Agence canadienne, il y a une question qui s'appelle SQ001 dans laquelle il y a une vue d'ensemble qui s'appelle SQ-001-1TC?

755

760

En fait, ce que cette figure illustre, c'est un plan d'ensemble. Voilà!

Dans la zone qui est notée B, on est dans la zone du port actuel de Cacouna, on nous a indiqué ce matin qu'il allait y avoir une utilisation assez intensive de cette zone-là. On y trouve l'aire des sous-traitants, une usine de préparation de béton, plus différentes facilités de manœuvres associées à l'interface aux terres, aux chargements, déchargements de matériaux. Cette zone réduit la distance d'à peu près la moitié jusqu'au village.

765

Est-ce que les sources sonores de ces installations-là ont été modélisées?

PAR Mme TERESA DREW (PAR TRADUCTEUR):

770

Le scénario de construction révisé n'a pas été modélisé entièrement, dû au fait que le plan de construction est toujours une œuvre qui n'est pas encore terminée.

775

En termes de bruit, les sources finales seront pas connues jusqu'à temps qu'un contractant soit sélectionné et que le plan de construction final soit en place.

780

Le bruit par contre a été pris en ligne de compte durant la planification; par exemple, j'ai fait des calculs de dépistage, par exemple la possibilité de mettre l'usine de préparation de ciment au quai.

785

Une fois que les plans de constructions soient finalisés, un modèle révisé des niveaux de bruit sera fait, pour nous assurer que les mesures d'atténuation nécessaires soient mises sur place, pour assurer les normes de construction du MDDEP par rapport au bruit, par rapport à la construction, pour s'assurer qu'on soit en conformité par rapport à ça.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Merci. J'aimerais quand même juste revenir sur un point!

790

Pour les deux (2) configurations qui ont été modélisées qu'on a vues, les plans n'étaient pas plus définitifs, et vous avez fait des estimés des sources de bruit pour effectuer vos études de propagation, alors j'imagine qu'il est possible de faire le même exercice avec la zone du port. Puis il serait intéressant de nous fournir ça, de sorte que ce soit disponible pour que les gens, la Commission et surtout le public l'ait à sa disposition pour éventuellement préparer leurs mémoires en vue de la deuxième partie d'audience publique.

795

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Van der Put.

800

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Oui monsieur le Président. Nous regarderons ce qui sera nécessaire pour rédiger cette information et la fournir à la Commission.

805

PAR LE PRÉSIDENT:

810

Alors c'est à nous autres de faire une simulation à partir de ce qu'on doit comprendre, et on vous demanderait votre collaboration pour essayer d'avoir ça, si on regarde la période des mémoires, on demande aux gens de nous remettre les mémoires pour le 8 juin, si on veut que les gens, particulièrement disons dans ce cas-ci, les citoyens du village de Cacouna puissent

en tenir compte éventuellement dans leurs mémoires, il faudrait que ce soit envoyé quelques jours avant.

815 **PAR M. JOHN VAN DER PUT:**

Oui, c'est compris.

PAR LE PRÉSIDENT:

820

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Vincent!

825 **PAR M. BRUNO VINCENT:**

830 Je n'ai pas eu vraiment la réponse à ma question, malgré le temps qui a été pris! Je reste persuadé qu'en cas d'inversion de température et en plus il y a du vent, le son se propage très loin, et je vous inviterais demain, je pense qu'il va faire beau, à aller sur le côté sud puis écouter peut-être les bateaux qui sont sur le côté nord.

835 Donc je demande que la modélisation soit refaite avec les conditions les pires qui arrivent très fréquemment dans notre région. Les conditions les pires c'est quoi! Inversion de température d'à peu près deux degrés par cent mètres ($2^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$), c'est une humidité de cinquante pour cent (50 %), et un vent, je pense, qui pourrait être à peu près cinquante kilomètres-heure (50 km/h). Mais j'ai des références là-dessus.

840 Donc je pense que comme ces conditions viennent très souvent, c'est la moindre des choses, si on pense aux gens, de les prendre.

845 En plus, je vais terminer ici pour vous donner un exemple de cas où on allait regarder le bruit à dix kilomètres (10 km) d'une aluminerie, avec des conditions moyennes qui n'arrivent pratiquement jamais et des conditions les pires. En décibels, je donne qu'un chiffre, mais j'en ai plein d'autres, dix-sept (17 dBA) en conditions moyennes, vingt-sept point quatre (27,4 dBA) en conditions les pires. Dix décibels (10 dBA) de plus, madame a dit que quatre décibels (4 dBA), on notait la différence, dix décibels (10 dBA) de plus, c'est multiplié par dix (10) les sources de bruit. Je m'arrêterai là.

Donc je mets en doute la validité du modèle.

850

PAR LE PRÉSIDENT:

Par contre, l'explication qu'on nous a donnée, on nous a expliqué qu'on avait pris les cas d'inversions thermiques pour évaluer l'augmentation du niveau sonore.

855 On peut aller du côté du ministère de l'Environnement, du ministère du Développement durable, à savoir, bon, est-ce que vous avez commencé à examiner les performances des simulations sonores du promoteur, monsieur Rochon?

PAR M. YVES ROCHON:

860

Je vais prendre la question en différé. Le spécialiste qui a regardé la question du bruit nous a pas soulevé de problématique particulière lors de l'analyse de recevabilité, mis à part au niveau du suivi, d'ajouter des points, un point de contrôle.

865

Mais je vais prendre la question, puis je vous reviendrai là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

870

Particulièrement donc par temps calme et inversion thermique, donc l'effet de couloir, donc le son se propage différemment à ce moment-là au-dessus de l'eau.

PAR M. BRUNO VINCENT:

875

Je propose à monsieur Rochon de le rencontrer pour préciser, pour pas perdre trop de temps.

PAR LE PRÉSIDENT:

880

C'est ça, peut-être que monsieur Rochon pourra revenir avec la question spécifique de l'eau!

Oui, monsieur Vincent!

PAR M. BRUNO VINCENT:

885

Je voulais signaler aussi que je parlais beaucoup du chenal de navigation, parce que les bateaux font beaucoup de bruit sur une surface froide.

PAR LE PRÉSIDENT:

890

Ça, on pourra regarder la question aussi, étant donné qu'il y a pas seulement le terminal, mais effectivement le navire en déplacement.

PAR M. BRUNO VINCENT:

895

D'accord, je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

900 Monsieur Rochon pourra nous revenir sur ça.

PAR M. BRUNO VINCENT:

905 Alors ma question 2, j'espère que ce sera plus rapide! Donc ça concerne l'approche générale pour l'étude d'impact.

910 J'ai lu toute l'étude d'impact, ce qui est quelque chose d'extraordinaire, et je me suis endormi. Je me suis demandé pourquoi! À un moment, j'ai compris que j'avais donc en tant qu'écologiste une bonne illustration du principe du PAPI, c'est-à-dire pas d'impact parce que pas d'observations!

915 Il y a très peu de données précises, soit parce qu'il n'y a pas d'observations existantes, soit parce que les informations disponibles n'ont pas été consultées, soit qu'elles n'ont pas été suffisamment analysées.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça ressemble quand même à une analyse de mémoire, monsieur Vincent!

920 **PAR M. BRUNO VINCENT:**

D'autre part, il faut absolument que je mette le contexte.

PAR LE PRÉSIDENT:

925 Oui, mais rapidement s'il vous plaît!

PAR M. BRUNO VINCENT:

930 D'autre part, on évite de cumuler les impacts. Alors normalement, pour montrer un exemple, j'avais une petite présentation, je pense que monsieur le promoteur a le droit de faire une présentation, moi, ça dure à peu près quarante (40) secondes, pour un cas particulier, étant donné que ma question est de façon très générale.

935 Donc je vous demande, est-ce que j'ai le droit de présenter ce petit document qui représente quatre (4) diapositives?

PAR LE PRÉSIDENT:

940 Souvent les préparations des personnes-ressources et du promoteur ont été validées auprès de la Commission, parce qu'il est fréquent, lorsqu'on veut des réponses élaborées à des questions, qu'on demande de procéder à de telles présentations. Il faut comprendre que c'est à la demande de la Commission généralement ou disons avec l'aval de la Commission.

945 Vous voulez donc faire une démonstration pour votre question, vous dites quarante (40) secondes, ça va!

PAR M. BRUNO VINCENT:

950 Quatre (4) diapositives très rapides. Je demanderais à monsieur Grenier d'appuyer vite!

PAR LE PRÉSIDENT:

955 Est-ce qu'elles sont prêtes à être présentées, est-ce qu'on peut les avoir à l'écran maintenant?

PAR M. BRUNO VINCENT:

960 Oui. On se trouve près de l'île Verte, voilà!

Ici, on a le chenal de navigation sans rien, c'est comme ça qu'on le voit généralement sur les cartes, puis j'ai rajouté les données que j'ai pu trouver. Voilà!

965 Donc c'est un cas de cumul d'impacts, c'est-à-dire que quand on les prend un à un, le petit poisson, on l'embête pas trop, le béluga, on l'embête pas trop, etc., etc.

970 Vous remarquerez que j'ai inventé un indice d'abondance du béluga à partir des données disponibles. On m'a refusé l'accès à certaines données, mais à partir des données disponibles, j'ai regardé la trajectoire du chenal de navigation.

Je m'arrêterai là pour arriver à ma question! Pourquoi toutes les données disponibles n'ont-elles pas été consultées ou analysées en détail? Exemple oiseaux marins, mammifères marins. Pourquoi le savoir écologique des populations locales a-t-il été ignoré?

975 Pourquoi ne pas avoir identifié clairement tous les impacts potentiels, par exemple canards en mue et pourquoi avoir négligé les impacts du couloir maritime et le cumul des impacts?

PAR LE PRÉSIDENT:

980

C'est quatre (4) questions très très générales qui pourraient nécessiter une réponse de vingt-cinq (25) minutes sans qu'on ait nécessairement rien de précis, parce que disons que le promoteur va dire, oui, j'ai évalué, j'ai tenu compte de tous les paramètres. La question est quand même très très vague et on va recevoir une réponse générale.

985

Je voudrais pas non plus m'embarquer dans ce genre de chose là. C'est plus des questions d'opinion; dans votre question, vous soulevez la réponse.

PAR M. BRUNO VINCENT:

990

C'est une question méthodologique, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

995

On va demander à monsieur Van der Put s'il peut répondre en une (1) ou deux (2) minutes!

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1000

Monsieur Cantin va prendre cette question.

PAR M. MARIO CANTIN:

1005

Monsieur le Président, comme vous avez mentionné, c'est oui effectivement, c'est une question qui est très large.

1010

Du côté des spécialistes qui ont réalisé les différentes parties ou les différentes composantes, si on regarde pour la carte au niveau des oiseaux, au niveau des bélugas, au niveau des poissons marins, les spécialistes se sont assurés dans un premier temps de rencontrer les spécialistes des différents ministères impliqués, des autorités impliquées. Une revue de littérature a été réalisée, des études terrain ont été réalisées.

1015

Cette information-là est disponible dans les études de référence qui ont été déposées dans le cadre de l'étude d'impact.

1020

S'il y a des documents qui sont peut-être manquants ou quoi que ce soit et qu'on veut nous les apporter, peut-être que ça pourrait être un élément important.

PAR LE PRÉSIDENT:

1020

Je vous remercie.

1025 Du côté de Pêches et Océans, ici, nous avons une représentation de différents éléments reliés à la faune marine, à ce stade-ci, on a beaucoup de questions des mammifères marins, les phoques, les bélugas entre autres et certaines aires pour les oiseaux marins, ce que j'essaie de retrouver sur la carte, mais enfin bref, surtout le phoque et le béluga qu'on peut voir.

1030 À vos yeux, est-ce qu'à ce stade-ci, vous êtes satisfait des données utilisées par le promoteur ou le promoteur aurait pu facilement recourir à d'autres sources d'information par exemple que vous possédez?

