

Québec, le 6 mars 2008

Monsieur Gilles Brunet  
Chef du Service des projets en milieu hydrique  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

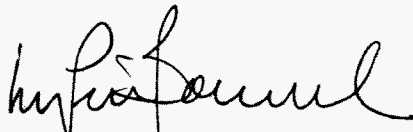
Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) donne suite à votre demande d'analyser la recevabilité de l'étude d'impact déposée par Alcan inc. sur le projet d'Optimisation Shipshaw.

Tel que présenté, le projet se trouve sur le Nitassinan de la communauté de Mashteuiatsh, qui est actuellement en négociation territoriale globale avec le gouvernement du Québec. Dans ce contexte et dans la mesure où le Québec entend favoriser la participation des Autochtones dans la mise en valeur des ressources, le SAA suggère que le promoteur du projet porte une attention particulière lors des consultations de manière à bien cerner les préoccupations des Autochtones et, le cas échéant, discuter de retombées économiques pour la communauté de Mashteuiatsh.

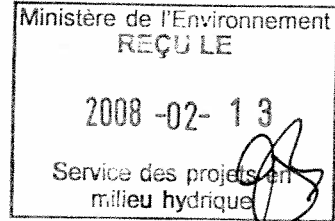
Il faut cependant rappeler que les demandes faites au promoteur visent en premier lieu à fournir des informations utiles pour évaluer l'acceptabilité du projet et qu'elles ne peuvent suppléer à l'obligation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de procéder, s'il y a lieu, à une consultation de la communauté autochtone concernée en vertu des arrêts *Haïda* et *Taku River*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Lucien-Pierre Bouchard



*Gilles*

**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Monsieur Gilles Brunet  
Chef du Service des projets en milieu hydrique

**DATE :** Le 12 février 2008

**OBJET :** Analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet  
Optimisation Shipshaw (3211-12-123)

En réponse à votre demande sur le dossier susmentionné, voici les commentaires de M. Taoufik Sassi.

N'hésitez pas à communiquer avec M. Sassi, au numéro de téléphone 418 521-3825, poste 7134, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le directeur,

*Jacques Aubé, ing. M.Sc.*  
*par,* Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/jbl



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Monsieur Pierre Aubé, ing., M. Sc., directeur de l'expertise et de la gestion des barrages publics

**DATE :** Le 11 février 2008

**OBJET :** **Analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet Optimisation Shipshaw (3211-12-123)**

La présente note fait suite à la demande du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales (DÉE) datant du 10 janvier 2008 concernant le projet Optimisation Shipshaw.

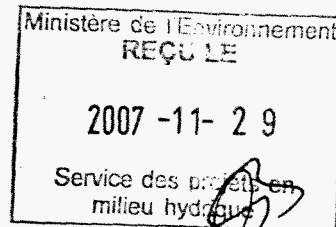
J'ai procédé à l'analyse de l'addenda A – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP de l'étude d'impact mentionnée ci-dessus et ce selon les questions et les commentaires formulés dans la note transmise en date du 26 novembre 2007 (QC-13, QC-14 et QC-16). Nous sommes d'avis que les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante selon la directive.

Espérant que cet avis puisse répondre à votre demande, pour de plus amples informations, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

TS/jbl



Taoufik Sassi, ing., M. Sc.



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** M. Gilles Brunet, chef du Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 27 novembre 2007

**OBJET :** **Analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet Optimisation Shipshaw**

Veillez trouver ci-joint l'avis de monsieur Taoufik Sassi, ing., M. Sc., concernant l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet Optimisation Shipshaw.

Le directeur,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Pierre Aubé".

Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/jbl

p. j. Avis de M. Sassi

## NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre Aubé, ing., M. Sc.  
Directeur de l'expertise et de la gestion des barrages publics

DATE : Le 26 novembre 2007

OBJET : **Analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet  
Optimisation Shipshaw (3211-12-123)**

---

La présente note fait suite à la demande du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales (DÉE) datant du 24 juillet dernier concernant le projet Optimisation Shipshaw. Ce projet consiste à ajouter un groupe turbine alternateur (GTA) d'une capacité de 225 MW aux 12 GTA en place à la centrale Shipshaw. Le projet n'exige pas la construction d'un nouveau barrage. Le nouveau GTA remplacera les quatre GTA de 224 MW déjà en place de la centrale Chute-à-Caron (centrale voisine). Celle-ci restera en service uniquement pendant la période de crues et ce, pour sa durée de vie utile restante (15 ans).

Les principales composantes du projet sont, l'aménagement d'une nouvelle prise d'eau et l'installation de vannes, la construction d'une galerie d'amenée et d'une conduite forcée, l'excavation d'un canal de fuite et l'installation d'équipements connexes (GTA, bâtiments, transformateurs et lignes de transport d'énergie). Il est à noter que le nouveau GTA sera alimenté par le même réservoir qui alimente actuellement les centrales de la Chute-à-Caron et de Shipshaw. Cela ne causera donc pas d'inondation additionnelle du territoire.

J'ai donc procédé à l'analyse de l'étude d'impact selon notre connaissance et selon notre champ de compétence, soit le régime et la gestion hydrique. Vous trouverez ci-après une évaluation quantitative et qualitative des éléments requis par la directive 3211-12-123.


La gestion hydraulique du Saguenay en amont et aval du complexe Chute-à-Caron ne sera pas modifiée par ce projet. Il y aura cependant une modification de la répartition de l'eau entre les deux centrales concernées au profit de l'aménagement Shipshaw. Comme mentionné ci-haut, la centrale Chute-à-Caron sera utilisée surtout en période de forte hydraulité.

La description du réseau hydrographique du bassin versant et du régime hydrologique a été traitée selon la directive 3211-12-123 dans la section 3.2.4 de cette étude d'impact. Le profil longitudinal est présenté à la figure 4.4. L'analyse hydrologique présentée dans ce rapport tient compte des changements observés du régime hydrique sur la rivière Saguenay relative à la demande d'énergie et à des considérations environnementales et récréo-touristiques pour la période de 1999 à 2007. L'hydrographie, l'hydrologie et les conditions hydrauliques ont été traitées selon les règles de l'art et sont à mon avis acceptables. Notez cependant que le débit minimal de la rivière-aux-Sables peut être de l'ordre de  $10 \text{ m}^3/\text{s}$  (source : plan de gestion du réservoir Kénogami), ça sera donc ce débit qui devra servir comme référence pour l'analyse de la conformité ou non au débit réservé écologique entre autre.

Le promoteur n'a pas effectué de description de l'impact de l'aménagement proposé (prise d'eau, vannes et galerie d'amenée) sur le régime des glaces.

Même si le nouvel aménagement n'est pas soumis aux exigences de la Loi sur la sécurité des barrages, il y aura lieu de considérer la mise en place d'un plan de mesures d'urgence temporaire. Ce dernier pourra être particulièrement utile lors d'une situation d'urgence pendant les travaux, sachant que cela aura un effet direct sur les opérations de la centrale Shipshaw.

Espérant que cet avis puisse répondre à votre demande, pour de plus amples informations, n'hésitez pas à communiquer avec moi.



Taoufik Sassi, ing., M. Sc.

TS/jbl

c. c. M. Jacques d'Astous, chef de la Division de l'évaluation de la sécurité



NOTE

DESTINATAIRES : MM. Gilles Brunet, chef du Service des projets en milieu hydrique  
Gilles Lefebvre, chargée de projet

DATE : Le 30 octobre 2007

OBJET : Projet d'optimisation Shipshaw  
V/Réf. : 3211-02-123

Nous donnons suite à votre demande adressée à M. Pierre Aubé, de la Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics, concernant l'étude d'impact mentionnée en objet.

