

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES ET INDUSTRIELS

**Questions et commentaires
pour le projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal**

Dossier 3211-04-056

Le 17 juin 2016

***Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques***

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1
2. DESCRIPTION DES VARIANTES ÉTUDIÉES	1
3. DESCRIPTION DU PROJET	2
4. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR	3
5. INFORMATION ET CONSULTATION AUPRÈS DES PARTIES PRENANTES.....	3
6. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	3
6.1. CIRCULATION MARITIME.....	4
6.2. RISQUES TECHNOLOGIQUES	4
6.3. SOLS	7
6.4. AIR	9
6.4.1. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES	9
6.4.2. QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT	12
6.4.3. CLIMAT SONORE.....	13
6.5. EAU	14
6.6. MILIEUX HUMIDES	15
6.7. FAUNE	15
7. ASPECTS SOCIOLOGIQUES	17

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire.

Ce document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ci-après «MDDELCC» ou «Ministère») ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les renseignements demandés dans ce document soient fournis au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

QC-1

À la page 8 de l'étude d'impact, l'initiateur mentionne que la capacité de production actuelle locale en carburéacteurs, en essence et en diesel n'est pas suffisante pour satisfaire la demande.

Cette remarque ne doit s'adresser qu'au cas des carburéacteurs. En effet, les bilans du ministère de l'énergie et des ressources naturelles (MERN) démontrent plutôt que les deux raffineries actives au Québec ont une capacité suffisante pour satisfaire la demande en essence et en carburant diesel. Toutefois, cette capacité n'est pas nécessairement utilisée parce qu'il est parfois plus économique d'importer que de produire localement.

L'initiateur doit corriger le texte en ce sens.

2. DESCRIPTION DES VARIANTES ÉTUDIÉES

QC-2

À la page 27 de l'étude d'impact, concernant les sites portuaires alternatifs envisagés, l'initiateur doit évaluer s'il est possible d'utiliser une capacité d'entreposage existante localisée dans la région de Montréal, notamment en considérant que le fait d'utiliser des infrastructures existantes pour ce projet pourrait faire diminuer l'impact sur le milieu.

QC-3

À la page 45 de l'étude d'impact, il est précisé que les seuls produits qui sont visés par ce projet sont les carburateurs Jet A et Jet A-1.

Il est toutefois possible d'ajouter à ces carburants des hydrocarbures synthétiques renouvelables. Des travaux de normalisation sont également en cours pour évaluer la possibilité d'ajouter du biodiesel. L'initiateur doit préciser s'il a envisagé cette possibilité. Le cas échéant, il doit préciser les composantes potentielles de modification du projet, tel que les besoins d'entreposage, de mélanges ou de contrôle de qualités pour ces substances.

3. DESCRIPTION DU PROJET**QC-4**

À la page 49 de l'étude d'impact, il est indiqué que les carburateurs d'aviation (grades Jet A et Jet A-1) sont définis par la norme internationale AFQRJOS. Pour être plus précis, l'initiateur doit ajouter « et au Canada par la norme CAN/CGSB-3.23-2012 », de l'Office des normes générales du Canada à laquelle réfère le Règlement sur les produits pétroliers.

QC-5

Puisque la qualité des carburateurs Jet A et Jet A-1 est critique, l'initiateur doit préciser quelles mesures sont prévues au projet en ce qui a trait au contrôle de qualité des carburants, à la réception, pendant l'entreposage et avant la livraison aux clients.

QC-6

À la page 63 de l'étude d'impact, il est mentionné que les réservoirs seront conçus et construits en respectant notamment la Loi sur le bâtiment et les Codes de construction et de sécurité du Québec. À la page 275 de l'étude d'impact, il est écrit que la réglementation de la RBQ a été considérée pour l'analyse des risques technologiques du projet.

L'initiateur doit confirmer que le projet et l'opération subséquente des équipements respecteront la réglementation québécoise de la RBQ, notamment pour le site 1, le site 2 et les oléoducs qui sont inclus au projet.