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1035 Monsieur le Président, effectivement, nous avons demandé au promoteur, lors des séances de questions, on a demandé au promoteur de chercher l'information maximum sur les dix (10) dernières années sur le mammifère marin entre autres.

1040 Mais j'aimerais apporter un petit élément d'information! Depuis juillet 2005, le béluga est protégé par la Loi sur les espèces en péril, alors ce qui lui donne un certain statut de protection. J'aimerais ça vous lire un petit article qui sort de la Loi de l'espèce en péril:

1045 "Il est interdit de tuer, de nuire, de harceler, de capturer ou de prendre une espèce inscrite à l'annexe 1, comme le béluga du Saint-Laurent, le rorqual bleu et la baleine noire de l'Atlantique qui sont présents dans l'estuaire du Saint-Laurent puis dans la voie de navigation, dans les alentours en tout cas, dans le secteur de l'étude."

1050 Je voudrais dire le mot nuire, je reprends. J'ai dit: interdire de tuer et de nuire. De nuire, on pourrait parler de dérangement, il faut parler de dérangement. Alors oui, on est en mesure de se demander, est-ce que le béluga va être dérangé par les activités de construction, par la navigation, par la présence du terminal!

1055 Alors on a demandé au promoteur d'avoir des données de son, des données d'inventaires, etc., puis le promoteur a réalisé un inventaire à partir du site. Il y a eu beaucoup d'observations de bélugas qui ont été faites aux alentours du terminal. La station d'observation était au sol. Alors pendant une période d'une année, on voit bien qu'il y a des périodes de concentration.

Alors on a de l'information tout près, on a de l'information au large; c'est sûr que nos experts s'y penchent présentement sur la question.

1060 Alors on a demandé aussi au promoteur d'avoir un modèle de propagation du son en milieu aquatique. Alors on s'est rendu compte dans le modèle qu'il y avait suffisamment de bruit pour que ce soit préoccupant pour les mammifères marins. Vous savez qu'ils communiquent, c'est un peu leurs yeux, c'est par là qu'ils communiquent, ils communiquent

1065 entre eux autres, ils communiquent aussi quand ils repèrent leurs proies. C'est un phénomène complexe. Les sons, c'est à basse fréquence, à haute fréquence, etc.

Alors on travaille sur le sujet, parce que la loi interdit de nuire aux bélugas et sauf, c'est toujours un sauf, un article de loi, ça dit sauf de manière incidente.

1070 Alors on travaille présentement avec les chercheurs de l'Institut Maurice-Lamontagne spécialisés en mammifères marins pour cerner finalement l'ampleur des impacts du projet d'Énergie Cacouna puis de voir comment il s'insère dans cet article de loi là, puis qu'est-ce qu'on peut trouver comme manière, parce que c'est interdit de nuire sauf de façon incidente.

1075 Est-ce qu'on va trouver des mesures d'atténuation suffisantes pour que ce soit uniquement de manière incidente!

Alors les analyses sont en cours. On compte les terminer autour du mois de juin.

1080 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Par contre, très proche, on a le Parc marin Saguenay, on a le chenal nord, donc qui est principalement utilisé par les navires actuellement, plusieurs milliers de navires, alors j'imagine que Pêches et Océans a déjà procédé à des évaluations au niveau sonore, au niveau navigation pour les valeurs justement, les impacts de la voie maritime, est-ce que vous avez déjà commencé à implanter des mesures par exemple d'atténuation, je sais pas, à proximité, je sais pas, du port de Baie-Comeau ou à l'entrée du Saguenay? Parce qu'il y a quand même beaucoup de trafic maritime qui emprunte le Saguenay par exemple. On est en plein dans le Parc marin du Saguenay.

1090 Est-ce qu'il y a déjà des mesures qui sont appliquées par Pêches et Océans, par exemple pour protéger les bélugas qui sont dans l'estuaire?

1095 **PAR M. CLAUDE BRASSARD:**

Ça m'amène à vous parler du projet de zone de protection marine. Alors la zone de protection marine dans l'estuaire du Saint-Laurent vise à assurer la conservation, la protection à long terme des mammifères marins qui y vivent à l'année, qui y transitent de leur habitat et de leur source alimentaire.

1100 Alors dans ce programme-là justement, il y a eu des évaluations, c'est un projet, la zone de protection marine a pas un statut légal présentement, c'est encore à l'état de projet. Mais il y a eu des recherches effectivement sur les niveaux sonores dans le secteur.

1105 Alors c'est en cours, c'est en développement. Comment on peut en arriver finalement, c'est quoi la source de stress! On sait déjà par exemple, quand il passe un bateau, c'est un peu

1110 comme quand on est sur le bord d'un chemin de fer. On n'entend plus rien de ce qui se passe l'autre bord, puis on s'entend plus parler, là. C'est un peu la même chose. C'est pas comme si on est sur la 20, parce que là, la 20, il en passe un en arrière de l'autre; un train, il en passe un, oups, il y a une accalmie. Un navire, c'est un peu ça. Puis la grosseur des trains, puis la grosseur des navires, on pourrait comparer un peu.

1115 Alors on sent que c'est une source préoccupante, mais on n'a pas encore de normes d'établies encore; il y a pas, comme vous parlez par exemple, de protection de qualité du milieu marin pour s'assurer, est-ce qu'on nuit, à quel endroit la voie de navigation pourrait nuire aux mammifères marins. On sait qu'elle passe tout près actuellement.

1120 Alors ça fait partie des préoccupations, les deux (2) tracés qu'on voit ici sur la figure, le tracé nord de l'île Rouge et le sud de l'île Rouge, ça fait partie des préoccupations pour savoir lequel qui serait le moins pire des tracés, parce qu'on sait qu'il y a pas présentement beaucoup de gros navires de la taille de plus des quatre-vingt-sept mille (87 000) TBL qui se rendent à Cacouna, ça veut dire qui sortent du chenal de navigation puis qui s'en vont vers la rive sud.

PAR LE PRÉSIDENT:

1125 Par contre, il y a pas de droit acquis à polluer. C'est pas parce qu'un navire passe pendant cinquante (50) ans par exemple et qu'il y a un problème, et parce qu'il passe depuis cinquante (50) ans qu'il peut continuer à passer sans problème!

1130 Est-ce que c'est envisageable à ce moment-là que vous allez adopter une approche globale? Si les méthaniers vous inquiètent, est-ce que les pétroliers vont vous inquiéter ou pas?

1135 Autrement dit, est-ce que vous allez faire des distinctions à l'intérieur de l'estuaire ou ça va aller par classes de navires simplement, peu importe qui emprunte, quels navires empruntent l'estuaire? Ce serait des règles uniformes et équitables entre les différents navires ou il y aurait des compagnies qui seraient soumises à des normes différentes?

1140 Parce que disons que si on essaie de voir ça dans une optique d'effet cumulatif, comme je vous dis, il y a pas de droit acquis à polluer!

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1145 On n'est pas rendu assez loin, je peux pas répondre à votre question, monsieur le Président, parce qu'on n'est pas rendu assez loin dans ce projet-là pour vous donner quelle tendance que ça pourrait prendre.

PAR LE PRÉSIDENT:

1150 OK. Parce que vous comprenez, du côté du travail de la Commission, c'est qu'on
demande à la Commission, entre autres, de prendre en compte les effets cumulatifs, on
demande à la Commission de valider l'ampleur des effets environnementaux, particulièrement
1155 ceux négatifs importants et considérés aussi comme probables plutôt qu'improbables, et ce
qu'on peut voir en tout cas comme données de base actuellement, c'est que, bon, vous avez dit
dans l'estuaire, on tente actuellement de connaître le niveau sonore dans l'estuaire, ça
m'apparaît être un élément très très important pour pouvoir faire l'évaluation des effets
cumulatifs. C'est de savoir quel est l'effet sonore de la voie maritime actuellement dans l'état de
base.

1160 Bien entendu, on peut penser que des méthaniers, bon, une fois qu'ils sortiraient, oui il y
a cette zone-là, la zone d'approche aussi qui est importante de considérer, mais la Commission
est avant tout, veut savoir s'il y a un problème ou non dans la voie maritime. Alors je
comprends que s'il y a un problème, il y a pas de problème à huit mille (8000) navires par
1165 année, c'est une chose, s'il y a un problème, bien, c'est-à-dire qu'il faut intervenir où il y a plus
de navires, vous comprenez!

C'est l'approche qu'on va se déterminer, c'est-à-dire comment on va faire pour statuer
sur les effets cumulatifs dans l'estuaire, si on n'a pas de données globales?

1170 Vous nous dites que c'est pas prêt encore pour l'estuaire?

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1175 C'est sûr que dans l'approche du projet d'Énergie Cacouna, on doit séparer un petit peu
ce qui se passe finalement; l'apport du terminal méthanier quand il est dans la voie de
navigation où ce qu'il y a le maximum de bateaux et l'approche finalement vers le terminal de
Cacouna, surtout que là, il y a déjà deux (2) scénarios de tracés.

PAR LE PRÉSIDENT:

1180 Oui ça, c'est pris séparément, disons pris isolément, mais par exemple, est-ce que
Pêches et Océans jusqu'à maintenant, dont l'Institut Maurice-Lamontagne, disons prenons juste
la durée de vie de l'Institut Maurice-Lamontagne, ça a vingt-cinq (25) ans disons à peu près,
1185 depuis vingt-cinq (25) ans, quelles sont les mesures d'atténuation que vous avez exigées des
navires marchands dans l'estuaire?

On a aussi des installations portuaires dans les Maritimes, ne serait-ce que des
terminaux méthaniers qui ont été autorisés, j'imagine qu'il y a des mammifères marins aussi qui
fréquentent le golfe en très grand nombre, où la plate-forme extracôtière néo-écossaise en très

1190 très grand nombre, jusqu'à maintenant, est-ce que Pêches et Océans impose des mesures d'atténuation particulières à la navigation? C'est ça que la Commission aimerait savoir.

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1195 Je peux pas vous répondre pour l'ensemble du golfe, mais je vais prendre la question en délibéré.

PAR LE PRÉSIDENT:

1200 Vous pouvez faire une vérification. Jusqu'à maintenant, on peut même aller sur la côte du Pacifique, qu'est-ce que Pêches et Océans, est-ce qu'en certains endroits, on oblige par exemple les navires à réduire leur vitesse, est-ce que ça se fait?

1205 Est-ce qu'on oblige à utiliser des hélices particulières dans certaines zones de navigation jusqu'à maintenant au Canada?

Parce que la Commission doit faire un travail, mais doit se baser aussi sur les pratiques. Et si la Commission en vient à la conclusion qu'il faut des nouvelles pratiques, bien, il est très probable que la pratique ne serait pas applicable qu'à Énergie Cacouna, mais à l'ensemble de
1210 la flotte marchande qui fréquente les eaux côtières canadiennes.

C'est un peu l'obligation de la Commission et surtout le BAPE a traditionnellement toujours regardé d'une façon globale lorsqu'il y avait des interventions logiques à faire, bien, il faut l'appliquer à tout le monde, ne serait-ce que par équité, mais aussi par nécessité. S'il y a
1215 un problème à un endroit, on risque de le retrouver ailleurs.

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1220 Je prends la question en délibéré.

PAR M. MICHEL BOULIANNE:

Monsieur le Président, Je pourrais peut-être apporter une précision là-dessus! Je sais que dans la baie de Fundy, pour la protection de certains types de baleines, je suis pas un
1225 expert en mammifères marins, mais je sais qu'ils ont ajusté les routes de navigation pour protéger une certaine espèce de baleines. Alors je tenais à apporter cette précision.

PAR M. CLAUDE BRASSARD:

1230 Je peux compléter! Il s'agit de la baleine noire. C'est la vitesse des navires qui est plus problématique, parce que c'est une baleine lente, c'est une baleine qui se tient en surface, puis qui a pas des mouvements rapides, elle a de la difficulté à éviter les navires.

1235 Alors c'est sûr que pour cette espèce-là qui est justement de plus en plus présente dans l'estuaire du Saint-Laurent, c'est tu parce qu'elle est tannée des bateaux dans la baie de Fundy, puis elle s'en vient chez nous, je le sais pas! Mais c'est une problématique particulière.