La rivière Saguenay est considérée navigable et en vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables dans notre province est réputée être du domaine de l'État, jusqu'à la ligne des hautes eaux ordinaires, sous l'autorité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et ce, pour l'application de la *Loi sur le régime des eaux* (L.R.Q., c. R-13) et de son *Règlement sur le domaine hydrique de l'État*.

Selon nos informations, il y a eu deux concessions d'une partie du lit de la rivière Saguenay qui sont en relation à votre demande. Ces concessions auraient été octroyées à la faveur de The Oyamel Compagny en août 1903 et à Thomas L. Wilson en février 1900.

Concernant le canal de dérivation qui traverse le rang A du canton de Simard, celui-ci est un canal artificiel.

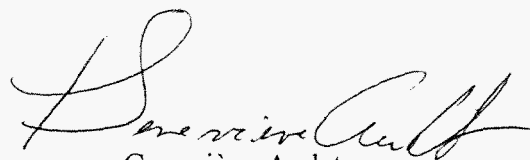
Pour les raisons mentionnées ci-dessus, sauf si la loi, ou l'acte de concession en dispose autrement, le lit de la rivière Saguenay adjacent à votre demande est du **domaine hydrique privé**. Nous n'avons pas à intervenir dans ledit projet d'optimisation Shipshaw.

*« Cet avis est une opinion administrative du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant la propriété publique ou privée d'un cours*

...2

*d'eau. Il n'a aucune valeur juridique et ne constitue pas une recherche exhaustive. Par conséquent, il ne peut pas se substituer à l'avis d'un professionnel de l'immobilier (arpenteur-géomètre, notaire, avocat) qui serait en mesure d'interpréter les diverses règles de droit applicables à un contexte factuel particulier, y compris la nécessité d'interpréter les termes de l'acte de concession, d'une lettre patente ou de tout autre document auquel le présent avis pourrait faire référence. »*

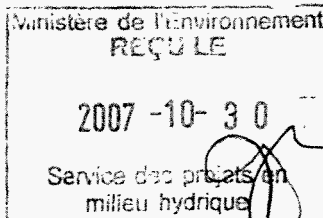
GA/dg



Geneviève Audet

Responsable des droits de propriété





Note

**DESTINATAIRE :** Monsieur Gilles Brunet, chef de service  
Service des projets en milieu hydrique

**DATE :** Le 30 octobre 2007

**OBJET :** Avis de recevabilité du projet d'optimisation du complexe  
hydroélectrique Shipshaw  
V/Réf. : 3211-12-123  
N/Réf. : SQA 739

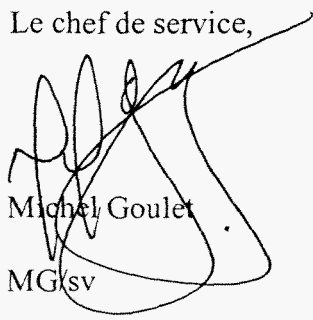
---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport d'expertise de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Nous avons attribué un numéro de dossier « SQA », je vous prierais d'y référer dans toute correspondance relative à ce dossier afin de faciliter notre gestion.

Le chef de service,



Michel Goulet

MG/sv

p.j.

## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : M. Michel Goulet, chef de service  
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 24 octobre 2007

OBJET : **Avis de recevabilité du projet d'optimisation du complexe hydroélectrique Shipshaw**

---

## COMMANDE REÇUE

Le 3 octobre 2007, M. Gilles Brunet, chef du Service des projets en milieu hydrique à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier **la recevabilité** de l'étude d'évaluation environnementale du projet identifié en objet.

Ce projet avait fait l'objet d'une directive ministérielle en juin 2007 (n° 3211-12-123). En vertu de ladite directive, les questions pour lesquelles l'initiateur doit porter attention dans son évaluation environnementale sont :

- La **description du milieu récepteur** de la zone avoisinante au projet en milieu hydrique dont pour les composantes en rapport avec le milieu humain;
- La **modification du climat sonore** attendue dans la zone d'étude pouvant causer des nuisances par le bruit;
- Les **mesures d'atténuation pertinente** à l'intégration sonore de la centrale.

