
SQ-001

Référence:

2. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

2.5 Phase de construction

2.5.2 Procédures générales de construction

Section 2.5.2.1, p.2-76

Demande ou Question:

- Quels seront les besoins d'espace du promoteur pendant la phase de construction?
- Il serait requis d'avoir un plan montrant les emplacements (et les surfaces) requis.
- Il faudra aussi évaluer les impacts découlant de l'utilisation de ces espaces, notamment concernant les activités portuaires et l'environnement (en général).

Réponse:

Il sera impossible de confirmer l'espace et les emplacements finals requis pendant la phase de construction, de même que les impacts découlant de l'utilisation de tels espaces et ce, tant que les entrepreneurs des travaux de construction n'auront pas été sélectionnés et que les contrats de construction n'auront pas été attribués. La méthodologie de construction, ainsi que l'utilisation d'installations temporaires, varieront en fonction des entrepreneurs sélectionnés.

Afin de répondre à cette question, Énergie Cacouna a élaboré un Plan préliminaire des installations et des services temporaires qui constitue un scénario possible de plan d'implantation, et où il est fait mention des espaces et des emplacements qui pourraient s'avérer nécessaires pendant la phase de construction du projet. Ce Plan préliminaire des installations et des services temporaires figure en Annexe A.

Avant que les impacts découlant de l'utilisation de tels espaces puissent être déterminés, il faudra confirmer les espaces portuaires disponibles à l'intérieur du port de Gros-Cacouna. Énergie Cacouna a communiqué avec le consultant engagé par Transport Canada pour mener une étude sur la cohabitation future dans le port de Gros-Cacouna. Énergie Cacouna est consciente que les résultats de l'étude menée par le consultant feront

SQ-001

l'objet d'une recommandation auprès de Transport Canada sur la manière d'accommoder les parties ayant manifesté un intérêt dans le développement futur du port de Gros-Cacouna. Les exigences d'Énergie Cacouna en matière des espaces portuaires ont été transmises au consultant afin qu'il les examine dans le cadre de cette étude. Énergie Cacouna s'attend à ce que, dans un avenir prochain, Transport Canada prenne une décision en fonction des recommandations formulées par le consultant et entame un dialogue avec les diverses parties, y compris Énergie Cacouna, qui ont démontré leur intérêt à établir leurs installations dans le port de Gros-Cacouna.

Lorsque Transport Canada sera en mesure de confirmer les terres disponibles pour utilisation temporaire pendant la construction, Énergie Cacouna évaluera les impacts potentiels d'une telle utilisation sur l'environnement et les activités portuaires. Compte tenu des évaluations préliminaires, nous nous attendons à ce que l'utilisation temporaire des espaces portuaires ait un faible impact sur l'environnement.

SQ-001

Annexe A – Plan préliminaire des installations et des services temporaires

Mise en contexte du projet

Situé à environ 200 km au nord-est de la ville de Québec, le terminal de GNL Énergie Cacouna comprend un terminal récepteur de GNL, incluant un poste d'amarrage de déchargement doté de bras de déchargement articulés, des ducs d'albe de réception et d'amarrage, des piliers déflecteurs de glace et une jetée sur chevalets s'avancant sur environ 350 m dans le fleuve Saint-Laurent depuis la rive.

La portion terrestre du projet comportera deux réservoirs d'entreposage de GNL, d'une capacité de 160 000 mètres cubes chacun, ce qui représente une capacité totale de 320 000 mètres cubes. Les installations d'émission seront constituées de pompes de GNL, d'unités de vaporisation destinées à réchauffer et à gazéifier le GNL, ainsi que de canalisations, de contrôles et de matériel connexe capables d'expédier une quantité de 500 millions de pieds cubes par jour (mmcf) de gaz naturel. Une usine d'azote sera intégrée aux installations et fournira l'azote nécessaire pour contrôler le pouvoir calorifique du gaz naturel. En outre, il y aura des installations de soutien, des édifices, des routes, des terrains de stationnement, des bâtiments de service et des systèmes de sécurité nécessaires pour assurer l'exploitation fiable et sécuritaire du terminal.

Pendant la période de construction de ce projet, l'entrepreneur en ingénierie, en approvisionnement et en construction (IAC) localisera, installera et effectuera l'entretien des installations temporaires nécessaires à la construction du terminal. Par installations temporaires, on entend les services et les installations requis pour construire et ériger le terminal permanent, mais qui ne feront pas partie de l'installation permanente. Elles comprennent les roulottes de chantier et les installations temporaires, les terrains de stationnement, les aires de fabrication ainsi que les zones de dépôt de l'équipement et des matériaux.

L'on estime à environ 120 000 à 150 000 mètres carrés l'espace nécessaire aux installations temporaires, aux stationnements, aux zones de dépôt, aux entrepôts, aux aires de fabrication et à l'empilage. L'on estime aussi que de 50 à 75 % de cet espace total sera disponible du site du terminal permanent ou de l'aire portuaire. L'accès aux 25 à 50 % restants se fera à partir du parc industriel de la paroisse de St-George de Cacouna. Le recours à une usine de fabrication hors site dotée d'un accès maritime apportera le soutien additionnel nécessaire à la fabrication et à l'entreposage et pourrait permettre d'éviter les risques de congestion de ces zones particulières sur le chantier.