PAR LE PRÉSIDENT:

1240 Mais il y a un petit rorqual qui s'est fait amener de force dans la région de Montréal il y a pas longtemps aussi, un rorqual commun, alors on voit qu'il y a quand même des problématiques dans la voie maritime actuellement.

1245 La Commission doit pouvoir être en mesure de juger, est-ce qu'il y a des effets cumulatifs ou non et aussi, bien, se baser aussi sur les pratiques et sinon, bien, est-ce que la Commission doit proposer des innovations! Ça fait partie du travail de la Commission à ce moment-là.

PAR M. MARIO CANTIN:

1250 Monsieur le Président, j'aurais peut-être quelques points d'importance dans le cadre de l'étude en ce qui a trait aux mammifères marins!

1255 Plus particulièrement au niveau des bélugas. Les spécialistes se sont servis de normes américaines au niveau du dérangement et au niveau de l'impact physique qu'il pourrait y avoir sur les bélugas. À ce moment-ci, je pense que si vous trouvez opportun, on a fait une très petite présentation au niveau de l'hydroacoustique, des travaux qui ont été faits, en considérant les bruits actuels qu'il y a dans le fleuve Saint-Laurent à partir des sept (7) points d'échantillonnage qui ont été réalisés et pour montrer les résultats de scénarios de transit entre autres, de construction, d'amarrage.

1260 Donc si vous le jugez opportun, ça pourrait être une bonne plage pour trouver beaucoup de réponses.

PAR LE PRÉSIDENT:

1265 Bon, on pourra y revenir sûrement dans le courant de la journée, effectivement on aura d'autres questions sur le bruit en milieu marin.

Je vais laisser aller monsieur Vincent, une dernière question!

1270 **PAR M. BRUNO VINCENT:**

J'ai le droit à une dernière question?

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Une petite dernière.

1280 **PAR M. BRUNO VINCENT:**

Merci beaucoup. Puisqu'on a parlé du béluga, que c'est une espèce problématique et aussi menacée, il faut noter que la région qui va être traversée donc par la navigation est la plus riche en bélugas dans l'estuaire en été, OK.

1285 Donc je voulais demander au promoteur, il y avait des données disponibles, il y en a toujours à Pêches et Océans pour donc faire un peu le travail qu'il y a ici, pour permettre aux citoyens de juger de la pertinence du projet.

1290 J'aurais aimé que ce travail-là soit fait. Donc monsieur le Promoteur, est-ce que vous auriez l'amabilité de faire ce travail, d'améliorer ce que j'ai fait, pour qu'on puisse juger un peu, bon, est-ce qu'il y a un danger! Parce que vous voyez quand même qu'il y a un indice maximum, 5, j'expliquerai un autre jour comment j'ai fait, ce qui est là où pendant dix (10) ans on a vu le plus de bélugas.

1295 Donc c'est quand même quelque chose qui est important.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien. On va laisser la question à monsieur Van der Put.

1300

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Monsieur le Président, pour répondre à cette question, je vais faire appel à madame Marjolaine Castonguay de PESCA Environnement.

1305

PAR Mme MARJOLAINE CASTONGUAY:

1310 Monsieur le Président, effectivement, le promoteur a réalisé des inventaires de bélugas, des populations de bélugas pendant un an, en plus du mois d'août 2004, trois (3) observateurs maximum ont été présents du mois de décembre 2004 au mois de décembre 2005. De manière à bien documenter la présence des bélugas sur le site précis à Gros-Cacouna.

1315 Les inventaires se sont déroulés pendant toute la journée, on couvrait toute la période de jour, du lever au coucher du soleil. Également on couvrait une zone de huit kilomètres carrés (8 km²), c'est-à-dire la zone où les observateurs, avec l'aide de jumelles et de télescopes, avaient une bonne couverture de la zone, de manière à bien documenter la fréquentation dans le secteur du terminal comme tel.

Ces données ont été publiées dans une étude de référence qui est disponible sur le site d'Énergie Cacouna et également sur le site du BAPE maintenant.

1320

Au niveau du trajet, du couloir maritime, les informations disponibles dans la littérature étaient suffisamment abondantes pour être capable d'évaluer les impacts du passage des méthaniers sur la population de bélugas.

1325

Ça fait que cette acquisition de données nous a permis d'avoir un meilleur portrait de la fréquentation des bélugas dans le secteur et ce qui nous a permis de mettre en place, d'évaluer les impacts et d'imaginer ou de mettre en place les mesures d'atténuation.

PAR LE PRÉSIDENT:

1330

Bien, je vous remercie. Alors vous voyez, monsieur Vincent, la question est générale, donc le promoteur considère qu'il a fait une bonne job!

PAR M. BRUNO VINCENT:

1335

Et je vous dis quand même que sur le chenal de navigation, il n'y a rien dans l'étude d'impact. Je vous remercie beaucoup de votre patience.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

1340

Avant que vous quittiez, monsieur Vincent, je voulais vous rappeler que toutes les présentations qui sont faites sont déposées.

PAR M. BRUNO VINCENT:

1345

Avec plaisir.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

1350

Donc le public aura au moins accès à votre information, merci.

Et tant qu'à être là, vous avez identifié aussi une aire oiseaux marins, alors j'aurais peut-être aimé compléter l'information sur le milieu, en demandant à monsieur Breton s'il a des précisions à fournir sur l'utilisation de cette zone par les oiseaux marins.

1355

PAR M. LOUIS BRETON:

Au niveau de l'utilisation des oiseaux marins, il y a pas de données récentes dans des inventaires qui ont été faits dans le secteur, à ma connaissance, mais je vais vérifier.

1360

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

1365 D'accord. Et peut-être pour monsieur Verreault, puisque son ministère a identifié une zone de concentration, une aire de concentration d'oiseaux aquatiques, est-ce que vous pouvez nous fournir des précisions à ce sujet?

PAR M. GUY VERREULT:

1370 Oui. Les seules précisions que je peux vous donner, monsieur le Commissaire, sont essentiellement que dans le secteur de Cacouna, au nord du site où le terminal est proposé, il y a effectivement une zone de concentration d'oiseaux aquatiques, principalement des macreuses et des eiders à duvet qu'on retrouve dans cette localisation-là, essentiellement des oiseaux qui s'alimentent et qui se reposent.

1375 **PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:**

C'est l'utilisation de l'habitat. À quelle période de l'année?

PAR M. GUY VERREULT:

1380 On les retrouve principalement au printemps, à l'été et à l'automne, donc en période d'eau libre, là on où on fait nos inventaires. On n'a pas d'inventaires hivernaux, donc c'est impossible pour nous de se prononcer sur l'utilisation en hiver.

1385 **PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:**

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

1390 Nous vous remercions.

PAR M. BRUNO VINCENT:

1395 Merci.

JEAN-GUY ALLARD

1400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais maintenant inviter monsieur Jean-Guy Allard!

Bonjour monsieur Allard.

1405

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

Bonjour monsieur le Président, messieurs les Commissaires. Ma première question! Le promoteur a choisi Cacouna pour la sécurité maritime et Cacouna pour le meilleur site à installer un port méthanier. Pour faire ce choix, il a étudié d'autres sites le long du fleuve.

1410

Le promoteur peut-il me donner les avantages de Cacouna par rapport aux inconvénients à d'autres sites en ce qui concerne la sécurité maritime d'une part et l'endroit choisi d'autre part, exemple, Lévis près de Québec? J'aimerais avoir une réponse claire du promoteur.

1415

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Van der Put, comment en êtes-vous venus à choisir le site? Pour quelles raisons, la sécurité et l'autre aspect, j'ai mal compris monsieur Allard?

1420

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

Sécurité et aussi le site en question.

1425

PAR LE PRÉSIDENT:

OK, le site lui-même.

1430

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

Sécurité maritime et le site en question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1435

OK. Le site industriel on pourrait dire?

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

1440

C'est bien ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Van der Put.

1445

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1450 Monsieur le Président, au point de vue sécurité maritime, deux (2) avantages principaux du site de Cacouna est le faible achalandage maritime dans le secteur, compte tenu que la majorité du trafic maritime à cette hauteur du fleuve utilise le chenal du nord. Seulement cinq pour cent (5 %) du trafic utilise le chenal du sud, ce qui donne un avantage pour le site de Gros-Cacouna au point de vue sécurité maritime.

1455 Un autre grand avantage est les faibles courants, relativement faibles courants de marée dans le secteur de Gros-Cacouna. On parle de vitesse de courant entre deux (2) et trois (3) nœuds au maximum comparée à la limite sécuritaire pour l'accostage d'un méthanier qui est quatre (4) nœuds.

1460 D'autres sites, particulièrement celui que vous avez mentionné à Lévis, ont des courants de marée, vitesses de courants de marée maximales plus élevées.

1465 Un autre désavantage du site de l'endroit de Lévis que vous avez mentionné, c'est que ce secteur se trouve beaucoup plus proche de la voie de navigation que, par exemple, le site de Gros-Cacouna comme j'ai mentionné.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Allard!

1470 **PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

Il me manque un élément, concernant le site choisi, le site industriel choisi, pour quelles raisons?

1475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourquoi le site terrestre maintenant?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1480 Le site de Gros-Cacouna a été choisi parce que du point de vue site industriel, parce que c'est déjà un site qui aménage, la propriété de Transports Canada est déjà un lieu qui aménage des activités industrielles. Et le site que nous avons choisi a été destiné pour les activités industrielles ou portuaires qui sont très conformes avec l'activité proposée d'un terminal méthanier.

1485

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

1490 D'après vous, pourquoi votre compétiteur Rabaska a étudié le site en question Énergie
Cacouna et fait étonnant, il ne lui convenait pas?

PAR LE PRÉSIDENT:

1495 Monsieur Van der Put.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1500 Je n'ai pas de commentaire par rapport au choix d'autres promoteurs par rapport à leurs
projets. Il faudrait leur demander.

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

1505 Merci. Ma deuxième question! Concernant la sécurité, le promoteur, en installant un
terminal méthanier près d'une population, prétend qu'un accident majeur peut se produire
seulement une fois par dix millions (10 M) d'années, c'est bien ça! Donc le stress, l'anxiété et le
danger feront partie du quotidien des humains et non pas des poissons puis des bélugas,
quoiqu'on veut les protéger.

1510 Un billet de Loto-Québec, une fois sur quatorze (14 M) à quinze millions (15 M), et cela
arrive souvent.

Ma question: le promoteur peut-il nous garantir que cet accident majeur ne se produira
pas dans la première année d'exploitation?

1515 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Van der Put.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1520 Si je pouvais s'il vous plaît avoir l'acétate numéro 66 qui sont les résultats de l'analyse
de risques, dans un premier temps!

1525 Le niveau de risques que vous avez soulevé une fois par dix millions (10 M) d'années,
comme il avait été expliqué par monsieur Ernst Meyer de DNV, vous voyez la limite du contour
de risques où il pourrait y avoir incidence d'un accident qui pourrait survenir à cette fréquence.

Ce qu'on voit, c'est que cette limite est éloignée des zones habitées. Ce qui mène à la
conclusion de DNV que le projet ne pose pas de danger envers la population.

1530 **PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

Quand vous mentionnez, votre figuration est de huit cents mètres (800 m), et quand on parle d'un accident majeur, à mon avis, c'est une catastrophe. Une catastrophe, ça veut dire un décès, plusieurs morts, ça veut dire aussi plusieurs blessés puis plusieurs maisons détruites, dans mon esprit à moi. Alors que vous, vous comparez votre risque à un risque majeur, mais pas plus que ça.

Si on regarde dans d'autres pays où il y a eu des problèmes de ce risque-là, il y a eu beaucoup de morts, il y a eu beaucoup de blessés, puis il y a eu beaucoup de maisons détruites. Alors j'aimerais avoir votre opinion.

1540 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Van der Put.

