
QC-063

Référence:

1.4 Analyse du chapitre 4- Méthode d'évaluation

Page 4-25

Préambule:

L'initiateur du projet limite l'évaluation de l'intensité des impacts concernant les infrastructures et les services municipaux uniquement sur la question de la circulation.

Demande ou Question:

Considérant l'impact potentiel sur la croissance urbaine des municipalités limitrophes, pourquoi les autres infrastructures et services municipaux tels le réseau d'aqueduc, le réseau d'égout, etc. n'ont-ils pas été considérés ?

Réponse:

Le paragraphe 7.2.3.2 de l'ÉIE évaluait les impacts potentiels du projet en fonction des éléments suivants : l'état des routes locales, la capacité du réseau ferroviaire, du port de Gros-Cacouna et de l'aéroport de Rivière-du-Loup, l'infrastructure récréative, les installations de services sociaux et de santé, l'infrastructure et les services de garderie et d'enseignement, l'infrastructure d'égout et de traitement des eaux usées, les installations d'élimination des déchets solides, les services de police et de protection contre les incendies, ainsi que l'alimentation électrique.

La conclusion de cette étude était qu'aucun de ces éléments ne serait touché par la construction ou l'exploitation du projet.

QC-064

Référence:

4.3.4 Projets inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs

Page 4-7

Demande ou Question:

L'initiateur de projet doit documenter davantage les matières dangereuses qui transitent au port de Gros Cacouna en précisant les matières dangereuses en présence et les quantités. Il doit dresser un historique des accidents survenus au port et évaluer les risques en fonction de l'interaction entre ces matières et le GNL.

Réponse:

Selon les facteurs limitatifs actuels, il est possible de manutentionner des marchandises dangereuses à partir du Port de Gros-Cacouna. La seule division de marchandises dangereuses qui a été identifiée par Transports Canada était celle des explosifs. Les divisions de marchandises dangereuses et les quantités permises sont les suivantes:

Division	Quantités	Durée
1.1/1.5	60 t	longue durée
1.2/1.3	140 t	courte durée
1.4	1000 t	sans limite

L'entreposage et la manutention des marchandises dangereuses sont permis au Port de Gros-Cacouna dans les limites de quantités susmentionnées et aussi longtemps que les procédures qui s'appliquent à la manutention de ce genre de marchandises soient suivies. Les quantités ont été établies en fonction des facteurs limitatifs actuels des installations portuaires.

Advenant l'implantation d'un terminal méthanier, Transports Canada en tant que propriétaire de l'installation portuaire de Gros-Cacouna, devra procéder à une nouvelle évaluation des quantités permises. Cette évaluation devra tenir compte de la présence de ces nouvelles installations de GNL et de l'interaction potentielle entre ces marchandises dangereuses et le GNL.

QC-064

Il est à noter que ce genre d'évaluation est faite par un comité technique formé d'experts provenant du ministère des Ressources naturelles du Canada et de Transports Canada.

Transports Canada n'a aucun historique d'accidents reliés à la manutention de marchandises dangereuses puisque tout s'est toujours déroulé dans les règles jusqu'à ce jour.

QC-065

Référence:

4.3.4 Projets inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs

Page 4-7

Demande ou Question:

Une usine d'azote sera construite sur le site d'entreposage du GNL. Cependant, on ne retrouve nulle part les risques associés à l'azote. Pourtant le guide Canutec identifie l'azote comme une matière dangereuse. L'initiateur doit documenter davantage les risques associés à l'azote et aux effets cumulatifs de l'azote et du GNL.

Réponse:

Une unité de production d'azote sera construite dans l'ensemble du terminal méthanier d'Énergie Cacouna; elle produira de l'azote en utilisant l'air comme matière première. L'azote sera utilisé comme gaz inerte dans l'isolation des réservoirs de stockage et comme gaz de purge dans la conduite de retour de vapeur. L'objectif principal est d'isoler et de déplacer les gaz inflammables et de rendre ainsi les procédés plus sécuritaires.

L'azote est un gaz inerte, ce qui signifie qu'il ne réagit pas au contact des autres produits chimiques dans la plupart des circonstances normales. Il n'existe pas de limites d'exposition spécifiques pour l'azote. L'azote est un asphyxiant simple. Il présente un risque quand il déplace l'oxygène, ce qui rend l'atmosphère dangereuse à respirer pour les êtres humains. Les niveaux d'oxygène doivent être maintenus au-dessus de 19,5 %.

Les risques d'asphyxie à l'azote n'existent que dans et autour de l'équipement de traitement. Il peut se diluer facilement dans l'atmosphère et revient à son pourcentage normal dans l'air, soit environ 78 %. L'impact est par conséquent limité au personnel travaillant sur le site du terminal et représente un risque insignifiant pour le public se trouvant hors du site.