SQ-001

Aperçu du calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution proposé prévoit l'installation du chantier en janvier 2007. Le dynamitage, l'excavation et le terrassement général débiteront à ce moment-là et seront suivis par l'installation du chantier de construction des fondations des réservoirs de stockage de GNL à la mi-mars et par le début du travail sur la paroi intérieure des caissons marins en avril 2007.

Les installations temporaires initiales seront situées à côté de l'espace portuaire jusqu'à ce que suffisamment de dynamitage, d'excavation et de terrassement général aient été complétés pour amorcer le travail sur les installations temporaires situées à proximité du site du terminal.

Le montage des installations temporaires débutera en même temps que la mobilisation des sous-traitants chargés du dynamitage et de l'excavation et le montage des installations maritimes. Une fois que ces travaux auront progressé, les installations temporaires de l'équipe IAC de direction du site de construction seront établies, l'usine de dosage sera mise en chantier et l'on procédera à l'expansion des installations des sous-traitants.

Le travail sur le caisson marin sera terminé d'ici la fin du mois de novembre 2007, ce qui créera de l'espace additionnel dans ces zones pour les installations des sous-traitants, le dépôt d'équipement et des matériaux, ainsi que la fabrication.

La construction des murs extérieurs de béton des deux réservoirs de GNL et de la toiture en métal devrait être terminée aux environs du mois de mai 2008, ce qui libèrera les aires réservées au dépôt, à la fabrication et au transit afin qu'elles puissent ensuite être utilisées par les travailleurs du terminal à des fins similaires.

Les installations temporaires restantes demeureront en place jusqu'au milieu ou à la fin de l'année 2009 et seront démobilisées à mesure que les besoins diminuent. Toutes les installations temporaires seront éliminées lorsque l'installation permanente sera entièrement opérationnelle et que toutes les activités restantes associées à la construction auront pris fin.

Plan de préfabrication/de modularisation

En raison des conditions météorologiques hivernales et des préoccupations concernant les ouvriers de métier sur le site (disponibilité, productivité, niveau de qualification, densité et rémunération), il faudra songer à la préfabrication et à la modularisation dans toute la mesure possible. À ces fins, il serait possible d'utiliser une usine de fabrication et

SQ-001

d'amarrage existante le long du fleuve Saint-Laurent, située à proximité du site du projet. Cette approche permettra de poursuivre le projet pendant la saison hivernale, d'obtenir une meilleure productivité dans d'excellentes conditions de fabrication en atelier et de réduire le nombre d'ouvriers en construction et de personnel de soutien indirect nécessaire sur le site.

L'on prévoit que cette installation hors site sera mise à la disposition de l'entrepreneur chargé de la construction des installations maritimes pour l'entreposage des rideaux de palplanches et pour l'empilage des matériaux destinés au remplissage des caissons. Cette même installation pourrait aussi être utilisée comme zone de dépôt, d'entreposage et de préfabrication des segments de toit en acier au nickel à 9 % avant leur installation à l'intérieur des réservoirs. La taille de ces sections dépendra uniquement des limitations associées à la barge et au transport de la barge à la zone de la citerne. Au lieu d'être fabriqués au port de Gros-Cacouna, les caissons pourraient être fabriqués à l'usine hors site avant d'être transportés sur le site et installés à leur emplacement final. Pour la construction des installations terrestres, l'on prévoit au minimum, que la nappe aérienne, les traverses et les jetées sur chevalets pourront être préfabriqués à cette usine avant leur édification sur le site.

Installations temporaires (voir l'aménagement global pour les obtenir les dimensions et les emplacements)

Roulottes pour les bureaux du personnel de direction du chantier de construction (2 500 mètres carrés) – Les bureaux de chantier de l'équipe de direction de la construction IAC devrait pouvoir accueillir environ 100 employés, membres de la direction et employés de bureau. Cela couvrirait environ 1 300 mètres carrés d'espace pour les roulottes, ainsi qu'un stationnement pouvant accueillir entre 30 et 40 véhicules. Ces roulottes accueilleraient le personnel de l'entrepreneur IAC, l'équipe des dirigeants de la construction maritime et de la construction du réservoir.

Roulottes pour les bureaux du personnel des sous-traitants (3 500 mètres carrés) – Le projet fera appel aux services de 6 à 8 sous-traitants, 12 à 16 entrepreneurs spécialisés ainsi qu'à divers autres entrepreneurs internes et externes? Chacun des principaux sous-traitants et entrepreneurs spécialisés auront besoin d'un bureau sur le chantier pour accueillir leur personnel administratif, leurs employés de bureau et leur personnel de direction. Ces besoins varieront en fonction de la taille du contrat, du nombre d'ouvriers en construction sur place et du lieu de leur bureau principal.