1545

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Oui monsieur le Président, je voudrais demander qu'on projette l'acétate numéro 74 qui décrit des critères d'acceptabilité de risques selon le Conseil canadien des accidents-incidents majeurs, mais qui est aussi reconnu par plusieurs autorités autour du monde comme étant dirigeant par rapport à la détermination de niveaux de risques auxquels le public pourrait être assujetti.

Je pense par exemple au ministère de l'Environnement des Pays-Bas, je pense à "Health Safety Executive du Royaume-Uni et aussi du côté de Santa Barbara en Californie.

Ce que ce graphique illustre, c'est les différents niveaux de risques comparés aux usages du territoire. Ce qu'on voit, c'est qu'un niveau de risque qui correspond à un incident dans dix mille (10 000) ans, en dehors de cette limite, on peut retrouver un usage de parc, un usage industriel. En dehors de la limite où le niveau de risques serait environ un événement par cent mille (100 000) années, on peut trouver des commerces, des bureaux, des résidences de basse densité. Et en dehors de la limite où le niveau de risques serait un événement par chaque million d'années, on peut trouver toute autre utilisation du terrain incluant les institutions comme les écoles, les hôpitaux, et des résidences de haute densité.

1565

Vous voyez ici la limite un dans dix millions (10 M) d'années qui correspond au contour de risques où le risque serait jugé négligeable, qu'on retrouvait sur la carte du site de Gros-Cacouna.

1570 Alors reconnues par des autorités réglementaires autour du monde, basées sur ces critères, les installations d'Énergie Cacouna seraient jugées acceptables au niveau de risques.

PAR M. JEAN-GUY ALLARD:

1575 Je termine en vous disant que je ne suis pas rassuré concernant un accident majeur, entre parenthèses catastrophe. J'ai l'impression que vous comparez votre risque à une libre décision d'une personne d'aller en avion, c'est sûr qu'on peut mourir en avion...

PAR LE PRÉSIDENT:

1580 Monsieur Allard, ça, ça relève de votre opinion. Je comprends que vous pouvez manifester de l'inquiétude, mais disons que nous vous invitons à nous communiquer ça à l'intérieur d'un mémoire, et ce sera très bienvenu.

1585 **PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

Tandis que votre risque est imposé à tous les jours aux personnes qui vivront près de ce terminal. Merci.

1590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

1595 Justement, tout à l'heure, monsieur Van der Put a fait allusion aux aspects par les autorités réglementaires, bon, dans ce cas-ci, les autorités réglementaires, disons du côté québécois, c'est le Conseil des ministres.

1600 Monsieur Rochon, les décisions sur les projets industriels, sur quelles bases elles sont prises, sur l'analyse de risques que vous faites et en fonction des critères que nous venons de voir, c'est comme ça que vous décidez si un projet est acceptable ou pas, en fonction des limites un dans dix mille (10 000) ou un dans un million (1 M)?

1605 Est-ce que c'est de cette façon-là que vous allez trancher, dire oui ou non à un projet, lorsque l'élément risque est dominant?

PAR M. YVES ROCHON:

1610 Je pourrais prendre cet aspect-là de la discussion et je vais la poser à madame Théberge, puis elle pourra vous fournir une réponse là-dessus.

Ce que je peux vous dire, c'est que c'est sûr que nous, il y a une dimension aussi qu'il faut ajouter, c'est celle de la perception du risque par les populations.

1615 Et l'opportunité qu'offre une audience publique, une commission donne vraiment une information très pertinente à ce niveau-là, à l'effet de voir comment la population perçoit le niveau de risque qui lui est soumis.

1620 On n'a pas de règles définies actuellement sur le territoire ou sur notre prise de décision qui dirait, à tel niveau, mécaniquement, il y a pas, on peut faire tel type d'activités ou pas, ou on doit faire tel type de restrictions. Par contre, on peut vérifier, je peux faire faire la vérification venant des dossiers précédents, et d'entrée de jeu, je vous dirais qu'on suit un petit peu la façon de faire mondiale dans ce domaine-là.

1625 Alors on a un guide qui est utilisé, qui a été élaboré justement par madame Théberge, qu'on pourrait déposer. On pourrait aller sur notre site internet.

Et ce guide-là fait référence au même organisme que le promoteur a mentionné.

PAR LE PRÉSIDENT:

1630 Donc dans votre analyse environnementale, vous avez une section, bon, analyse de risques, disons vous confirmez ou infirmez les données du promoteur, et vous faites une recommandation à ce moment-là au sein de l'analyse environnementale au décideur.

1635 Donc c'est-à-dire que politiquement, dans certains cas, le décideur étant le Conseil des ministres, donc dans des cas similaires, donc il pourrait dire oui dans le cas d'un projet et dans d'autres cas non; c'est selon, à ce moment-là, vous nous dites l'acceptabilité sociale, c'est-à-dire si dans une région où les gens sont plus prêts à accepter le risque, le même projet pourrait être autorisé, tandis que dans une autre région, il serait refusé? C'est ça que je dois
1640 comprendre un peu de l'ouverture que vous avez faite dans votre explication?

PAR M. YVES ROCHON:

1645 Ça fait partie des éléments qui sont pris en compte dans notre analyse, effectivement.

Mais comme je vous dis, il y a pas de mécanique ou de méthodologie bien précises visant à dire, si tel pourcentage de population n'accepte pas le risque, le projet n'est pas – c'est une dimension qui est analysée dans l'analyse environnementale. On prend en compte cet aspect-là, et on communique notre analyse dans le rapport.

1650

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous vous basez pas sur un sondage, c'est ça?

1655 **PAR M. YVES ROCHON:**

Non, effectivement.

1660 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie. Monsieur Allard, je vous remercie.

Nous allons faire une pause de quinze (15) minutes et nous allons reprendre, si elle est ici, avec madame Élise Marquis.

1665

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1670

REPRISE DE LA SÉANCE
ÉLISE MARQUIS

PAR LE PRÉSIDENT:

1675

Bonjour madame.

PAR Mme ÉLISE MARQUIS:

1680

Bonjour. Alors première question! Je voudrais savoir comment Énergie Cacouna peut expliquer les écarts entre les valeurs des émissions polluantes? Parce que le cent trente et un mille six cent soixante-dix tonnes (131 670 t) qu'ils parlent depuis lundi, ça ne correspond pas du tout aux valeurs qui sont présentes dans l'étude d'impact.

1685

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc les émissions de GES. Monsieur Van der Put!

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1690

Oui, monsieur Cantin va prendre cette question.

PAR M. MARIO CANTIN:

1695

Depuis le dépôt de l'étude d'impact en mai dernier, plusieurs modifications au projet ont été réalisées. Par exemple en ce qui a trait le type de vaporisateurs, les équipements électriques pour la phase de construction, donc des modèles ont été refaits en fonction des émissions, pour démontrer les résultats finaux, donc qui sont à jour. Le document qui s'intitule "Mise à jour de l'étude d'impact" que j'ai mentionné lundi fait état des résultats.

1700

Donc c'est ce qui explique la différence avec les résultats. Donc pour avoir les résultats finals, on peut les retrouver à ce moment-là.

1705

Si vous le désirez, monsieur le Président, également on pourrait présenter les résultats à jour des émissions atmosphériques, en fonction des différentes...

PAR LE PRÉSIDENT:

1710

Je vous remercie, ça va pour l'instant. On va poursuivre avec les questions de madame Marquis.

PAR Mme ÉLISE MARQUIS:

1715 En 1981, le BAPE avait aussi lieu pour le même type de projet, puis dans le rapport
présenté, Environnement Canada y mentionnait qu'au contact de l'eau, le GNL provoquait des
explosions sans flammes.

1720 Alors je voulais savoir pourquoi Énergie Cacouna n'en parlait pas dans l'étude d'impact?
Puis est-ce que ce serait parce que ce type d'explosion est disparu depuis les dix (10) dernières
années?

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 Très bien. La question est claire, monsieur Van der Put.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1730 Oui. Pour expliquer les propriétés du gaz naturel liquéfié et le phénomène que vous
indiquez, je vais demander à monsieur Ernst Meyer de DNV de faire une explication. Et je vais
tout simplement m'assurer, je vais traduire la question en anglais, pour que je m'assure qu'il a
bien compris la question.

PAR M. ERNST MEYER (PAR TRADUCTEUR):

1735 Le phénomène auquel nous nous référons s'appelle une transition à phase rapide. Il y a
eu plusieurs expériences où une telle énergie a été relâchée, il y a la possibilité que cela se
produise dans des conditions très particulières; si cela devait se produire, cela produirait des
effets identiques à une explosion comme un effet de pression. Ce serait une explosion assez
légère sans gros effets, sans dommages publics.

1740 Et donc la pression créée ainsi ne serait pas suffisante pour endommager la coque du
bateau. Donc le phénomène a été pris en considération, mais vous n'en trouverez pas de
discussion dans les documents de IES, dans l'évaluation d'impact, parce que ça n'a pas
d'impact important sur le public.

1745 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1750 Donc l'explication, pour bien comprendre, ce phénomène-là peut se produire à l'intérieur
d'un réservoir également?

PAR M. ERNST MEYER (PAR TRADUCTEUR):

Non, cela ne pourrait se produire que s'il y avait une grande quantité d'énergie qui serait
déversée dans l'eau.

1755 Un tel déversement à partir d'un bras d'une grue de chargement ne serait pas suffisant pour causer un tel phénomène.

Il faudrait donc percer la coque, mais ce phénomène n'aurait pas d'impact suffisant sur les autres aspects.

1760

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Oui madame Marquis!

1765

PAR Mme ÉLISE MARQUIS:

Une dernière question qui peut simplement se répondre par oui ou par non. Si jamais il y avait des retards dans les échéanciers prévus par Énergie Cacouna, puisque le dynamitage est prévu pour la saison hivernale, je voulais savoir, s'il y avait un retard, Énergie Cacouna attendrait la saison hivernale pour effectuer le dynamitage?

1770

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Van der Put.

1775

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Nous effectuons notre planification actuellement pour réaliser la préparation du site en saison hivernale.

1780

Par contre, nous avons évalué dans l'étude d'impact aussi les effets si la préparation du site devait s'effectuer à un différent temps. Mais notre intention est de réaliser la préparation du site, le dynamitage durant la saison hivernale

1785

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

PAR Mme ÉLISE MARQUIS:

1790

Mais c'est un oui ou un non?

PAR LE PRÉSIDENT:

1795

Bien, c'est leur intention pour l'instant. Ça vous va?

PAR Mme ÉLISE MARQUIS:

Oui.

1800

PHILIPPE BÉLANGER

1805

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais inviter monsieur Yves St-Laurent! Monsieur Philippe Bélanger!

Bonjour monsieur.

1810

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

Bonjour monsieur le Président, messieurs les Commissaires. J'aimerais savoir à quelle distance minimale un terminal méthanier peut-il s'implanter d'un terminal pétrolier.

1815

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Van der Put, est-ce qu'il y a des contraintes de rapprochement entre un terminal pétrolier et un terminal méthanier?

1820

Est-ce que vous avez le terminal pétrolier d'Ultramar en tête par hasard?

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

1825

Dans ce sens-là, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

OK.

1830

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Je demanderais encore l'acétate numéro 74 s'il vous plaît!

1835

Si on regarde encore par rapport à l'utilisation d'un territoire aux alentours d'un terminal méthanier qui serait représenté ici, nous voyons qu'en dehors de la limite où le niveau de risques serait un dans dix mille (10 000) ans, il pourrait y avoir de l'utilisation industrielle y compris un terminal pétrolier par exemple.

1840 Dans le cas du terminal d'Énergie Cacouna, le périmètre de sécurité autour des installations a un rayon de trois cent cinquante mètres (350 m). Alors dans notre cas particulier, il pourrait y avoir d'autres usages industriels en dehors de cette limite, selon ce critère. Bien sûr ce sera aux autorités responsables de déterminer les distances exactes qui devraient être respectées.