Ainsi, nous devons indiquer en ce qui touche le climat sonore « *si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif), et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif)* ». Enfin, l'information requise à la prise de décision doit avoir été mise à notre disposition.

...2

## NATURE DU PROJET

Le projet consiste à installer un seul nouveau *groupe turbine-alternateur* (GTA) sur un emplacement situé sur la rive droite de la centrale de Shipshaw (chapitre 4.3). Un nouveau bâtiment sera construit afin de recevoir le GTA (225 MW). Les transformateurs électriques seront localisés à l'extérieur, immédiatement à côté du bâtiment (chapitre 4.8).

D'importants travaux d'excavation, la construction de structures en béton armé, de batardeau de dérivation et le forage d'une galerie dans le roc font partie des composantes majeures du chantier de construction prévu.

## ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ

L'étude du climat sonore réalisée sur place se concentre sur la rive ouest du territoire visé par le projet (chapitre 3.4.8), soit la partie où on retrouve des zones sensibles au bruit. Une évaluation des impacts sonores pendant la durée du chantier, c'est à dire au moins quatre ans (chapitre 4.15), ainsi que des simulations acoustiques du bruit attribuable à l'exploitation du nouveau GTA, ont été fournies (chapitre 6.1.6.4).

La réglementation municipale, la *Politique sectorielle du MDDEP sur le bruit en provenance d'un chantier de construction* ainsi que la *Note d'instructions n° 98-01 sur le bruit, modifiée le 9 juin 2006*, font partie des prescriptions évaluées dans ce projet.

Au regard de la directive ministérielle, les documents reçus établissent que :

- **Procédure de collecte des données**

L'instrumentation utilisée, la calibration de l'appareillage et le bon fonctionnement de ceux-ci respectent les règles de l'art. Les conditions météo rencontrées pendant la prise des mesures sonores ne sont cependant pas révélées. Les simulations sonores effectuées à l'aide d'un modèle informatique reconnu font en sorte que les résultats présentés soient normalement considérés fiables.

- **Climat sonore actuel**

Deux points de mesure ont fait l'objet de relevés sonores à l'été 2007 (tableau 3.26 et figure 3.16). Le climat sonore actuel a fait l'objet de relevés sonores les 14 et 15 août 2007 (chapitre 3.4.8). Ceux-ci sont localisés à la périphérie de zones habitées, soit les sites les plus rapprochés, c'est-à-dire à 1,4 kilomètre du lieu choisi (rue Alger et Saint-François-Xavier dans l'arrondissement Jonquière). Le site « 1 » possède un environnement sonore déjà dominé par le bruit de la rivière.

- **Modification du climat sonore (volet construction)**

Des modélisations à l'aide d'un logiciel informatique ont été effectuées pour déterminer les seuils de bruits anticipés en provenance des chantiers aux deux sites qui ont servi à établir l'environnement sonore du secteur (tableau 6.4).

L'augmentation temporaire du trafic routier liée aux activités de construction doit se produire pendant les heures de pointe. L'impact de cette circulation est jugé faible (chapitre 6.3.3). Les artères utilisées devaient être les routes 170/70 et 172. La route du Pont permet le transit direct au chantier des véhicules lourds en provenance de Jonquière, sans incommoder des zones résidentielles.

- **Modification du climat sonore (volet exploitation)**

Une autre modélisation a été effectuée pour établir le climat sonore ambiant au moment de la mise en service du GTA en 2012 (tableau 6.5).

- **Mesures d'atténuation (volet construction)**

Une série d'interventions est présentée (chapitre 7.4.5.4) afin de minimiser la génération de bruit par les travaux. L'importance de l'impact du bruit en provenance des différents chantiers fait l'objet d'une fiche d'évaluation (N° P-9). L'impact est qualifié de « fort à très faible » selon la nature des travaux exécutés.