Roulottes pour la supervision du chantier (30 mètres carrés chacune) – L'entrepreneur en IAC, chacun des principaux sous-traitants et quelques entrepreneurs spécialisés (peinture, revêtement isolant, échafaudages) auront besoin de roulottes de plus petite taille sur le

SQ-001

chantier, situées à proximité immédiate de leur lieu de travail, pour accueillir le personnel immédiat de supervision de la construction.

Parcs de stationnement (sur le site et hors site) (un stationnement pouvant accueillir 800 véhicules équivaut à 16 000 mètres carrés) – Des parcs de stationnement seront offerts près des bureaux de chantier de l'équipe de direction de la construction IAC et des roulottes du personnel de bureau des sous-traitants. En plus de ces terrains de stationnement, des espaces situés dans le parc industriel de la paroisse de St-George de Cacouna seront utilisés pour le stationnement des véhicules des ouvriers en construction, et des navettes quotidiennes assureront le transport aller-retour sur le site.

Transport des ouvriers en construction – Comme nous venons de le mentionner, le transport des ouvriers en construction sera assuré par une navette qui fera l'aller-retour entre le terrain de stationnement du parc industriel et le site. Une seule navette assurera le transport sur le site pendant la journée, de même que l'aller-retour vers le terrain de stationnement, au besoin.

Entreposage, carburant et entretien de l'équipement de construction (atelier de 500 mètres carrés, stationnement de 1 250 mètres carrés) – L'entrepreneur IAC devra maintenir une aire de transit et de stationnement pour l'équipement de construction lorsque ce dernier n'est pas utilisé; il pourrait s'agir du parc de stationnement réservé aux ouvriers en construction. Une aire réservée à l'entretien et aux réparations de routine de l'équipement de construction et à l'entreposage de petites quantités de carburant, d'huile et de lubrifiants sera fournie à proximité immédiate des lieux de travail.

Coin repas et pauses des ouvriers en construction (1 800 mètres carrés) – Un coin repas ou une cantine sera mise à la disposition des ouvriers en construction afin qu'ils puissent se reposer pendant la pause déjeuner. Cette aire se trouvera à distance de marche du site du projet. L'installation devrait pouvoir accommoder entre 500 et 600 employés en tout temps.

Roulottes où les ouvriers de la construction pourront se changer (400 mètres carrés) – Une aire fermée sera mise à la disposition des ouvriers en construction, afin qu'ils puissent enfiler ou retirer leurs vêtements de travail au début ou à la fin de leur journée réglementaire de travail. L'installation devra pouvoir accueillir entre 100 et 120 employés et elle sera située à proximité du bâtiment réservé aux pauses et à l'heure du lunch.

Entrepôt (2 000 mètres carrés) – Un entrepôt temporaire sera édifié afin de stocker et d'assurer le contrôle des outils, des produits de consommation, du matériel en vrac, des produits de base et des instruments étiquetés. Cette installation sera située aussi près que possible du site du projet, afin de réduire les répercussions possibles sur la productivité et la logistique.

SQ-001

Entreposage climatisé (200 mètres carrés) – Certains instruments ont besoin d’être entreposés dans un espace climatisé (température et humidité contrôlées) avant leur installation finale. Ce lieu d’entreposage devra se trouver à proximité immédiate de l’entrepôt ou y être joint.

Aires de dépôt sécuritaires (40 000 mètres carrés, incluant l’aire de dépôt hors site) – Certaines aires de dépôt sécuritaires seront disponibles dans le secteur de l’entrepôt. En raison de l’espace limité disponible sur le site, cette zone sera réservée à l’équipement et aux matériaux qui ont été reçus et à l’équipement et aux matériaux dont l’installation et l’édification est prévue au cours des deux semaines suivantes.

L’on prévoit aussi que le projet utilisera de l’espace de dépôt de matériel et d’équipement additionnel dans le parc industriel de la paroisse de St-George de Cacouna, pour le dépôt et l’entreposage d’équipement et de matériaux non préfabriqués ou modularisés. Cela pourrait inclure des fils électriques, des câbles, des chemins de câbles, des conduits et des canalisations mécanosoudées. Cet espace serait clôturé et sécuritaire, doté d’une barrière avec garde de sécurité pendant les heures régulières d’affaires.

Aires de dépôt non sécurisées (la taille varie selon l’emplacement) – Certaines aires seront réservées à l’entreposage et au dépôt non sécurisé d’équipement et de matériaux avant leur édification ou leur installation et n’exigeront pas de clôture ou la présence de personnel de sécurité ou de l’entrepôt. Ces aires seront aussi mises à la disposition des sous-traitants. La plus vaste de ces aires servira au dépôt du coffrage et de la plaque de revêtement du réservoir. Il faudra prévoir environ 9 000 mètres carrés à ces fins.

Aires de fabrication (voir attribution détaillée ci-dessous) – Des aires de fabrication potentielles seront attribuées au besoin à chaque sous-traitant principal et à un nombre limité d’entrepreneurs spécialisés. Certains matériaux seront fabriqués hors site et livrés au besoin, en vue de leur installation sur le site. Les principales aires de fabrication sont énumérées ci-dessous, avec une mention indiquant si elles se trouvent ou non sur le site.