1845 Ce que je viens de soulever, ce sont des guides de référence "général" qui peuvent être utilisés pour déterminer l'utilisation du territoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1850 Très bien. Monsieur Bélanger.

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

1855 Pour clarifier un peu la réponse, quelle est la distance qui doit être respectée entre un méthanier et un pétrolier?

PAR LE PRÉSIDENT:

1860 En navigation, en mouvement?

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

Oui, ou au port.

1865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bon, je comprenais au port, probablement que la distance de trois cent cinquante mètres (350 m) d'entre les installations qui s'appliquerait, si on avait deux (2) installations portuaires, est-ce que je dois comprendre que c'est toujours cette distance qui s'applique, monsieur Van der Put?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1875 Si j'ai bien compris la question, monsieur le Président, quand un méthanier est au quai de terminal d'Énergie Cacouna, comme indiqué auparavant, il y aura un périmètre de sécurité d'un rayon de trois cents mètres (300 m) autour du méthanier à quai que d'autre trafic sur le fleuve devrait respecter.

1880 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc aucun autre navire marchand ne peut être à moins de trois cents mètres (300 m)?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1885 Quand le méthanier est à quai, Énergie Cacouna va exiger le respect d'un périmètre de sécurité d'un rayon de trois cents mètres (300 m) autour du méthanier à quai.

PAR LE PRÉSIDENT:

1890 Et ça, est-ce que c'est une norme canadienne, ce trois cents mètres (300 m)?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1895 Cette distance est un jugement de la part d'Énergie Cacouna basé sur un accident potentiel qui s'agirait d'un bris du bras de déchargement et un accident relié au déversement du GNL et la distance sur laquelle il pourrait y avoir des effets.

1900 Et cela a été proposé à Transports Canada, au comité TERMPOL, dans l'entreprise du processus TERMPOL.

PAR LE PRÉSIDENT:

1905 Et un navire en mouvement, quel périmètre dans la voie maritime, par exemple, quel périmètre allez-vous assurer, surtout si vous croisez un navire, par exemple, ce serait quoi la distance minimale tolérante?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

1910 Pour répondre à cette question, je voudrais faire appel au capitaine Jean Fortier de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent pour préciser.

PAR M. JEAN FORTIER:

1915 Présentement, il n'y a pas de limite, il n'y a pas de distance minimale pour les rencontres.

1920 Les pétroliers, même les gros pétroliers qui montent à Ultramar, on passe dans le chenal de la traverse nord, un chenal de trois cent mètres (300 m), et les rencontres s'effectuent dans le chenal. Alors il y a pas de limite, il y a pas de distance minimale, il y a pas de périmètre de sécurité pour les pétroliers.

PAR LE PRÉSIDENT:

1925 Pour les méthaniers?

Donc le méthanier, lui, va pouvoir croiser, disons dans la voie maritime, il y a des endroits où la voie est moins large, donc je sais pas c'est quoi la distance habituelle, mais il y aurait pas de modification de tracé avec aucun navire qui serait à la rencontre du méthanier, c'est ça qu'on doit comprendre?

1930

PAR M. JEAN FORTIER:

Bien pour le moment, comme disait monsieur Van der Put, si jamais il y avait des recommandations suite à TERMPOL, mais pour le moment, je dois vous dire qu'on n'a pas encore de méthanier et pour le moment, ce ne sont que des pétroliers. Si jamais il y avait des zones d'exclusion pour les rencontres, mais pour le moment on n'en a pas.

1935

PAR LE PRÉSIDENT:

Il y aurait pas de périmètre de sécurité autour du méthanier en tant que tel, pas plus que pour un autre navire qui est en mouvement?

1940

PAR M. JEAN FORTIER:

Pour le moment, non.

1945

PAR LE PRÉSIDENT:

Du côté de Transports Canada, est-ce que vous êtes en mesure de nous fournir plus d'information à ce sujet?

1950

PAR M. MICHEL BOULIANNE:

Oui, monsieur le Président. Ce que monsieur Fortier a mentionné est exact, puis c'est l'objectif du processus d'examen TERMPOL. La rencontre sécuritaire des navires, que ce soit un méthanier ou un autre navire, c'est fonction des risques qui sont associés au navire, des contraintes de navigation et des populations ou des biens qui peuvent être affectés par les accidents.

1955

Le comité d'examen TERMPOL se penche sur tous ces aspects et apporte des recommandations si nécessaire aux mesures de sécurité qui sont déjà en place si elles ne sont pas suffisantes.

1960

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc TERMPOL pourrait demander un périmètre de trois cents mètres (300 m) d'évitement, ce serait possible par exemple?

1965

PAR M. MICHEL BOULIANNE:

1970

Ça pourrait arriver.

PAR LE PRÉSIDENT:

1975

OK, je vous remercie.

Monsieur Bélanger, une dernière question!

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

1980

Monsieur le Président, m'autoriseriez-vous à apporter une précision suite à une question que vous avez posée au promoteur hier?

PAR LE PRÉSIDENT:

1985

Oui, allez-y.

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

1990

Merci. Lorsque vous avez demandé au promoteur, en cas de panne sèche ou de bris de stock, si le méthanier tombe en panne puis advenant qu'ils n'ont plus de gaz pour fournir à leurs clients, dans les mesures qu'ils ont prévues, c'est l'augmentation des arrivages, soit quatre-cinq-six (4-5-6) jours au lieu de sept (7) entre les arrivages.

1995

Puis il y a quelque chose qui n'a pas été mentionné, c'est la présence sur les plans, sur un plan, d'un troisième réservoir qui ferait bien sûr l'objet d'une troisième étude d'environnement.

C'est la précision que je voulais apporter.

2000

PAR LE PRÉSIDENT:

2005

Très bien. Monsieur Van der Put, effectivement il a été question d'un troisième réservoir, quel serait l'objectif d'un troisième réservoir? Pourquoi exactement, est-ce que par exemple ça voudrait dire plus de navires, pourquoi le troisième réservoir?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2010

Il faut préciser que le projet qui a été déposé et la demande que nous faisons est pour deux (2) réservoirs.

S'il y avait une augmentation de demande dans les marchés pour le gaz naturel et qu'un troisième réservoir serait nécessaire pour augmenter la capacité du terminal, cela serait assujéti à une évaluation environnementale particulière. C'est la réponse.

2015

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Pour continuer dans la même voie, monsieur Van der Put! Est-ce qu'on peut en inférer que l'ajout d'un troisième réservoir entraînerait un plus grand volume d'approvisionnement en gaz naturel liquéfié?

2020

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Généralement oui, il y aurait une augmentation d'approvisionnement. Par contre, ça n'impliquerait pas nécessairement une augmentation de fréquence de visites des méthaniers, parce que des plus grands navires pourraient être utilisés.

2025

Le poste d'amarrage a été conçu pour pouvoir accueillir des méthaniers ayant jusqu'à deux cent seize mille mètres cubes (216 000 m³) de capacité. Alors si ces gros navires seraient utilisés, ça n'impliquerait pas nécessairement une augmentation de fréquence de visites par exemple.

2030

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Pour nous aider à mieux comprendre ça, pouvez-vous nous dire, comment ça va marcher, vous nous avez dit, les navires seront conçus pour répondre à cette spécification.

2035

Est-ce que ça va être les vôtres, est-ce que ça va être une filiale, est-ce que vous allez aller par appel d'offres? Quelles seront les flottes disponibles, est-ce qu'on peut juste avoir un éclaircissement là-dessus?

2040

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Oui monsieur le Commissaire. Petro-Canada est responsable de l'expédition de gaz naturel liquéfié en mer. Petro-Canada va octroyer un contrat de service d'expédition sur les méthaniers, probablement, et ces méthaniers seront dédiés pour le terminal d'Énergie Cacouna. Et ils seront, comme nous avons indiqué, conçus pour la période hivernale, conçus pour les glaces, renforcés pour les glaces.

2045

2050

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Merci.

PAR LE COMMISSAIRE BERNARD:

2055

Quelle est la taille déjà de ces navires-là? Quelle est la taille prévue?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2060

Monsieur le Commissaire, les navires qui circulent actuellement dans l'industrie du gaz naturel liquéfié, les plus grands ont une taille de cent quarante-cinq mille mètres cubes (145 000 m³).

2065

Par contre, il y a en construction actuellement des navires qui vont jusqu'à cent soixante-cinq mille mètres cubes (165 000 m³), et c'est la dimension que nous visons pour les méthaniers qui seraient afférés au terminal d'Énergie Cacouna.

PAR LE PRÉSIDENT:

2070

Ça vous va?

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

2075

Ma dernière question: advenant l'approbation d'un demi-projet de port méthanier, est-ce que ça pourrait générer d'autres activités industrielles telles que fonderies, usines de cogénération ou autres dans le parc industriel de Cacouna et ainsi détériorer ce milieu de vie que j'ai choisi de vivre, non pas pour me faire imposer en 2006 la philosophie d'un milieu industriel des années soixante ou soixante-dix?

2080

PAR LE PRÉSIDENT:

Il y avait une partie d'opinion dans votre question, je vous fais remarquer, monsieur Bélanger. Disons qu'on va retenir la première partie de votre question!

2085

Est-ce que Petro-Canada anticipe des implantations industrielles, donc c'est différent des sous-traitants, ce qu'on doit comprendre, ce serait des gens qui seraient intéressés à utiliser le gaz naturel, monsieur Bélanger?

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

2090

En d'autres mots, quelles sont les industries qui peuvent utiliser le gaz naturel dans le parc industriel?

PAR LE PRÉSIDENT:

2095

Qui voudraient s'implanter à ce moment-là à proximité.

Monsieur Van der Put!

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2100

Énergie Cacouna elle-même et TransCanada, Petro-Canada n'ont pas de plan d'affaires actuellement pour d'autres installations dans les alentours du site.

2105

Notre projet consiste du terminal méthanier uniquement. Monsieur Bélanger avait fait allusion à une centrale de cogénération qui avait été considérée à un certain moment, cela a été écarté du projet au début de 2005.

2110

À part de ça, nous avons aucune connaissance précise de plans pour l'installation d'autres installations industrielles dans les alentours.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça vous va?

2115

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

Oui. Monsieur le Président, me permettriez-vous d'ajouter un commentaire au sujet de l'acétate?

2120

PAR LE PRÉSIDENT:

Je préférerais qu'on évite les commentaires à ce stade-ci, je vais demander votre collaboration. Si vous avez des choses à nous dire, s'il vous plaît vous pouvez nous les faire dans un mémoire, très bien!

2125

PAR M. PHILIPPE BÉLANGER:

Merci.

2130

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

2135

Et en passant, avant d'inviter, je vais vérifier, monsieur Yves St-Laurent, monsieur Gérard Michaud!

Avant de laisser la parole à monsieur Michaud, j'aurais une petite remarque à faire, monsieur Van der Put!

2140 Bien entendu, vous avez mentionné que le troisième réservoir ferait partie d'une autre évaluation, parce que la capacité du réservoir, ce que j'en comprends, serait assujettie en soi à une étude d'impact sur l'environnement.

2145 Par contre, vous demandez à ce stade-ci à la présente Commission de statuer sur un enlèvement d'un massif de rocher, parce que techniquement, c'est-à-dire qu'il y aurait déjà de la place pour presque pour deux (2) réservoirs sans pratiquement pas enlever de roc, mais par contre, vous nous demandez de nous prononcer sur est-ce que c'est nécessaire d'enlever un grand pan de roc du Gros-Cacouna sans qu'on sache pourquoi?

2150 C'est un peu ce que j'ai interprété votre réponse tout à l'heure. C'est de cette façon-là que j'ai interprété votre réaction, en disant simplement, on veut pas trop dire à quoi servirait le troisième réservoir!

2155 Vous comprenez que si on ne sait pas à quoi le troisième réservoir ou pas tellement ou pas vraiment à quoi le troisième réservoir sert, bien à ce moment-là, on en arriverait à la conclusion que la présente Commission est pas liée par ce troisième réservoir là et ferait des recommandations à ce moment-là pour minimiser les impacts pour un terminal à deux (2) réservoirs, laissant à une autre commission le soin d'examiner à ce moment-là un emplacement pour un troisième réservoir. Vous comprenez?