- **Mesures d'atténuation (volet exploitation)**

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée. Les changements du niveau de bruit en période d'utilisation du nouveau GTA sont prévus comme étant de faible intensité (fiche n° P-15). Le bruit de l'écoulement de l'eau sera dominant (bruit blanc) au point 1. Cette conclusion explique vraisemblablement l'absence de mesures de mitigation. Au point 2, c'est le bruit d'un établissement industriel (usine Abitibi-Consolidated) qui devrait continuer à dominer le climat sonore.

- **Suivi environnemental**

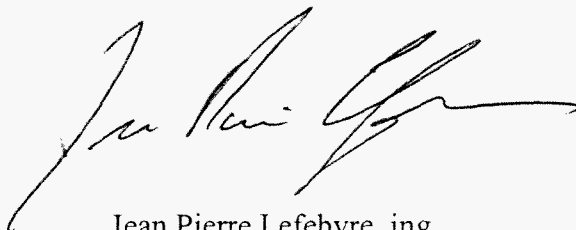
Un programme de surveillance et de suivi doit permettre de minimiser les conséquences sur la population pendant la durée de la construction. Des relevés mensuels du bruit ambiant seront effectués (chapitre 7.4.9).

Aucun suivi du bruit n'est prévu avec la mise en exploitation du GTA. Le faible impact sonore attendu directement attribuable au projet explique ce choix.

## CONCLUSION

Le volet étude d'impact du climat sonore est donc recevable en ce qui concerne **l'information réclamée à l'initiateur selon la directive ministérielle.**

Quant à la **prise de décision**, c'est normalement à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que sera évaluée la concordance aux seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer aux zones sensibles. Tout semble indiquer que cela sera une formalité.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Pierre Lefebvre', with a long horizontal flourish extending to the right.

Jean Pierre Lefebvre, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/

## EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du Projet d'optimisation de la centrale électrique existante Shipshaw de Alcan
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Gilles Brunet, Chef du Service des projets en milieu hydrique, Direction des évaluations environnementales (DEE)
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel  
Service des lieux contaminés (SLC)
- DATE** : Le 18 octobre 2007
- N/RÉFÉRENCE** : 2007-12A
- 

### 1. INTRODUCTION

Dans le cadre du projet en titre, le SLC a précédemment été consulté par la DEE le 20 juillet 2007. À cette époque, la demande consistait à vérifier si le programme d'échantillonnage des sols proposé était conforme aux guides relatifs à la caractérisation et à l'échantillonnage du MDDEP. Étant donné la courte période dont nous disposions pour répondre, un courriel plutôt qu'une expertise a été transmis à M. Gilles Lefebvre le 24 juillet 2007.

Maintenant qu'elle a reçu l'étude d'impact contenant la caractérisation des sols, la DEE demande au SLC d'en analyser la recevabilité avant le 31 octobre 2007.

### 2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

Étude d'impact sur l'environnement; Projet optimisation Shipshaw, Alcan Inc; Ville de Saguenay; par SNC-Lavalin, septembre 2007.

...2

### **3. ÉNONCÉ DE LA SITUATION**

À la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (Politique), il existe un principe qui veut qu'avant d'aménager une nouvelle activité industrielle ou avant tout agrandissement d'une activité industrielle existante, il faut préalablement vérifier le niveau de contamination du terrain visé et s'assurer de sa compatibilité avec le futur usage.

Le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains contaminés (RPRT), stipule que les valeurs limites de contaminants à ne pas dépasser dans un sol pour une utilisation industrielle et commerciale sont celles de l'annexe II. Dans le cas où les valeurs limites sont dépassées, la LQE requiert une intervention avant le début des travaux d'aménagement ou de construction. Le terrain doit alors être soit décontaminé au moins jusqu'à ce niveau (annexe II du RPRT), ou bien faire l'objet d'une évaluation des risques afin de permettre de laisser la contamination en place sous certaines conditions.