- La fabrication des barres d’armature (4 000 mètres carrés) sera effectuée hors site.
- La fabrication de la charpente en acier (500 mètres carrés) nécessitera un espace sur place, la majorité du travail étant effectué à l’usine hors site aux abords du fleuve Saint-Laurent.
- La fabrication d’un large conduit de forage? (incluse ci-dessous) se fera surtout hors site et le conduit sera ensuite expédié sur place. La fabrication de tous les autres conduits de grande dimension sera effectuée dans une aire plus petite désignée à cette fin sur les lieux du projet.
- La fabrication des petits conduits de forage? (4 000 mètres carrés) se fera sur place, à proximité immédiate des lieux de travail. L’usine de fabrication hors site

SQ-001

- du fleuve Saint-Laurent pourrait être utilisée pour fabriquer des assemblages et des sous-composants standard.
- La fabrication du toit du réservoir (9 000 mètres carrés) pour les réservoirs d'entreposage de GNL sera effectuée dans une usine de fabrication hors site. Ces panneaux seront de la taille maximale autorisée compte tenu des contraintes imposées à l'équipement de hissage, des limitations de la barge et (ou) des limitations de transport de la barge à la zone du réservoir. Chaque toit de réservoir compte environ 400 tonnes de poutres à treillis en acier au carbone, de plaques de revêtement et d'autres articles divers, sans compter les 80 tonnes supplémentaires de matériaux pour la passerelle en aluminium.
 - Fabrication des cellules du caisson – La fabrication des deux modèles de cellules de palplanches et des cellules-mêmes se fera dans les installations édifiées à l'extrémité du quai du port existant. Une aire de débarcadère pour l'assemblage des cellules sera utilisée au nord-est du quai du port existant. En plus de bureaux, un atelier de travail et une aire d'entreposage des matériaux seront situés en face du quai d'assemblage, de l'autre côté de la route. La fabrication de tous les caissons nécessitera 4 300 panneaux de palplanches. Ces installations seront démobilisées à la fin de la première année.

Une autre approche consisterait à entreposer les matériaux et à faire préfabriquer les cellules dans une usine de fabrication hors site en bordure du fleuve, d'où elles pourraient être ensuite transportées jusqu'au site et installées à leur emplacement final.

Aires de transit (varient selon le type de travail et les corps de métier) – Sur les lieux de travail, des espaces seront réservés au transit de l'équipement, des matériaux fabriqués et des matériaux ou biens en vrac, conformément au calendrier de 30-60-90 jours. Le transit de l'équipement et des matériaux s'effectuera en prévision des deux prochaines semaines.

Opération de tamisage et de concassage (5 000 mètres carrés) – Une fois que le dynamitage sera commencé, les matériaux d'excavation seront tamisés et concassés au besoin, afin de pouvoir réutiliser ces matériaux pour le nivelage du site. Cela exigera l'installation d'une machine de tamisage et d'un concasseur sur le site pendant ces opérations. Ces machines seront retirées avant la mobilisation pour la majeure partie de la construction de l'installation.

Aire de l'usine de préparation de béton (7 500 mètres carrés) – Ce projet nécessitera l'utilisation d'une usine de préparation du béton sur place afin de fournir le béton prêt à l'emploi requis pour le projet. L'usine de préparation comportera l'équipement pour la préparation du béton, l'entreposage des granulats, du sable et du ciment, ainsi qu'une aire de stationnement et de nettoyage du camion-malaxeur.

SQ-001

Une usine locale de béton prêt à l'emploi, située à Cacouna ou à Rivière-du-Loup, servira de source d'approvisionnement secondaire en béton prêt à l'emploi pour l'installation. Cette usine sera utilisée avant l'entrée en opération de l'usine de préparation du béton sur place, ainsi qu'après son démantèlement, puisque l'utilisation du béton pourrait toujours s'avérer nécessaire à cette étape du projet.

Aire d'empilage des matériaux destinés au remplissage des caissons marins – Le matériau de remplissage destiné aux caissons marins sera livré sur des barges, compte tenu des besoins. Tout entreposage temporaire se fera en a) laissant le matériau de remplissage sur la barge et en payant des frais de surestaries, ou b) en déchargeant les matériaux à l'usine de fabrication hors site et en les livrant sur le site au besoin.

Entreposage des matières dangereuses (300 mètres carrés) – Un espace a été réservé pour l'entreposage sous contrôle de toutes les matières dangereuses avant leur utilisation ou leur élimination. Cet espace sera autonome, afin d'éliminer la possibilité d'un déversement ou d'une contamination des sols.

Voies de service – On pourra accéder à l'installation à partir des voies de service du port de Gros-Cacouna. La circulation routière sera coordonnée en collaboration avec les autorités du port, afin d'assurer en tout temps l'accès à ces installations. Des barrières distinctes seront installées là où cette route de service pénètre au port, afin de séparer le port de la zone de construction.

Sécurité – Des clôtures temporaires seront installées sur le site afin de distinguer les installations de la nouvelle usine permanente des installations temporaires du port actuel. L'accès et la sortie feront l'objet d'un contrôle par un garde de sécurité et ce, 24 heures sur 24.