2160

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Il y a une réponse au MDDEP, je pense à la réponse QC-18 qui explique justement le raisonnement par rapport à votre question.

2165

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

2170

GÉRARD MICHAUD

PAR LE PRÉSIDENT:

2175

Alors oui, monsieur Michaud!

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2180

Monsieur le Président, je fais référence à la foire aux questions dans la table des matières à propos du projet sur l'environnement. Le promoteur prétend que Gros-Cacouna est le site idéal pour un terminal méthanier. Le promoteur est-il au courant qu'en juillet 1974, pour

le même projet, la firme SIMULEC inc., dans une étude déposée sur le projet Arctic, au gouvernement du Québec, déclarait:

2185

"Les risques sur l'impact environnemental sont beaucoup plus élevés à Gros-Cacouna et que les primes d'assurance sont plus élevées dans des eaux plus achalandées."

2190

Ma question: en conséquence, comment le promoteur peut-il expliquer les désavantages suivants qu'il énumère dans les tableaux 2.1-2 et 2.1-4 section 2.13 et 2.16:

"Dans la description du projet et dans les variantes de réalisation, entre autres activité sismique relativement élevée."

2195

C'est tel que cité.

2200

"Exposition élevée aux glaces, risque sismique élevé affectant la conception, acheminement du gazoduc dans la zone d'activité sismique, trafic potentiellement élevé en raison du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent et petite communauté des Premières Nations située à proximité du terminal. Enfin, site probablement visible du village de Saint-Georges-de-Cacouna et travail de préparation du site potentiellement considérable selon le plan d'aménagement du site."

2205

Je termine les citations.

PAR LE PRÉSIDENT:

Cette section-là était relativement au choix du site, à la préparation du site ou la description générale du site?

2210

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2215

J'ai été chercher ça dans d'autres sections, mais le début, c'est dans la table des matières à propos du projet d'environnement, le promoteur dit que Gros-Cacouna est le site idéal pour un terminal méthanier. Et un peu plus loin, on trouve ces explications-là, les désavantages.

Alors pourquoi, quelle différence, quelle est la conclusion, il est tu bon ou il est pas bon?

2220

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Monsieur Van der Put.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2225

Le choix de Gros-Cacouna a été déterminé suite à un processus de "sélectionnement" de site très détaillé, itératif où on a considéré plusieurs critères. Ça se retrouve dans l'ensemble du chapitre 2 de l'étude d'impact sur l'environnement, en considérant tous les différents facteurs et en reconnaissant les avantages aussi du site de Cacouna, comme par

2230

exemple le fait que c'est déjà un site industriel, le fait que c'est relativement éloigné de la plupart du trafic maritime sur le fleuve, le fait que les courants de marée sont relativement faibles en comparaison à d'autres sites, le fait que la hauteur de l'île donne un écran par rapport aux aspects visuels. Plusieurs autres facteurs qui ont été considérés.

2235

Vous avez soulevé différents désavantages, nous avons regardé chacun de ces désavantages, nous pouvons certainement parler de certains facteurs d'une façon plus approfondie si vous le désirez, monsieur le Président.

2240

Mais encore, le fait, c'est qu'il y a beaucoup beaucoup de facteurs qui sont considérés dans le "sélectionnement" d'un site pour un terminal méthanier. Et en balance, en considérant tous ces facteurs-là, nous avons déterminé que Gros-Cacouna est le meilleur site, et c'est détaillé dans l'ensemble du chapitre 2 de l'étude d'impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

2245

Monsieur Michaud.

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2250

Et au sujet des activités sismiques relativement élevées? Personne en parle et on est dans une zone qui est considérée comme dangereuse.

2255

Le dernier tremblement de terre qu'il y a eu, c'est à peu près cinq point deux (5,2) ou cinq point quatre (5,4), je pense.

PAR LE PRÉSIDENT:

2260

Alors plus particulièrement la question des séismes dont on fait allusion, la proximité des séismes qu'on a dans Charlevoix, monsieur Van der Put, est-ce que vous pouvez nous dire sur cet aspect-là? Je sais qu'il y a aussi un rapport sismique qui a été aussi produit et déposé très récemment.

2265

Mais je vais vous laisser aller, monsieur Van der Put, et je reviendrai. Je vais aller mettre la main sur le rapport.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2270 D'une façon générale, monsieur le Président, nous avons regardé le potentiel sismique auquel le site de Gros-Cacouna pourrait être assujéti et nous nous sommes basés sur les normes de l'Association de normalisation canadienne Z276 qui traite de la conception des terminaux méthaniers et aussi le Code du bâtiment national du Canada, pour nous assurer qu'en tenant compte de la possibilité de séismes à l'envergure de séismes potentiels, que les installations seraient conçues d'une façon pour pouvoir maintenir leur intégrité.

2275 Comme vous avez aussi mentionné, nous avons effectué une étude de potentiel sismique propre au site de Gros-Cacouna, encore pour nous donner de l'information davantage, pour pouvoir nous assurer que nos installations seront conçues de la bonne façon justement pour pouvoir résister à des tremblements de terre.

2280 Nous pourrions approfondir ce thème-ci si vous le désirez par l'entremise d'un spécialiste que nous avons avec nous aujourd'hui qui pourrait vous donner plus de détail si vous le désirez par rapport aux résultats de ce rapport en particulier et d'autres aspects de la considération du séisme dans la conception d'un terminal.

2285 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On pourrait y aller effectivement avec ce spécialiste, mais brièvement, le plus synthétique possible.

2290 Je crois que ce qui est important, c'est que bon, il y a eu une étude de faite par monsieur Atkinson ici, bon, à partir d'un certain modèle, des accélérations que pourrait subir le site. Mais de quelle façon on doit interpréter ces fameux estimés d'accélérations par rapport à la sécurité?

2295 C'est-à-dire si ces fameux séismes là de magnitude disons de différentes simulations qui ont été faites, est-ce que les séismes bon, on avait des séismes de six point huit (6,8), de magnitude six point huit (6,8) ou des comparaisons par rapport à des séismes de magnitude, si je me trompe pas, de sept point cinq (7,5), de six (6) et de sept (7), qu'est-ce que ça veut dire, un séisme de magnitude sept (7) qui survient dans la région de Charlevoix? Qu'est-ce qui arrive aux installations?

2300 Ce serait vraiment dans cette optique-là, plutôt que d'essayer d'expliquer toute la méthodologie, plutôt y aller de façon ciblée sur les conclusions.

2305 **PAR M. JOHN VAN DER PUT:**

C'est ça, justement. Je vais, monsieur le Président, demander à notre spécialiste de faire une synthèse vraiment des résultats du rapport, comme vous dites, par rapport aux effets

2310 d'événement sismiques qui pourraient se produire dans la région de Charlevoix, si j'ai bien compris la question.

PAR LE PRÉSIDENT:

2315 C'est ça. Donc les conclusions de l'étude et non nécessairement la méthodologie.

Pour la méthodologie, nous avons quelques questions, mais on pourra les adresser par écrit, parce que c'est des questions assez techniques, donc on les adresserait dans les prochains jours, probablement la semaine prochaine, par écrit, pour avoir certains points de l'étude.

2320 Mais disons, allons-y avec les conclusions en audience!

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2325 Très bien. Je fais appel à monsieur Jorgito Tseng de Sandwell, un des consultants qui a été impliqué dans la conception de notre terminal méthanier. Monsieur Tseng est anglophone, alors nous allons procéder avec l'aide de l'interprète.

PAR M. JORGITO TSENG (PAR TRADUCTEUR):

2330 Avant l'étude spécifique au site que le docteur Atkinson a réalisée, nous avons fait notre propre évaluation préliminaire sur les effets sismiques basés sur le code CSA2276, et ce code et le code du gouvernement canadien qui gouvernent les installations de gaz liquéfié, qui est maintenant conforme au code des États-Unis NFBA59A. Et ces codes sont également conformes aux codes internationaux par rapport aux installations en mer, par rapport aux industries gazières et pétrolières.

2340 Alors les conclusions, c'est que les installations auront un design qui prendra en compte deux (2) possibilités de deux (2) niveaux de tremblements de terre. Alors le tremblement de terre basé sur des opérations qui ont un retour de quatre cent soixante-quinze (475) années, et le deuxième niveau prend en considération deux mille quatre cent soixante-quinze (2475) années.

2345 Ensuite, le docteur Atkinson a fait une évaluation spécifique au site. Alors l'intention de cette étude était de prendre en considération les installations tectoniques du site, et également de prendre le caractère rocheux de la région en considération pour que l'on puisse voir si ça a un effet d'atténuation sur le tremblement de terre.

2350 Et la docteure Atkinson a pu définir à partir de ses études les niveaux d'hésitation pour ces deux (2) niveaux de tremblements de terre. Et par rapport à ses études, elle a donc défini

un spectrum de réponses de design par rapport à ces deux (2) niveaux de tremblements de terre.

2355 Également dans le détail de l'ingénierie, elle a pu définir des historiques de tremblements de terre qui ont été pris en considération dans les designs d'ingénierie.

Et ceci complète ma description.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2360 Monsieur le Président, pour juste vulgariser un petit peu! Monsieur Tseng avait mentionné "operating basis earthquake", OBE, ça correspond à un niveau de tremblement de terre où le terminal pourrait continuer sans problème son exploitation.

2365 Par contre, il avait aussi mentionné "safe shutdown earthquake", SSE, ça correspond à un niveau de tremblement de terre où le terminal cesserait les opérations, mais que l'intégrité par exemple des réservoirs de stockage serait maintenue. Il n'y aurait pas de dommages assez pour causer la rupture ou le bris d'un réservoir de stockage.

2370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et cette fermeture-là résulte d'un séisme de quelle amplitude, quelle magnitude?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2375 Je vais demander à monsieur Tseng de préciser!

PAR M. JORGITO TSENG (PAR TRADUCTEUR):

2380 Alors pour les périodes de retour pour l'OBE, il s'agit de quatre cent soixante-quinze (475) années alors que pour le SSE, il s'agit de deux mille quatre cent soixante-quinze (2475) années.

2385 Désolé! Si on parle de l'échelle de Richter pour le SSE, on est en train de parler approximativement d'un niveau de sept (7) ou peut-être légèrement plus, alors que pour le OBE, on parle plutôt d'un niveau aux alentours de cinq (5).

PAR LE PRÉSIDENT:

2390 Si on essaie de greffer ça avec le plan de mesures d'urgence par exemple, un "safe shutdown" comme ça, est-ce que ça entraîne automatiquement le déclenchement du plan de mesures d'urgence de façon préventive, monsieur Van der Put?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2395

Pour répondre à cette question, je vais faire appel à monsieur Lussier.

PAR M. CARL LUSSIER:

2400

Les dispositifs feraient que tout transbordement ou tout pompage du gaz naturel liquéfié serait arrêté. Et l'activation du plan d'urgence ne serait pas faite.

2405

Ce serait plus une directive qui serait un automatisme de la part de nos employés, d'aller à l'extérieur vérifier si tout est en ordre, si on n'a pas de déversement ou de problème pour ensuite rapporter ce qu'ils constatent à la salle de contrôle.

2410

À ce moment-là, si jamais il y avait un problème, ce serait un déclenchement automatique du plan d'urgence, s'ils voyaient un problème. S'il y en avait pas, à ce moment-là on ferait un monitoring des opérations de la situation.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc une inspection systématique avant de recommencer donc le transbordement?

2415

PAR M. CARL LUSSIER:

Absolument.

PAR LE PRÉSIDENT:

2420

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Michaud.

2425

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

Seconde question! Je fais référence à la figure 5.9-1, trajet des méthaniers vers le poste d'amarrage en hiver.

2430

Comment expliquer que la zone d'influence des opérations de déglçage se situe à plus deux cent cinquante mètres (250 m) ou moins au nord de l'île Verte et non dans la zone de la pointe de l'est de l'île Verte et du rocher de Cacouna où se construit graduellement le traditionnel pont de glace utilisé par les insulaires en période hivernale?