Dans le présent dossier, la firme Techmat Inc. a réalisé une étude de caractérisation du terrain visé de même que des aires de dépôt des matériaux de déblai préalablement à l'agrandissement de la centrale (voir l'Évaluation des risques déposée, annexe K).

### **4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER**


- Loi sur la qualité de l'environnement
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains contaminés
- Guide de caractérisation des terrains
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés et sa Grille de gestion des sols contaminés excavés.

### **5. COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS**

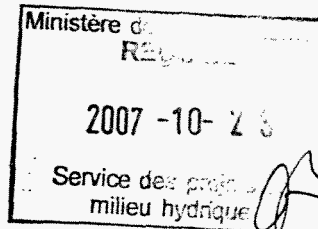
L'étude de caractérisation du terrain visé et des aires de dépôt des matériaux de déblai préalablement à l'agrandissement (Techmat Inc., 5 septembre 2007) a été réalisée selon les règles de l'art, notamment en respect du Guide sur la caractérisation des terrains du MDDEP.

L'étude conclut que les sols en place au droit des futures aires d'excavation respectent les valeurs limites de l'annexe II du RPRT et que les sols en place au droit des futurs lieux de dépôt des déblais ne seront pas contaminés par ceux-ci.

Suite à notre analyse, la caractérisation des sols au droit du projet d'optimisation de la centrale électrique Shipshaw de Alcan a été réalisée par Techmat Inc. de façon satisfaisante et valable.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Techmat". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial 'T'.





**NOTE**

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service  
Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 17 octobre 2007

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du « Projet optimisation  
Shipsaw »**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW 439503; V/R: 3211-12-123; N/R: 5145-04-18 [328]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 3 octobre 2007 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet en titre pour laquelle nous transmettons également l'avis sur son acceptabilité. L'analyse présentée ci-dessous porte uniquement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Après consultation de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), l'étude indique l'absence d'EFMVS sur le site du projet. L'inventaire estival des 11, 12 juillet et 15 août 2007 le confirme, malgré la présence d'un habitat potentiel pour des telles espèces dans le secteur D3-2, un boisé mature peu perturbé (p. 3-21 et fig. 3.6). La probabilité de présence est jugée faible compte tenu de nombreuses activités anthropiques passées en lien avec l'hydro-électricité et infrastructures connexes.

Nous jugeons donc recevable l'étude et considérons le projet acceptable eu égard à la composante EFMVS qui relève de notre champ de compétence. Par conséquent, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation de même que lors de futurs programmes d'entretien, ni nous transmettre des documents afférents.

Je vous invite à communiquer avec M. Gildo Lavoie au poste 4794 pour toute question concernant ce dossier.

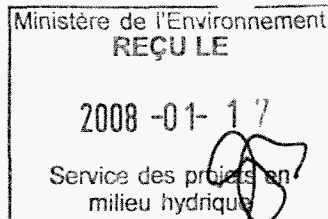
La Chef de service par intérim,

Esther Poiré

EP/OO/se

**Service des écosystèmes et de la biodiversité**

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3907  
Télécopieur : (418) 646-6169  
Esther.poiré@mddep.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu hydrique

EXPÉDITEUR : Yves Grimard

DATE : Le 15 janvier 2008

OBJET : Projet Optimisation Shipshaw –  
(3211-12-123)

---

Nous n'avons pas de commentaire à formuler concernant le projet cité en objet. Le contenu de ce document ne touche pas le mandat de la Direction du suivi de l'état de l'environnement.

Nous demeurons disponibles pour tout autre question relevant de notre compétence.

Le chef du Service des avis et des expertises,

Yves Grimard

YG/lc



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu hydrique

EXPÉDITEUR : Yves Grimard

DATE : Le 9 octobre 2007

OBJET : Projet Optimisation Shipshaw – (3211-12-123)  
N/Réf. : SAVEX 7165

---

Nous n'avons pas de commentaire à formuler concernant le projet cité en objet. Le contenu de ce document ne touche pas le mandat de la Direction du suivi de l'état de l'environnement.