Services publics temporaires

Installations électriques temporaires – Les besoins en électricité temporaires seront comblés à partir de la ligne d'alimentation existante jusqu'au silo en béton qui se trouve sur le site actuel. La charge actuelle de cette ligne d'alimentation est de 7 MW, avec une capacité de 22 MW. Ce qui est plus qu'acceptable pour les besoins de la phase de construction du projet, à la fois sur le site et dans les installations à proximité du port.

Le site exigera entre 1 500 à 2 000 kVA au début de la construction, avec des exigences maximales de 4 000 à 4 500 kVA. Les exigences actuelles dépendent de la quantité de préfabrication et de modularisation effectuée dans une usine de fabrication hors site.

SQ-001

Alimentation temporaire en eau (non potable) – Une alimentation en eau non potable s'avèrera nécessaire pour l'usine de préparation de béton, pour le nettoyage et les essais hydrostatiques pendant la construction. Cette approvisionnement en eau proviendra du tuyau d'alimentation d'eau de 10 pouces qui dessert actuellement le port. Nous prévoyons que la demande sera d'environ 300 mètres cubes par jour en période de pointe.

Alimentation temporaire en eau (potable) – Toute l'eau potable nécessaire pendant la construction proviendra d'un service de distribution d'eau embouteillée hors site. Chaque entrepreneur sera chargé de planifier les livraisons d'eau et de glace afin d'accommoder ses travailleurs.

Communications temporaires (téléphone, services à bande large) – Le site exigera des services entrants de téléphone et de télécopieur pour l'entrepreneur IAC ainsi que les sous-traitants; un service entrant de 200 paires suffirait pendant la phase de construction. Par ailleurs, les radios et les téléphones cellulaires devraient être utilisés pour les communications sur le site.

La construction des installations nécessitera un service de connexion Internet à haute vitesse ou une ligne T1, afin de pouvoir transmettre et recevoir des informations et des plans aux divers bureaux de conception, à Énergie Cacouna et aux entrepreneurs.

Contrôle de l'érosion/drainage/confinement/élimination sur le site temporaire – Un plan exhaustif d'intervention et de gestion des déversements sera mis en oeuvre avant la mobilisation des ressources pour la construction, afin de minimiser les impacts du projet sur l'environnement. Toute fuite ou tout déversement qui se produira fera l'objet d'une action corrective respectant toutes les directives et lois applicables.

Les mesures d'atténuation spécifiques incluront :

- La limitation du nouvel espace perturbé.
- L'instauration de mesures de contrôle de la poussière sur les chemins d'accès non pavés et le site du terminal pour limiter le dépôt de poussière sur la végétation et les communautés des milieux humides adjacents, particulièrement lors du dynamitage.
- Les véhicules de construction et de livraison seront tenus d'arriver sur les lieux propres et exempts de boue et de débris afin de limiter l'introduction d'espèces végétales invasives ou allogènes.