QC-7

Lors de la phase d'exploitation, il est prévu que plusieurs systèmes de pompage soient en activité, particulièrement au Site 1, servant notamment au transfert du carburant d'un réservoir à un autre, à la vidange des réservoirs, au chargement des wagons-citernes ainsi que des camions-citernes, au transfert du carburant vers le site de connexion de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI), etc. L'initiateur doit préciser la localisation des stations de pompage et si elles sont à l'intérieur ou à l'extérieur des digues des réservoirs. Dans le cas où elles sont situées à l'extérieur des digues, l'initiateur doit préciser les mesures qui seront prises pour prévenir la contamination de l'environnement, en cas de fuites ou déversements.

QC-8

Pour les deux sites, les eaux captées seront dirigées vers un système de séparateurs huile/eau avant d'être acheminées dans les égouts pluviaux municipaux. Les opérateurs seront responsables de pomper l'huile capturée dès que détectée pour empêcher le système des séparateurs de refouler dans les aires de confinement. L'initiateur doit préciser la gestion finale prévue de l'huile capturée.

4. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

QC-9

L'initiateur doit bonifier la description du milieu récepteur de l'étude d'impact en se référant au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est et au document intitulé *Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires*, publié par la communauté métropolitaine de Montréal.

5. INFORMATION ET CONSULTATION AUPRÈS DES PARTIES PRENANTES

QC-10

L'initiateur doit s'engager à consulter le ministère des Transports du Québec dans les étapes à venir en ce qui concerne le maintien de la circulation pendant la phase des travaux et dans l'élaboration du plan des mesures d'urgence considérant les risques technologiques qui ont été identifiés à proximité de l'emprise autoroutière.

QC-11

Dans la section 5.2 de l'étude d'impact, «Outils de communication utilisés », l'initiateur précise que l'information sur le projet et les moyens de communication sera mise en ligne sur le site Internet qu'il a développé. Considérant que cette information n'est toujours pas présente sur le site Internet de l'initiateur, celui-ci doit faire le point en expliquant pourquoi il n'y a actuellement rien et présenter les moyens de communication utilisés sur son site internet. Il doit notamment préciser quels documents seront mis en ligne et à quel moment.

6. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

QC-12

Les retombées économiques au niveau provincial sont absentes de l'étude d'impact. L'initiateur doit bonifier l'étude d'impact en présentant une évaluation des retombées économiques du projet à l'échelle provinciale. De plus, à la page 237 de l'étude d'impact, il est écrit que « les mesures de bonification qui seront appliquées pendant la période de construction seront également appliquées pendant la période d'exploitation afin de bonifier les impacts positifs potentiels sur l'aspect économique durant la période d'exploitation ». L'initiateur doit expliquer la nature de ces mesures.

QC-13

La Politique environnementale de l'initiateur a été annexée à l'étude d'impact. Cependant, conformément à la section 4 de la Directive intitulée « Incitation à adopter une démarche de développement durable », l'initiateur doit présenter sa propre politique de développement durable ou encore démontrer qu'une telle approche a été adoptée dans le cadre de l'élaboration du projet.

6.1. CIRCULATION MARITIME

QC-14

Selon les évaluations présentées au tableau 4.2 (p. 54), 24 à 36 navires pétroliers de plus annuellement, contenant chacun de 30 à 55 millions de litres de carburant, vont emprunter le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec.

Considérant la proximité des populations humaines et la qualité des habitats fauniques du fleuve Saint-Laurent, l'initiateur doit présenter les mesures de gestion du risque et les mesures d'urgences associées aux accidents possibles lors du transport de carburant, en tenant compte notamment des effets cumulatifs liés à l'augmentation de la circulation de pétroliers dans le fleuve.