Nous demeurons disponibles pour tout autre question relevant de notre compétence.

Le chef du Service des avis et des expertises,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Y. Grimard".

Yves Grimard

YG/lc

**Lefebvre, Gilles**

---

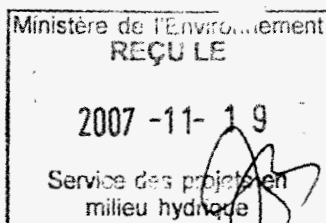
**De:** Brunet, Gilles  
**Envoyé:** 29 janvier 2008 13:50  
**À:** Lefebvre, Gilles  
**Objet:** TR : Projet Optimisation Shipshaw (3211-12-123)

-----Message d'origine-----

**De :** Simard, Doris  
**Envoyé :** 28 janvier 2008 15:23  
**À :** Brunet, Gilles  
**Cc :** Lamontagne, Martin  
**Objet :** Projet Optimisation Shipshaw (3211-12-123)

Pour donner suite à votre demande du 10 janvier dernier, nous vous informons que la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay-Lac-Saint-Jean n'a pas de commentaires à formuler.

*Doris Simard pour Martin Lamontagne  
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise  
du Saguenay-Lac-Saint-Jean  
Téléphone: (418) 695-7883, p. 306  
Télécopieur: (418) 695-8822  
Courriel: [doris.simard@mddep.gouv.qc.ca](mailto:doris.simard@mddep.gouv.qc.ca)*



Note

Gilles L.

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet  
Direction des évaluations environnementales (6<sup>e</sup> – 83)

DATE : Le 15 novembre 2007

OBJET : **Commentaires régionaux — Projet Optimisation Shipshaw**  
N/Réf. : SCW-450060

---

Nous avons bien pris connaissance de l'étude d'impact déposée par Alcan inc. concernant l'objet cité en rubrique.

De façon succincte, nous vous livrons nos commentaires concernant les aspects suivants du projet :

#### *1. Gestion et utilisation des huiles et graisses*

Pour son bon fonctionnement, une centrale hydroélectrique possède plusieurs pièces d'équipement contenant des huiles ou de la graisse. Plusieurs pièces sont en contact direct ou indirect avec l'eau, ce qui a pour conséquence d'introduire des produits pétroliers dans le milieu récepteur. La présence d'hydrocarbures est très néfaste pour un écosystème aquatique.

À la lecture de l'étude d'impact, nous constatons que le promoteur fournit très peu de détails sur des pertes en continu (ex. : lubrification des paliers de vannes directrices et autres) ainsi que sur les pertes accidentelles. Des efforts doivent être faits par le promoteur pour que ses installations bénéficient des meilleures technologies pour éviter les pertes d'hydrocarbures à l'écosystème aquatique.

Nous désirons connaître les intentions du promoteur concernant le recours de pièces d'équipement sans lubrification ainsi que les moyens ou méthodes à mettre en place de façon préventive pour détecter, au préalable, toutes pertes d'huile à l'écosystème aquatique. Pour ce faire, nous trouvons important d'obtenir un bilan de gestion des huiles et graisses, et ce, de façon très détaillée.

Certaines pertes d'huile peuvent apparaître inévitablement dans un tel bilan. De ce fait, nous désirons connaître les techniques ou technologies mises en place pour effectuer une bonne récupération. Le tout en prenant compte que la dilution

n'est pas acceptable. Nous proposons que chaque circuit d'huile puisse faire l'objet, lors de sa conception, d'une analyse approfondie des conséquences en cas de bris/ruptures, à l'aide de techniques reconnues, telles Hazop et autres.