SQ-001

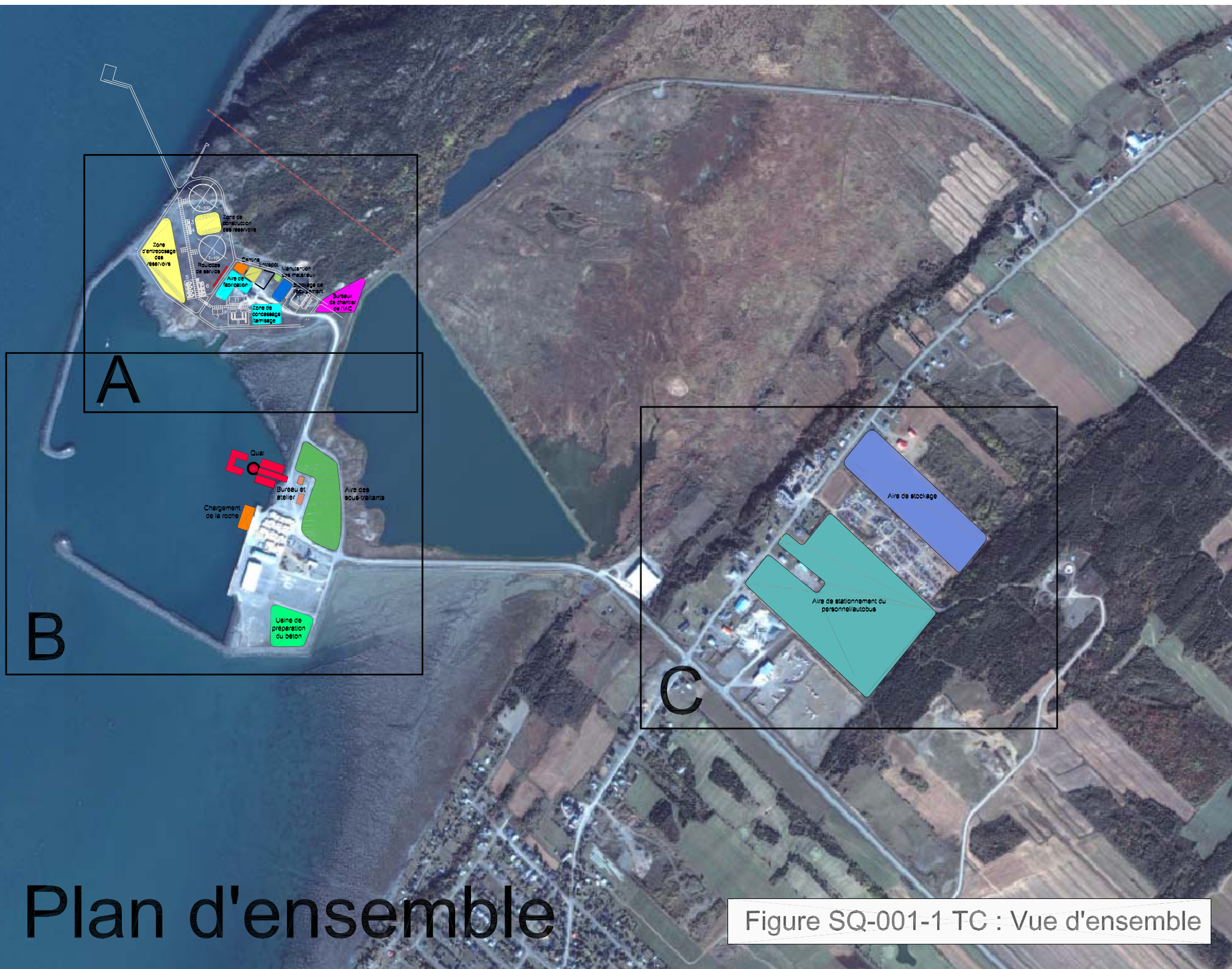
Divers

Élimination des sols de déblai – Les sols de déblai générés par les opérations de dynamitage seront utilisés à diverses fins sur le site du terminal. Ces matériaux seront surtout utilisés pour effectuer le terrassement du site et pourraient aussi être utilisés comme matériau de remplissage des caissons marins, une fois qu'ils seront installés à leur emplacement final.

***Remarque : Les secteurs approximatifs indiqués entre parenthèses incluent les aires de stationnement, les aires de dégagement entourant les installations et ne correspondent pas aux dimensions réelles des édifices.*

Figures à titre de référence

TC d'ensemble – Vue d'ensemble du terminal, du port et du parc industriel
TC Croquis A – Affectation des espaces du terminal
TC Croquis B – Affectation des espaces du port
TC Croquis C – Affectation des espaces industriels