2435 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il y aurait moyen de voir la figure à l'écran? Donc c'est la figure 5.9?

2440 **PAR M. GÉRARD MICHAUD:**

5.9.1.

PAR LE PRÉSIDENT:

2445 Dans le transport maritime. Et le pont de glace est là, oui.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Alors la question était quoi précisément?

2450

PAR LE PRÉSIDENT:

Si j'ai compris, c'est le passage des navires à travers la glace...

2455 **PAR M. GÉRARD MICHAUD:**

On voit ici en haut, zone d'influence des opérations de déglacage le long de l'île.

2460 Alors que ça devrait être vis-à-vis du port méthanier. À la pointe est de l'île et du rocher Gros-Cacouna où débute le pont de glace traditionnel en hiver.

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

On va aller valider avec le promoteur, monsieur Michaud.

2465

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 Ce que je comprends, c'est la zone d'influence, est l'endroit où les glaces seraient mises en mouvement, c'est ce que je comprends, monsieur Van der Put, c'est ce qu'on doit comprendre de la signification de la figure qu'on dit zone d'influence des opérations de déglacage plus ou moins deux cent cinquante mètres (± 250 m). Ce serait de part et d'autre du navire, et au-delà de cette zone-là, les glaces ne bougeraient pas sous l'influence du passage du navire.

2475 C'est la signification de cette figure?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Je vais demander à monsieur Cantin de préciser la figure.

2480

PAR M. MARIO CANTIN:

Ce que la figure mentionne simplement, monsieur le Président, c'est qu'avec le passage du méthanier, avec l'escorte, le remorqueur, ça ferait un sillage de deux cent cinquante mètres (250 m). Donc le passage du navire ferait une ouverture dans les glaces de deux cent cinquante mètres (250 m).

2485

PAR LE COMMISSAIRE HAEMMERLI:

Ce que ça vous dit, monsieur Michaud, c'est que le couloir qu'on vous montre là avec un trait rouge puis des traits noirs de chaque bord, ça représente le plus ou moins deux cent cinquante mètres (± 250 m) autour du navire. Mais la zone de déglacage n'est pas à l'île Verte. C'est simplement le chemin que le navire va faire jusqu'au terminal.

2490

2495

Ça adonne qu'elle est là dans la figure, mais pas plus que ça.

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

J'ai déjà posé la question à maintes reprises concernant le pont de glace et je n'ai jamais eu de réponse adéquate. Ça fait que je reporte ça au mémoire du 12 juin plus en détail.

2500

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Mais je reconnais aussi que lorsqu'on lit les documents de l'étude d'impact, lorsque les questions étaient posées, est-ce que le passage des navires influencerait l'emplacement, en tout cas, l'influence se rendrait jusqu'au pont de glace, la réponse a été un peu cryptique, monsieur Van der Put. C'était simplement: notre expert est d'avis que non!

2505

2510

Mais ça va être intéressant de savoir sur quels éléments l'expert se basait par exemple, sur quels aspects de la mécanique des glaces il se basait pour arriver à la conclusion du non!

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Si vous permettez, monsieur le Président, nous sommes disposés à amener des précisions par rapport à cette conclusion.

2515

Justement, nous avons formé un groupe, un comité de spécialistes, d'experts dans le domaine de glace. Nous avons parmi nous aujourd'hui le docteur Vladimir Koutitonski de l'Université du Québec à Rimouski, l'Institut des mers, et je voudrais faire appel à monsieur

2520 Koutitonski en ce moment pour justement expliquer les conclusions du comité par rapport aux effets sur le pont de glace.

PAR LE PRÉSIDENT:

2525 Très bien.

PAR M. VLADIMIR KOUTITONSKI:

2530 Bonjour monsieur le Président, messieurs les Commissaires! La question a été posée, l'impact des navires sur le pont de glace. Et donc on nous a demandé de réfléchir à cette question dans un cadre de groupe d'experts. C'était Brian Wright, un expert en dynamique de glaces. Il y avait Masterson de Sandwell, aussi un expert en dynamique de glaces et en prévision de glaces. Un monsieur Timco du CNRC, donc c'est le Conseil national de recherche du Canada, dynamique et la force des glaces sur les structures. Voici donc le tableau des experts!

2535 Nous avons, pour notre part, à l'ISMER, effectué une étude de monitoring, la surveillance des conditions de glaces, nous avons posé une caméra numérique sur la montagne et récolté des images à chaque seconde durant tout l'hiver.

2540 Et nous avons aussi monsieur Simon Senneville qui est un modélisateur de glaces, assistant de François Saucier qui a un modèle couplet numérique atmosphère-glaces-océans, qui a fait des simulations de la dérive des glaces dans la zone de Cacouna. Brian Morse qui est un ingénieur en glaces, en cours d'eau, donc dans les eaux de rivière, et aussi une expertise locale, qui a beaucoup d'expérience locale sur les conditions de glaces qui est monsieur Laberge qui était à Transports Canada au port de Gros-Cacouna.

2545 Donc c'était un peu l'équipe, les membres de l'équipe où nous avons réfléchi à la question un tout petit peu. Évidemment, la meilleure façon de faire les choses aurait été de pousser une étude beaucoup plus approfondie, mais on n'avait pas nécessairement le temps de le faire.

2550 Donc tout ça pour mettre en contexte un peu les conditions de glaces qui ont été examinées. Vous avez dans la région de Cacouna des glaces dérivantes, donc c'est pas des glaces qui sont, monsieur le Président, qui sont prises; ce sont des glaces en dérive sous l'effet des marées et des courants.

2555 Et puis si vous voulez, la diapositive suivante va nous montrer un peu la situation. Vous avez donc des glaces dérivantes, et les navires qui approchent le terminal par les profondeurs ici, et toute cette région est soumise à de très forts courants de marées ainsi que l'influence des vents dominants qui sont normalement du sud-ouest et à l'occasion du nord-est dans la région.

2565 Et la région donc consiste en des glaces d'à peu près trente centimètres (30 cm) à soixante-dix centimètres (70 cm) d'épaisseur, des échelles de longueur de quelques centaines de mètres, très variables dans le temps, monsieur le Président. Un jour, nos observations nous montrent une couverture de dix (10) sur dix (10) et le lendemain, il y a pas de glace dans la région. Donc ce sont des conditions extrêmement variables.

2570 Maintenant, le pont de glace ici, lui, par contre est soumis à un régime de glaces qu'on appelle le "shore fast ice" qui est donc une glace qui est prise dans la terre et qui ne bouge pas, mais elle est prise, elle est ancrée sur des très très faibles profondeurs avec des rochers dans la région.

2575 Donc un peu la réflexion que nous avons eue concernant ce pont, l'impact des infrastructures, à la diapositive suivante, va nous montrer que les principales réflexions ou conclusions de ce groupe d'experts, c'est que lorsque les navires approchent le site par une distance de pas moins de trois (3 km) ou quatre kilomètres (4 km) de l'île, le pont de glace, lui, se trouve à être environ à huit kilomètres (8 km) de distance de l'influence des navires, et la seule influence que ces navires pourraient avoir qui se déplacent dans une glace dérivante 2580 serait sur la banquise côtière qui est entre l'île et la terre.

Et donc cette banquise, sa limite est à peu près ici, et la seule influence que le navire pourrait avoir serait des vagues produites par les navires sur l'érosion, si vous voulez, de cette banquise où par nos réflexions, on a comparé ces vagues, puisque ces navires circulent à peu 2585 près à trois (3 km/h), quatre (4 km/h), cinq kilomètres (5 km/h), cinq kilomètres à l'heure (5 km/h), je pense, lorsqu'ils diminuent de vitesse. Nous avons des vagues du vent du nord-est, lorsque l'eau est libre, qui sont déjà beaucoup plus importantes que celles produites par les navires.

2590 Donc on a conclu que l'influence des navires sur la bande côtière ici ou la banquise n'aurait pas d'influence finalement sur toute la banquise et par surcroît, du pont de glace qui, lui, est protégé donc par la banquise au complet.

2595 Donc on a jugé finalement qu'il n'y aurait pas d'impact sur le pont de glace.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, je vous remercie.

2600 Tout à l'heure, vous avez mentionné que vous aviez fait différents essais. Bon, bien entendu, les transparents, les déposer s'il vous plaît.

Est-ce que vous avez des écrits de ce que vous venez de nous dire?

2605 **PAR M. VLADIMIR KOUTITONSKI:**

Il y a eu une réflexion sur ce comité qui a été mise en place par monsieur Brian Wright de Brian Wright & Associates, et je pense qu'il a résumé ces discussions dans une note de quelques pages. Je demanderais peut-être au promoteur...

2610

PAR LE PRÉSIDENT:

Il y a eu des documents déposés aussi dernièrement, j'ai pas eu le temps de mettre la main dessus, ils ont été déposés lundi. Monsieur Van der Put!

2615

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

Oui justement, je voulais vérifier si ce document-là avait déjà été déposé. Oui, on a déposé justement hier "Wright, Masterson, 2004, Conditions at Gros-Cacouna Energy Terminal Site in the Gulf St. Lawrence", non, c'est un autre qu'on parle!

2620

Monsieur le Président, on le déposera.

PAR LE PRÉSIDENT:

2625

Très bien, je vous remercie. Ça vous va?

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2630

Dans mon mémoire...

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pourrez développer.

2635

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

Est-ce que je peux poser une petite question courte? J'en ai une cinquantaine, mais là, le temps passe. Une autre question courte!

2640

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, une petite courte!

2645

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

Très courte.

PAR LE PRÉSIDENT:

2650 Allez-y.

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2655 La référence, section 2.6.4.1 page 2-112, eau de procédé. Comment expliquer la différence de tergriversion en degrés Celsius de la température du surplus d'eau des vaporisateurs qui sera déversé dans le fleuve Saint-Laurent, laquelle varie dans certaines sections des études de tiède ou de quinze (15°C) à vingt degrés Celsius (20°C) et finalement, dans une autre page, de vingt (20°C) à vingt-deux degrés Celsius (22°C)?

2660 Alors quel est le degré de température à prendre en considération pour une évaluation de la problématique que je cherche à comprendre?

PAR LE PRÉSIDENT:

2665 Monsieur Van der Put.

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2670 Si je comprends bien, monsieur Michaud parle par rapport à l'eau excédent qui est rejetée des vaporisateurs à combustion submergée. La température de cette eau se retrouverait entre quinze (15°C) et vingt degrés centigrades (20°C).

PAR LE PRÉSIDENT:

2675 Été comme hiver?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2680 Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

Été comme hiver?

2685 **PAR M. JOHN VAN DER PUT:**

Effectivement.

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2690

C'est parce que vous avez dit un peu plus loin qu'elle est à vingt (20°C) à vingt-deux (22°C). Moi, je voudrais savoir, il y a une différence entre quinze (15°C) et vingt-deux (22°C)!

PAR LE PRÉSIDENT:

2695

Ce serait plutôt quinze (15°C) à vingt (20°C) ou vingt-deux degrés (22°C)?

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2700

Dans les études qui ont été présentées, il y a deux (2) choix. Il y a de quinze degrés (15°C) à vingt (20°C), point final. Et une autre partie, dans une autre section, c'est marqué de vingt (20°C) à vingt-deux degrés Celsius (22°C). Ça, c'est quarante-cinq (45) gallons d'eau à la minute qui coulent dans le fleuve continuellement qui va avoir des impacts.

2705

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur Van der Put, quels chiffres doit-on retenir?

PAR M. JOHN VAN DER PUT:

2710

Je vais passer la question à monsieur Cantin.

PAR M. MARIO CANTIN:

2715

Monsieur le Président, le quinze (15°C) à vingt degrés Celsius (20°C) a été utilisé pour la température de l'eau qui serait rejetée au fleuve. Donc c'est ce qui a été analysé et c'est les chiffres qui doivent être pris.