## *2. L'érosion des berges*

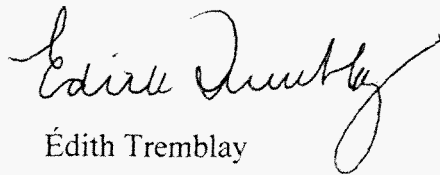
Depuis quelques années, notre direction régionale constate une érosion importante des rives de la rivière Saguenay au droit du Club de golf Arvida ainsi que dans le secteur des terres rompues. Cette érosion des rives semble s'accroître depuis quelques années et des travaux de stabilisation ont été requis au droit du Club de golf.

En prenant en considération que le promoteur est en mesure d'agir sur la régulation du débit de la rivière Saguenay à partir de ses ouvrages de retenue, nous désirons connaître l'impact du projet sur la stabilité des rives en aval du projet, et ce, dans le secteur mentionné auparavant, notamment lors de conditions très défavorables (marée haute et crue). Nous croyons qu'une étude doit être réalisée pour identifier les causes de ces décrochements ainsi que les solutions pour que cesse cette perte régressive des talus.

Pour plus d'information concernant cette correspondance, n'hésitez pas à contacter M. Martin Lamontagne, ingénieur, au 418-695-7883, poste 364.

En espérant que ces commentaires seront pris en considération malgré notre léger retard de livraison, veuillez accepter, Monsieur, nos meilleures salutations.

La directrice régionale de l'analyse et de  
l'expertise du Saguenay—Lac-Saint-Jean,



Édith Tremblay

ÉT/ML/ds



Saguenay, le 26 février 2008

Monsieur Gilles Brunet  
Chef du service des projets en milieu hydrique  
Développement durable, Environnement et Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet : Optimisation Shipshaw (3211-12-123)

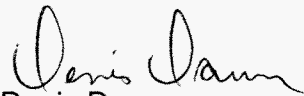
Monsieur,

La présente fait suite à votre demande de commentaires relative à l'étude d'impact sur l'environnement concernant le projet d'Optimisation Shipshaw.

Après consultation, le ministère de Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE) n'a pas de commentaires à formuler au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à l'égard du document susmentionné.

Veuillez noter que dans le cadre du suivi de l'entente de continuité entre le gouvernement du Québec et Rio Tinto-Alcan pour le projet AP-50, l'équipe de la Direction de la chimie, plasturgie, métallurgie et équipements (DCPMÉ) du MDEIE effectue un suivi des obligations à rencontrer dont le projet d'Optimisation Shipshaw.

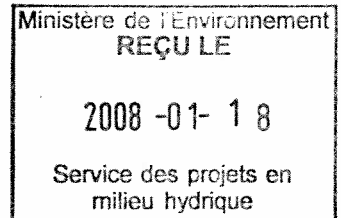
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Denis Darveau  
Directeur régional

/NB/lm

c.c. : Éric Thomassin



Québec, le 15 janvier 2008

Monsieur Gilles Lefebvre  
Chef du Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'optimisation Shipshaw**  
V/dossier : 3211-12-123  
N/dossier : 093825

Monsieur,

Je donne suite à votre lettre du 10 janvier dernier nous demandant des commentaires sur les réponses obtenues par l'initiateur du projet cité en rubrique à la suite des questions et des commentaires qui lui ont été adressés.

Après analyse, nous n'avons pas de commentaires à formuler.

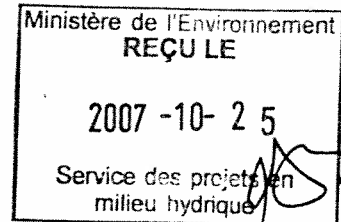
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire du ministère,

Serge Fournier



Québec, le 24 octobre 2007



Monsieur Gilles Brunet  
Chef du Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet Optimisation Shipsisaw**  
V/dossier : 3211-12-123  
N/dossier : 093256

Monsieur,

Je donne suite à votre lettre du 3 octobre dernier nous demandant des commentaires ou des questions à formuler à l'initiateur du projet sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact, nous sommes d'avis que les éléments relevant de notre compétence et prévus à la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire du ministère,

  
Serge Fournier