Plan d'ensemble

Figure SQ-001-1 TC : Vue d'ensemble

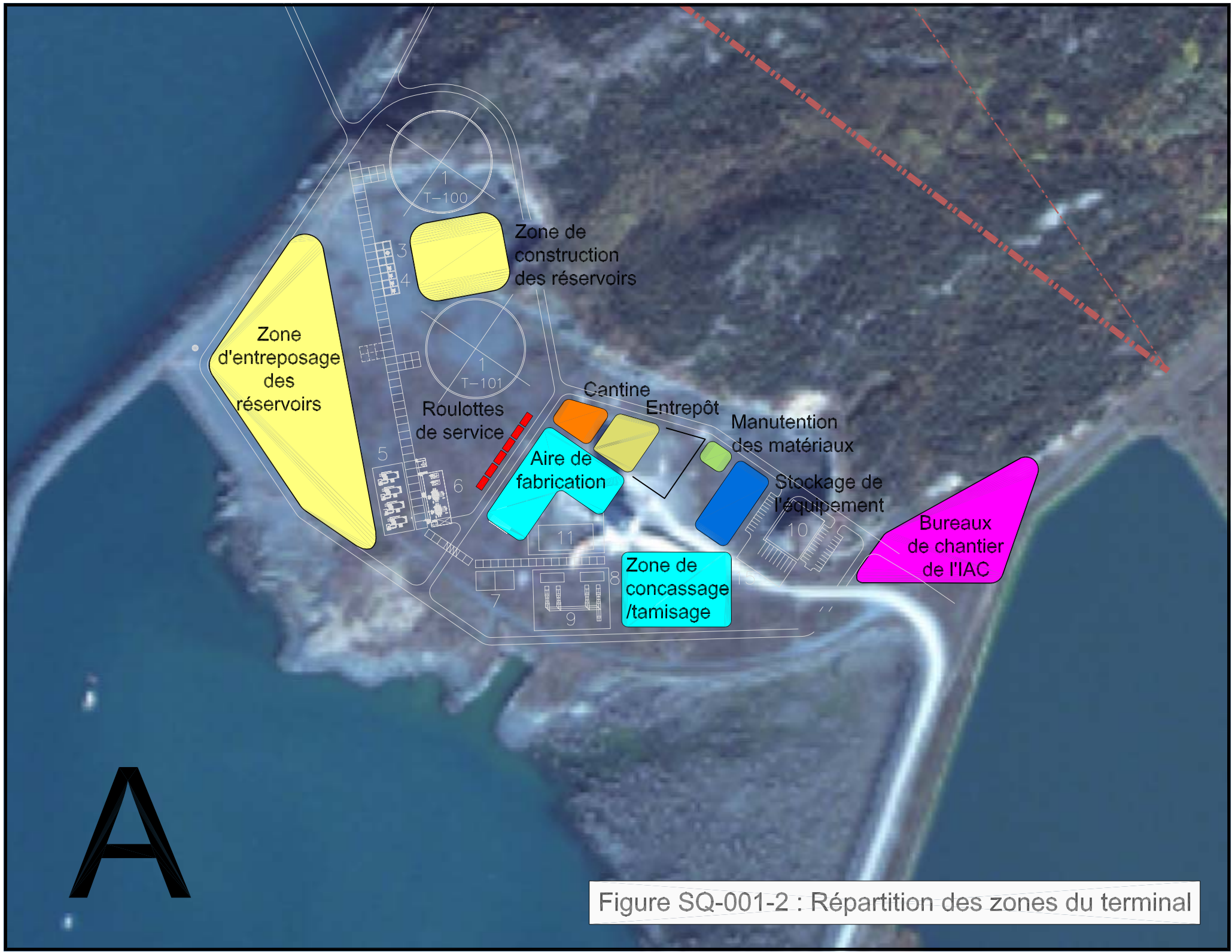
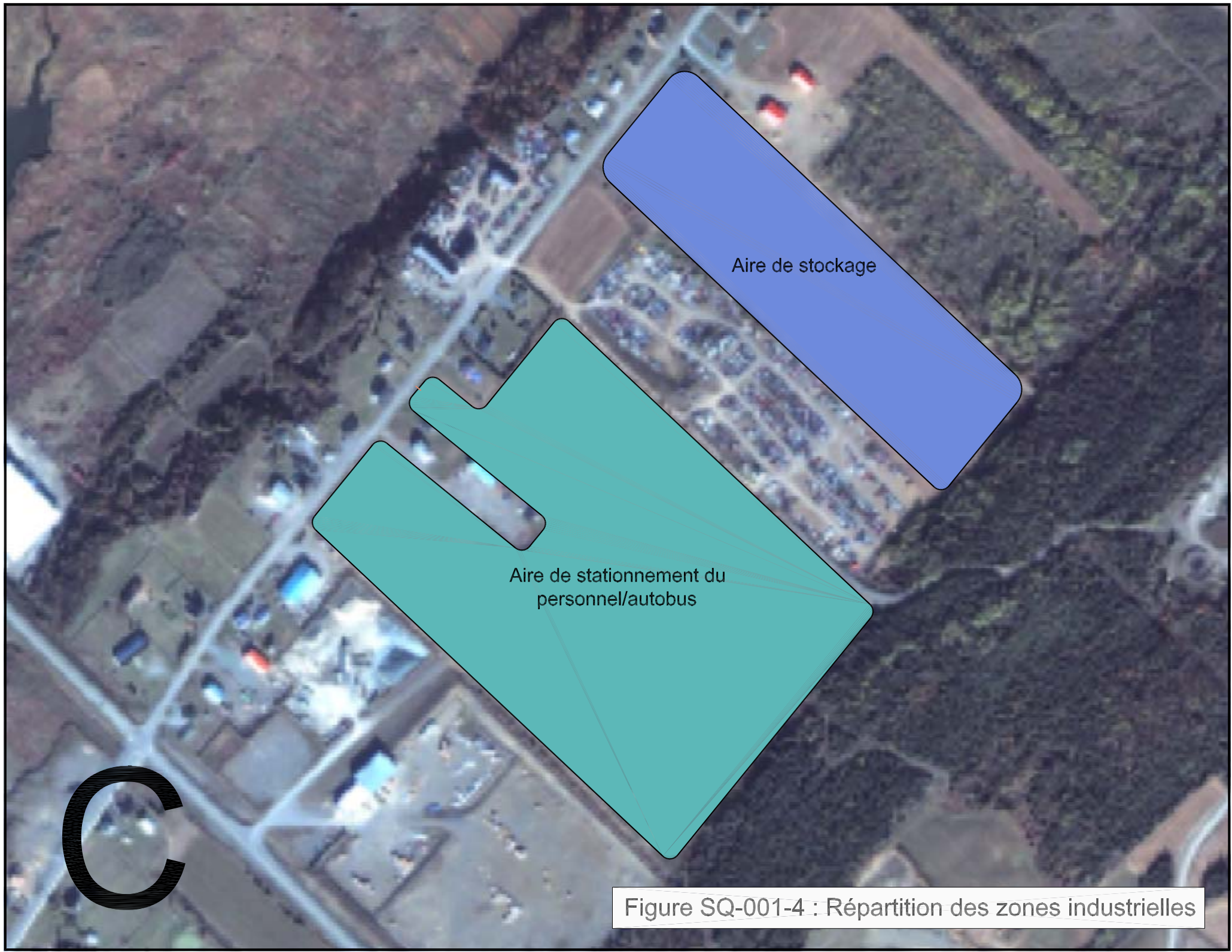


Figure SQ-001-2 : Répartition des zones du terminal



B

Figure SQ-001-3 : Répartition des zones du port



C

Figure SQ-001-4 : Répartition des zones industrielles

SQ-002

Référence:

2.5.3 Préparation du site

Section 2.5.3.3, p. 2-79

Demande ou Question:

- Pendant la construction, préciser par quelles routes se fera l'accès au chantier.
- Advenant une congestion des accès actuels au port, quelles sont les alternatives envisagées par le promoteur?
- En évaluer les impacts dans les sections pertinentes de l'étude d'impact.