2720

Ce qu'il est important de mentionner, j'ai fait un petit calcul rapide en ce qui concerne le dilution ou le débit au niveau de la température, si on considère par exemple que le fleuve, à ce niveau, est de l'ordre du onze mille mètres cubes par seconde (11 000 m³/s) et qu'on rejette environ, pas environ, mais c'est zéro virgule zéro zéro trois mètre cube par seconde (0,003 m³/s), comme monsieur a mentionné, cent quatre-vingts litres (180 l) à la minute, donc on peut considérer que ça correspond entre un dixième (0,1 %) et un millième de pour cent (0,001 %) en fonction de la superficie qu'on peut prendre, soit dix mètres par dix mètres (10 m X 10 m).

2725

Donc on voit que c'est très négligeable par rapport à la température de l'eau.

2730 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Michaud, nous vous remercions.

2735

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

Est-ce que c'est quinze (15°C) ou vingt (20°C)?

2740

PAR LE PRÉSIDENT:

Quinze (15°C) à vingt (20°C).

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2745

C'est marqué ici de l'eau tiède à vingt (20°C) à vingt-deux degrés (22°C). Le terminal déversera-t-il de l'eau tiède dans le fleuve?

PAR LE PRÉSIDENT:

2750

Monsieur Michaud, monsieur Cantin vient de répondre que ce qu'il faut retenir, c'est de quinze (15°C) à vingt degrés (20°C) pour le rejet au fleuve.

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

2755

Et pas vingt-vingt-deux (20°C-22°C), c'est quinze (15°C) à vingt (20°C)?

PAR LE PRÉSIDENT:

2760

C'est ça qu'il nous dit, quinze (15°C) à vingt (20°C).

PAR M. GÉRARD MICHAUD:

Merci.

2765

JEAN-BAPTISTE PELLETIER

2770

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je vais inviter madame Pierrette Bélanger!

Monsieur Jean-Baptiste Pelletier! Bonjour monsieur Pelletier.

2775 **PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:**

Bonjour, Jean-Baptiste Pelletier de Cacouna.

2780 Combien que ça va prendre de GNL par jour pour nourrir la province de Québec en 2010?

PAR LE PRÉSIDENT:

2010?

2785

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

En 2010.

2790 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'essaie de bien comprendre votre question. Ça, c'est la quantité de gaz naturel liquéfié...

2795 **PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:**

Oui, qu'on va prendre en 2010 à peu près.

PAR LE PRÉSIDENT:

2800

Pour 2010. Quels seraient les besoins en gaz naturel on pourrait dire? Pas seulement du GNL, mais le gaz naturel?

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

2805

Je parle pas du GNL, du gaz naturel.

PAR LE PRÉSIDENT:

2810 Je poserais la question au ministère des Ressources naturelles, monsieur Richard! Quels seraient les besoins du Québec en gaz naturel en 2010?

PAR M. RONALD RICHARD:

2815 Selon les prévisions les plus récentes qu'on a, la consommation annuelle, ici, c'est par cinq (5) ans, c'est 2011, c'est assez près, on procède de cinq (5) ans en cinq (5) ans, c'est deux cent cinquante milliards de pieds cubes (250 G pi³) par année.

2820 Actuellement, c'est environ deux cent vingt (220 G pi³). De toute façon, comme je dis, c'est parce qu'on est habitué de parler en chiffres par jour, ici j'ai des chiffres annuels! Il faut multiplier deux cent cinquante (250 G pi³) par deux point sept (2,7), ça donnerait environ six cent trente (630 M pi³) environ. C'est environ six cents (600 M pi³) actuellement.

2825 Ça augmente d'un pour cent (1 %) par année.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est des pieds cubes, ça?

2830 **PAR M. RONALD RICHARD:**

Oui, toujours des millions de pieds cubes par jour. C'est parce que là, on l'a par année. Par année, le chiffre que j'ai, c'est deux cent cinquante milliards de pieds cubes (250 G pi³) pour l'an 2011.

2835

PAR LE PRÉSIDENT:

Ou environ six cent trente millions de pieds cubes (630 M pi³) par jour?

2840 **PAR M. RONALD RICHARD:**

Oui.

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

2845

Puis comment est-ce que le port méthanier va en amener à Cacouna mais qu'il ouvre?

PAR M. RONALD RICHARD:

2850 OK. Je crois que le plus simple, c'est de rester en pieds cubes par jour. Le port méthanier, comme on le dit, c'est cinq cents millions de pieds cubes (500 M pi³) par jour. La consommation présentement, la consommation moyenne annuelle du Québec, c'est six cents (600 M pi³), donc c'est environ quatre-vingts pour cent (80 %) de la consommation actuelle.

2855 **PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:**

C'est-à-dire qu'on n'exportera pas, on va importer?

2860 **PAR M. RONALD RICHARD:**

OK. Là, le six cents (600 M pi³), c'est une moyenne annuelle. L'hiver, parce qu'ici, on se sert beaucoup pour chauffer, présentement les chiffres moyens annuels, c'est environ mille millions (1000 M pi³) donc un milliard de pieds cubes (1 G pi³) par jour l'hiver et environ trois cent cinquante (350 M pi³) à quatre cents (400 M pi³) l'été. Donc l'hiver, à cinq cents millions de pieds cubes (500 M pi³) par jour, c'est juste la moitié de la consommation du Québec. Donc il va physiquement tout rester au Québec.

2865 L'été, si on est à trois cent cinquante (350 M pi³) ou quatre cents (400 M pi³), il y en a un cent-cent cinquante (100 M pi³-150 M pi³) qui va sortir du Québec, donc qui va aller soit en Ontario, soit vers la Nouvelle-Angleterre.

2870 **PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:**

Je demanderais s'ils peuvent changer la loi pour qu'il y ait pas juste Gaz Métro qui ait le droit d'en vendre au Québec du gaz naturel?

2875 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2880 Votre question, c'était? Parce qu'il y avait du bruit à l'arrière de la salle!

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

Présentement, il y a juste Gaz Métro qui a le droit de vendre du gaz naturel, puis je voudrais qu'il y a pas juste Gaz Métro qui peut en vendre.

2885 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Peut-être, je sais pas, qui serait en mesure de nous expliquer comment le marché fonctionne?

2890 Peut-être encore monsieur Richard, vous pourriez nous le dire. Par exemple, pour un gros client industriel, je comprends que lui peut faire affaire avec qui, bon, vend du gaz naturel sur le marché, mais pour un client, disons, comme moi, citoyen qui a une maison, qui veut avoir du gaz naturel, j'imagine que ça marche pas pareil?

2895

Est-ce que vous pouvez nous faire la distinction, comment moi, je fais pour m'approvisionner, si je veux pas m'approvisionner avec Gaz Métro, et disons un client industriel, lui, qu'est-ce qu'il fait?

2900 **PAR M. RONALD RICHARD:**

2905 OK. Partout au Canada, à ma connaissance, pour un territoire donné, c'est toujours donné exclusivement à un distributeur. En Ontario, il y a deux (2) gros distributeurs. Au Québec, on en a un gros et un petit. Le petit, c'est Gazifère, puis c'est la couronne en face d'Ottawa, c'est le distributeur ontarien qui est Enbridge, il y a un tuyau qui passe en dessous de la rivière, puis il dessert cette couronne-là. Mais je crois qu'il y a trois pour cent (3 %) des volumes au Québec.

2910 Donc l'autre quatre-vingt-dix pour cent (90 %), c'est Gaz Métropolitain qui a la desserte exclusive.

Il y a déjà eu, dans les années quatre-vingt, un troisième distributeur qui s'appelait Gaz Intercité, mais il a été racheté par Gaz Métropolitain.

2915 Donc ça, c'est partout au Canada, on donne la desserte pour un territoire donné, on donne la desserte exclusive à un distributeur. Et ici, on est dans le quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %), c'est Gaz Métropolitain effectivement qui a la desserte exclusive.

2920 Maintenant, à la question à savoir est-ce qu'il faut absolument passer par un distributeur? Oui, il faut toujours passer par un distributeur pour le service de distribution. Même un industriel, il a pas, ils appellent ça des "bypass" en certaines provinces, au Nouveau-Brunswick est un exemple, ils ont permis que les gros industriels s'approvisionnent directement du transporteur.

2925 Là, je vais distinguer transporteur et distributeur! Exemple, au Québec, c'est TransCanada Pipelines et sa filiale à l'est de Montréal qui est TQM qui est le transporteur. Donc eux emmènent ça longue distance, haute pression, ils emmènent ça en ligne plus ou moins droite jusqu'à Québec. Toutes les ramifications latérales, ça, c'est le distributeur, ça, c'est Gaz Métro. Il faut toujours passer par le distributeur, payer le tarif de distribution. Au Québec, il faut toujours payer un tarif de distribution, même si on est juste juste à côté du tuyau de transport.

2935 Il y a des provinces qui font des exceptions, je connais le Nouveau-Brunswick où les industriels peuvent faire des "bypass". L'inconvénient de ça, c'est que, pour employer le terme, ça écrème le marché, donc le distributeur, c'est avec ça qu'il peut faire une grande partie de son profit et permettre d'étendre son réseau de distribution.

Au Québec et généralement, les gouvernements ne permettent pas ça, justement pour encourager que le distributeur puisse distribuer le plus large possible.

2940

Il y a une précision! Les gros industriels, ce qu'ils peuvent faire, ils peuvent acheter leur gaz directement d'un "marketeur" ou d'un producteur; ils sont pas obligés d'acheter le gaz de Gaz Métro. Mais ils sont obligés de payer le service de distribution.

2945

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

Parce qu'on n'a pas de gaz à Rivière-du-Loup, de gaz naturel, puis on aimerait bien que TransCanada puisse nous en vendre.

2950

PAR M. RONALD RICHARD:

OK. En supposant que c'est TransCanada ou TQM qui va faire le pipeline pour rejoindre Saint-Nicolas, le réseau de transport, TransCanada est un transporteur, il ne peut pas distribuer. Il va nécessairement falloir que pour desservir, exemple, Rivière-du-Loup, qu'il passe par le distributeur.

2955

Maintenant, Rivière-du-Loup, présentement, vous êtes à environ deux cent quarante kilomètres (240 km) du réseau de distribution actuel de Gaz Métro qui dessert Lévis et la Beauce. Nécessairement Gaz Métro n'a pas jugé économiquement rentable de venir si loin vous desservir.

2960

Cependant, s'il y a un tuyau de transport, et c'est pas juste pour Rivière-du-Loup, je dirais toutes les places entre ici et Québec et Lévis, s'il y a un tuyau de transport qui passe juste, bien, relativement proche, ça vient drôlement de changer l'équation.

2965

Donc je peux pas parler à la place de Gaz Métro, mais je pense que les chances qu'au moins les parcs industriels, les agglomérations sur ce tracé-là soient desservis dans le futur par Gaz Métropolitain.

2970

PAR M. JEAN-BAPTISTE PELLETIER:

Il faut les forcer un peu, c'est tout!

PAR LE PRÉSIDENT:

2975

Oui monsieur Lussier!

PAR M. CARL LUSSIER:

2980 Monsieur le Président, peut-être une information supplémentaire! Énergie Cacouna
présentement travaille, on fait partie d'un comité qui est piloté par la Chambre de commerce de
Rivière-du-Loup, pour initier, pour réviser une étude qui a été faite de marché par Gaz
Métropolitain il y a quelques années. Cette étude-là est en train d'être révisée pour tenter de
2985 voir s'il y aurait un potentiel de marché dans la région et pour tout le long, pour desservir tous
les grands centres urbains jusqu'à Saint-Nicolas.

Ça fait que la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup présentement travaille ça
avec le Centre local de développement.

2990 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

2995 Alors il est seize heures trente (16 h 30), nous allons mettre fin à la séance de cet
après-midi et nous allons recommencer les travaux à dix-neuf heures (19 h). Je vous souhaite
un bon dîner!

3000 SÉANCE AJOURNÉE AU 10 MAI 2006 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

3005 Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment
d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

3010 DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.