6.2. RISQUES TECHNOLOGIQUES

QC-15

À la section 8.3.7 de l'étude d'impact, « Risques spécifiques », considérant les risques d'explosion/incendie avec potentiel de blessure et pertes de vies qui ont été identifiées sur le segment 5 comprenant la voie de service de l'autoroute Métropolitaine, l'initiateur doit présenter une évaluation des conséquences possibles sur l'autoroute 40 et la sécurité des usagers. L'initiateur doit également évaluer si des mesures d'atténuation sont nécessaires et, le cas échéant, décrire les mesures d'atténuation prévues.

QC-16

La zone de chargement des wagons-citernes ainsi que celle des camions-citernes seront aménagées sur une dalle de béton devant permettre de confiner le produit déversé. L'initiateur doit préciser si les dispositifs en place (dalle de béton, puisards, séparateur eau-huile) auront la capacité suffisante pour contenir tout le produit déversé advenant le pire cas, soit la rupture complète d'un wagon ou d'un camion pendant leur chargement. Dans le cas contraire, l'initiateur doit préciser quelles sont les mesures prévues dans les circonstances.

QC-17

Dans l'étude d'impact, l'initiateur indique que l'oléoduc entre le Terminal et le site de connexion de PTNI sera muni d'une membrane de protection, d'une protection cathodique, d'un système pour la détection des fuites avec arrêt de transfert et d'un système de raclage. Toutefois, CIAM ne prévoit pas de membrane de protection ni de protection cathodique pour la conduite de raccordement entre le Site 1 et le Site 2. L'initiateur doit expliquer les raisons motivant ce choix.

QC-18

À la page 278 de l'étude d'impact, l'initiateur n'a pas considéré un scénario d'accident impliquant un navire-citerne ou une barge à quai. L'initiateur doit présenter des scénarios plausibles d'accidents à quai, notamment une collision avec formation d'une brèche dans la coque et déversement du carburant dans le fleuve, ainsi que les conséquences et les risques qui y sont associés.

QC-19

À la section 8.3.7.3 « Installations de déchargement de navire-citerne de carburants Jet A et Jet A-1 ou chargement de barge – Interface navire-citerne/barge avec le quai », p. 288, l'initiateur ne mentionne pas la diminution du débit de transfert comme mesure de prévention, notamment pour les situations 1, 2 et 4. L'initiateur doit évaluer la possibilité d'ajouter cette mesure de prévention à celles déjà prévues, compte tenu qu'elle a une incidence directe sur la quantité de carburant déversée.

QC-20

À la section 8.3.7.8 « Pipeline reliant le Site 1 au site de connexion de PTNI », p. 324, l'initiateur indique un niveau de risque moyen. Cependant, en utilisant les critères de la matrice des risques (illustration 8-7) de la p. 271, l'initiateur aurait dû indiquer un niveau de risque haut. L'initiateur explique dans le paragraphe suivant le tableau 8-31 que le risque est jugé moyen à cause des mesures de prévention mises en place. L'initiateur doit expliquer pourquoi les mesures de prévention n'ont pas le même effet d'abaissement des niveaux de risque sur les autres segments de l'oléoduc.

QC-21

Compte tenu qu'il existe des différences notables entre les normes de construction de réservoir fédérales et provinciales (code de construction du Québec, chapitre VIII Installation d'équipement pétrolier), l'initiateur doit confirmer que le code de sécurité du Québec (chapitre VI Installation d'équipement pétrolier) sera respecté.

QC-22

L'initiateur doit inclure un plan d'évacuation interne et un plan d'intervention minute par minute au plan d'urgence final pour le scénario alternatif identifié dans l'analyse de risques comme celui ayant les conséquences les plus étendues.

QC-23

Un scénario normalisé pour le site 1 impliquant le plus gros réservoir a été présenté à la section 8.6 de l'étude. Toutefois on ne retrouve pas l'équivalent pour le bateau à quai ou encore pour un wagon-citerne au site 2. L'initiateur doit ajouter ces informations à l'étude.