Réponse:

L'évaluation des répercussions du projet sur les infrastructures et les services locaux, telle qu'elle est présentée dans l'Étude d'impact sur l'environnement, était basée sur la conception d'ingénierie préliminaire des exigences. Les mesures d'atténuation prévues en vue de protéger les routes locales, telles qu'elles sont représentées au tableau 7.5-13, comprennent un recours maximal, dans la mesure du possible, au transport maritime et ferroviaire pour la livraison des matériaux de construction et d'édification du terminal, l'utilisation d'autocars pour amener les travailleurs au chantier depuis un stationnement hors-site et l'amélioration des routes actuelles pour qu'elles soient en mesure de supporter les charges supplémentaires et l'accroissement de la circulation.

Les détails de ces mesures appropriées d'atténuation seront déterminés lors de la phase de conception détaillée, au moment où l'entrepreneur chargé de l'ingénierie, de l'approvisionnement et de la construction passera en revue les options offertes et les contraintes. Ces plans de construction détaillés seront examinés de concert avec Transports Canada, en tant que propriétaire et exploitant du port de Gros-Cacouna, afin d'étudier l'accessibilité des voies actuelles menant au port et les exigences de tous les utilisateurs pendant la construction. Dans le cadre des travaux de planification, les possibilités de congestion routière, seront entièrement de manière à instaurer des stratégies de logistique, des mesures d'atténuation et des dispositions d'urgence acceptables. Si Énergie Cacouna juge qu'il faut modifier l'accès au port, les travaux nécessaires seront préparés en collaboration avec Transports Canada.

Énergie Cacouna estime que même si la conception finale peut se différencier de la conception d'ingénierie initiale sous certains aspects, la variation ne sera pas considérable

SQ-002

par rapport à l'évaluation faite dans l'Étude d'impact sur l'environnement, ainsi qu'il est décrit à la section 7.5.4.

SQ-003

Référence:

2.5.4 Installations maritimes

Section 2.5.4.1, p. 2-81

Préambule:

On mentionne que les caissons de palplanches qui formeront le terminal maritime, seront construits à l'intérieur du havre du port de Gros-Cacouna.

Demande ou Question:

- Si ce site ne pouvait être utilisé pour des raisons techniques (limite de capacité portante des infrastructures par exemple).
- Quelle est la solution de rechange du promoteur?

Réponse:

Si les caissons de palplanches ne peuvent être construits dans le havre du port de Gros-Cacouna, la faisabilité de la fabrication hors site et du transport vers le site par voie maritime sera analysée. Ce type de stratégie d'exécution a été utilisé avec succès pour d'autres projets.

SQ-004

Référence:

2.6.10

Préambule:

Afin de mieux visualiser le périmètre de sécurité, un plan serait requis. On pourra ainsi voir quelles sont les infrastructures de Transports Canada qui sont comprises dans ce périmètre.

Demande ou Question:

- Si tel était le cas, comment Transports Canada pourra avoir accès à ses installations, et selon quelles conditions et/ou restrictions, autant du point de vue de l'accès que des types de travaux à proscrire?
- Il faut alors évaluer les impacts de tout ceci dans les sections correspondantes de l'étude d'impact.

Réponse:

La figure SQ-004-1 ci-jointe montre un plan d'aménagement où l'on peut voir le périmètre de sécurité du terminal de GNL.

Selon notre réponse à la question SQ-006, des parties du bassin du port, une petite partie du brise-lames nord et des parties de la Montagne de Gros-Cacouna au nord-est de l'emplacement du terminal sont des installations et des terrains appartenant à Transports Canada et qui se trouvent à l'intérieur du périmètre de sécurité.

Ce périmètre de sécurité a été défini en fonction de la délimitation préliminaire des « zones d'exclusion » qui ont été calculées en tenant compte des exigences décrites dans la norme CSA Z276-0 relative à la production, au stockage, et à la manutention du gaz naturel liquéfié (GNL).

La norme CSA Z276-01 impose des critères qui doivent être respectés dans les secteurs à l'intérieur des zones d'exclusion. Ces critères n'excluent pas l'accès à certains secteurs à l'intérieur des zones d'exclusion par des parties autres que Énergie Cacouna. Énergie Cacouna et Transports Canada peuvent donc facilement convenir d'un protocole d'accès, une fois que l'emplacement exact de ces zones d'exclusion aura été défini lors de l'étude

SQ-004

technique détaillée des installations du terminal et que les options de clôtures et autres démarcations pour ces secteurs auront été déterminées.

SQ-004

Figure SQ-004-1 Périmètre de sécurité du terminal de GNL d'Énergie Cacouna.