QC-24

Aux pages 264 et 265 de l'étude d'impact, il est mentionné qu'« une réserve de mousse pour le combat d'incendie compatible avec celles utilisées par Suncor et Énergie Valero inc. sera conservée sur le Site 1 » et « qu'il est prévu de conclure des ententes d'entraide avec les industries de l'est de Montréal pour partager les ressources d'intervention ». L'initiateur doit préciser si le volume de mousse de réserve pour le combat incendie sera constitué de matériel provenant des trois entreprises. Si oui, l'initiateur doit préciser les délais de mobilisations de ces ressources vers le site de CIAM advenant un incendie.

QC-25

À la page 276 de l'étude d'impact, l'initiateur présente un historique des accidents sur la base des accidents qui sont survenus au cours des cinq dernières années aux aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel. L'initiateur doit bonifier cette section de l'étude en prenant en considération les activités qui se sont déroulées au cours des dernières années au terminal maritime d'IMTT-Québec du Port de Québec étant donné que l'activité au Port de Québec est similaire à celle du projet à l'étude.

QC-26

À la section 8.6.2 de l'étude d'impact, l'initiateur présente les conséquences potentielles d'un scénario alternatif de débordement d'un réservoir de réception lors du déchargement d'un navire. On constate que la zone de surpression de 3 psi atteindrait une distance de 65 mètres et que cette zone comprend d'autres réservoirs. L'initiateur doit préciser si des effets domino sont possibles et prévoir d'autres mesures le cas échéant.

QC-27

À la section 8.6.4 de l'étude d'impact, l'initiateur présente les conséquences potentielles d'un scénario alternatif de boil-over d'un réservoir. Au tableau 8-37, l'initiateur présente les zones d'impact pour les différentes charges thermiques et le temps nécessaire pour le déclenchement du boil-over. L'initiateur doit préciser si d'autres actions seront mises en place pour vider le réservoir lors d'un incendie, et si tel est le cas, la manière dont ces activités agiront sur les temps de déclenchement.

QC-28

À l'annexe L du document 2, l'initiateur présente le plan préliminaire des mesures d'urgence et de sécurité avec une série de schémas d'intervention pour les différents événements pouvant survenir. Pour tous ces schémas, l'initiateur amorce l'analyse avec une boîte mentionnant « Alerter selon le besoin... » différentes organisations. Le libellé laisse entendre que l'alerte de ces organisations est modulable et aléatoire. Il est important de mentionner que des obligations légales exigent que certains organismes soient informés, alertés ou notifiés lorsque ces événements se produisent. L'initiateur doit refléter ces obligations légales dans ces schémas.

6.3. SOLS

QC-29

L'initiateur doit déposer 15 copies papiers et une copie électronique des rapports de Golder 2013a et 2013b concernant les travaux de caractérisation et de réhabilitation antérieurs.

QC-30

Il est prévu la possibilité que des sols propres soient importés pour répondre à certains besoins de construction, ce qui pourrait potentiellement améliorer la qualité globale des sols présents sur les sites. L'initiateur doit s'engager à ce que les sols propres importés sur le site soient de qualité égale ou supérieure au critère A. L'initiateur doit également présenter des mesures permettant d'empêcher une re-contamination des zones où des remblais propres seront utilisés.

QC-31

L'initiateur doit s'engager à gérer les sols excavés dans le cadre de ce projet conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (Politique), à la grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6).

QC-32

Le tracé final pour le passage de l'oléoduc n'est pas encore déterminé et la caractérisation des sols en place et excavés telle que décrite à l'annexe G de l'étude d'impact n'a pas été réalisée. Les sols de ce secteur fortement industrialisé sont susceptibles d'être contaminés au-delà des critères B et C de la Politique.

Pour s'assurer de la bonne gestion des sols excavés et éviter la découverte d'une contamination fortuite, l'initiateur doit s'engager à réaliser la caractérisation des sols le long du tracé final lorsque celui-ci sera déterminé, préalablement à l'autorisation pour le passage de l'oléoduc. L'initiateur doit s'engager à déposer au MDDELCC un rapport de caractérisation des sols avant installation et un rapport de caractérisation des tranchées réalisées et de la gestion des sols excavés à la suite de l'installation de l'oléoduc.

QC-33

Il est prévu que lors des travaux d'excavation de sols effectués durant la période de construction, des échantillons seront prélevés dans les empilements de sols excavés sur les Sites 1 et 2 et seront analysés pour les paramètres chimiques pertinents, soit les hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀, les HAP et/ou les métaux. Les sols excavés seront gérés sur la base des résultats analytiques obtenus et selon la grille de gestion des sols excavés du MDDELCC.

Afin d'assurer une meilleure gestion des sols excavés, l'initiateur doit s'engager à gérer les sols conformément aux résultats de la caractérisation en place.

QC-34

Il est mentionné à la page 130 de l'étude d'impact que «la partie supérieure du remblai (jusqu'à 4 à 6 m de profondeur) est présumée, sur la base des données historiques disponibles, être composée principalement de sols qui ont été précédemment excavés dans le cadre d'un projet antérieur de réhabilitation et réutilisés comme remblai sur le site à la suite de leur traitement». Cependant, la localisation de la zone réhabilitée dans le site 1 n'est pas indiquée dans le document et n'est pas précisée dans l'évaluation environnementale de site phase I et phase II pour le site 1.

Selon la figure 5B de l'évaluation environnementale de site phase II (site 1), plusieurs stations d'échantillonnage démontrent encore la présence de sols contaminés excédant le critère C du MDDELCC dans le remblai de surface, et ce, pour 36 des 81 stations réparties sur tout le terrain. Ce constat indique que le terrain n'a pas été réhabilité complètement et ne respecte pas le critère C pour un usage commercial-industriel. La figure 4-1 de l'étude d'impact présente la localisation des installations qui, lorsque les deux phases d'aménagement seront complétées, occuperont tout le terrain incluant la digue permanente.

L'initiateur doit localiser les infrastructures (ex. : réservoirs, cuvette de rétention) prévues dans le projet ainsi que la profondeur des excavations qui seront nécessaires pour les fondations.

L'initiateur doit également déposer son plan et ses objectifs de réhabilitation du terrain, visant à démontrer que le projet respectera les normes et exigences environnementales en vigueur.

QC-35

Bien que du pompage des phases libres de produits pétroliers ait été réalisé antérieurement, il y a toujours présence de phases libres dans le terrain. Ces contaminants sont susceptibles de migrer à l'extérieur du terrain et de représenter des impacts au niveau des récepteurs potentiels, soit vers le fleuve selon l'écoulement de la nappe de surface, soit vers le réseau d'égout le long de la rue Notre-Dame dans les nappes profondes. Selon la procédure d'intervention sur les eaux souterraines de la Politique, une intervention doit être réalisée pour récupérer les phases libres lorsque présentes. Par conséquent, l'initiateur doit s'engager à réaliser le pompage de toutes les phases libres pour s'assurer que ces phases ne migrent pas à l'extérieur du terrain, et ce, préalablement à la phase de construction du projet.

QC-36

Il est mentionné à la page 95 de l'étude d'impact qu'un mur géotechnique (Cutter Soil Mixing) sera aménagé en bordure du fleuve Saint-Laurent et que des colonnes ballastées seront installées sur l'ensemble du site 1. Un mur géotechnique implique le mélange de sols en place avec un coulis de ciment par un malaxage mécanique pour créer des colonnes cohésives résistantes et habituellement étanches.

La localisation et la longueur de ce mur ne sont pas présentées à la figure 4-1. Cependant, son installation entre les réservoirs prévus et le quai semble se trouver dans la zone où les sols contaminés au-delà des critères C et des phases flottantes en produits pétroliers ont été identifiés dans l'étude de caractérisation de phase II du site 1. Comme l'installation d'un tel mur risque de remobiliser les phases libres présentes, l'initiateur doit s'engager à pomper les phases libres avant de procéder à de tels travaux. De plus, l'initiateur doit préciser si la présence de sols contaminés

aux hydrocarbures pétroliers pourrait diminuer l'efficacité d'un tel mur. L'initiateur doit également s'engager à présenter les détails de conception du mur et la gestion des phases flottantes étant donné que ces travaux sont susceptibles de faire migrer des contaminants à l'extérieur du site.

QC-37

L'étude d'impact indique à la page 136 que le site 2 contient des sols contaminés dont les concentrations sont supérieures aux critères C du MDDELCC pour les hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀ et/ou les HAP à 6 des 48 stations d'échantillonnage. Les dépassements de critères ont été observés pour les échantillons des sols prélevés dans l'unité de remblai et dans l'unité de silt et d'argile sous-jacente localisée au centre du terrain. De plus, selon le rapport d'évaluation environnementale de site phase II pour le site 2, des produits en phase libre et de l'irisation ont été observés dans les fissures de la couche d'argile et silt à l'endroit de dix stations d'échantillonnage.

La localisation des infrastructures prévues sur le site 2 (figure 4-3 de l'étude d'impact) doit être superposée à la figure 5A qui présente la qualité des sols, pour déterminer les zones qui seront utilisées pour le projet. L'initiateur doit également préciser la profondeur des excavations pour s'assurer qu'il n'y aura pas de sols contaminés laissés sous les nouvelles infrastructures.

QC-38

Les études d'évaluation environnementale phase II pour les sites 1 et 2 ont révélé la présence de contaminants au-delà des valeurs limites réglementaires des annexes I et II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. En fonction de l'article 31.58 de la LQE, des avis de contamination doivent être inscrits au Registre foncier du Bureau de publicité des droits.

6.4. AIR

6.4.1. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

QC-39

L'initiateur doit préciser comment seront gérées les vapeurs d'hydrocarbures lors des opérations de déchargement des navires transportant du carburant ainsi que lors du chargement des barges. Il doit notamment préciser s'il existe un système de récupération des vapeurs, si les vapeurs seront brûlées dans une torchère, ou-bien si un autre système de gestion sera mis en place. En fonction du type de système de récupération mis en place, des émissions de GES peuvent en découler. Le cas échéant, l'initiateur doit ajouter cette évaluation dans l'étude d'impact.

L'initiateur doit également ajouter à l'étude d'impact les sources et les quantités GES émis pendant la phase de construction.

QC-40

La description du projet n'indique pas dans le détail quels seront les camions-citernes utilisés pour le chargement et le transport de carburant Jet A ou Jet A1. L'initiateur doit préciser s'il sera propriétaire des camions-citernes. Il doit également préciser si les camions-citernes seront utilisés exclusivement pour le transport de carburant Jet A ou Jet A1. Si non, l'initiateur doit spécifier s'ils sont susceptibles d'avoir préalablement transporté de l'essence.

QC-41

À la section 3.2.3 de l'étude d'impact, les conditions à utiliser afin de déterminer la tension de vapeur d'un produit entreposé en regard du type de réservoir doivent être celles aux conditions d'entreposage. L'initiateur doit corriger son évaluation de la tension de vapeur.

QC-42

Selon l'option choisie, les génératrices seront alimentées au carburant Jet A ou Jet A1. À l'exception des normes des articles 3.01 et 3.02, l'étude d'impact n'indique pas si les rejets à l'atmosphère respectent les autres normes et exigences du règlement 90 (2001-10 CMM) pour les appareils de combustion.

Afin de démontrer la capacité du projet à respecter les normes, critères et exigences du règlement 90 (2001-10 CMM), l'initiateur doit effectuer les calculs à l'aide de la formule 3.02 a) lorsqu'il y a plus d'une source d'émission sur une propriété, en prenant soin d'inclure toutes les sources ponctuelles, incluant les sources de combustion.

QC-43

À l'annexe H de l'étude d'impact, l'initiateur présente les résultats pour la modélisation de la qualité de l'air. Étant donné que le déchargement de navire est une activité sporadique et discontinue (2 à 3 jours par mois pour des périodes d'environ 24h), les paramètres d'émission des sources de composés organiques en provenance des réservoirs doivent être estimés sur la durée du déchargement. Le calcul ne doit pas être pondéré mensuellement lorsque les résultats de la modélisation de la qualité de l'air sont comparés à des normes ou critères pour des périodes inférieures ou égales à la durée de déchargement. L'initiateur doit donc reprendre ces calculs.

QC-44

Les tableaux 3 et 4 de l'Annexe H, «Résultats de la modélisation pour la qualité de l'air», présentent les caractéristiques des sources ponctuelles ou des sources volumiques et les contaminants modélisés pour chaque source. Ainsi, les pertes lors du transfert de carburant ont été modélisées pour le parc de stockage (réservoirs 1 à 8), pour l'aire de remplissage pour les camions-citernes et l'aire de remplissage pour les wagons-citernes. Les composantes du carburant modélisées sont les suivantes: éther de diéthylène glycol monométhylrique, éthylbenzène, naphtalène et toluène. Nous en déduisons que les produits modélisés sont les principales composantes du carburant JET A et JET A-1. Aussi, les fiches signalétiques (Annexe C) mentionnent globalement la présence de ces substances dans les additifs (agent antigel et agent antistatique). La section 4.3 *Propriétés et caractéristiques des carburants*, fait aussi une brève description de la composition du carburant: « Ils contiennent principalement des hydrocarbures

aliphatiques renfermant de 9 à 16 atomes de carbone, et la norme canadienne CAN/CGSB-3.23-2012 (Carburacteur d'aviation (grade JET A et JET A-1)) limite à 25 % la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques. Il est important de noter cependant que le kérosène est un mélange complexe d'hydrocarbures et que sa composition exacte dépend de la source de pétrole brut à partir duquel il a été produit et des méthodes de raffinage employées. » L'initiateur doit décrire plus précisément les substances qui entrent dans la composition du mélange JET A et JET A-1, ainsi que le pourcentage attribuable à chaque composante du mélange. Il doit justifier son choix d'avoir retenu quatre substances pour la modélisation des émissions atmosphériques.

QC-45

La modélisation de la dispersion atmosphérique n'a pas été réalisée conformément aux procédures reconnues, de sorte qu'elle doit être reprise pour permettre d'évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air ambiant. En effet, selon le Guide de modélisation de la dispersion atmosphérique, l'option rurale ou urbaine doit être sélectionnée en fonction de l'utilisation du sol dans un rayon de 3 km autour du site de modélisation. Dans le cas présent, puisque le projet est situé en bordure du fleuve Saint-Laurent, il y a moins de 50% de l'utilisation du sol dans un rayon de 3 km qui est de type industriel, commercial ou résidentiel dense. De plus, les directions de vents qui impacteront les quartiers résidentiels en périphérie du site proviendront vraisemblablement de secteurs ruraux. Pour ces raisons, l'environnement rural doit être retenu pour réaliser la modélisation. Cependant, comme les résultats de la modélisation sont très faibles pour plusieurs contaminants, il n'apparaît pas nécessaire de reprendre la modélisation pour tous les contaminants. Ainsi, la modélisation doit être reprise en sélectionnant l'option rurale seulement pour les oxydes d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO_2) et les particules fines ($\text{PM}_{2,5}$).

QC-46

Il est indiqué dans le rapport de modélisation que la méthode OLM (Ozone Limiting Method) a été utilisée pour la modélisation des NO_x . Cependant, le rapport ne présente pas la méthodologie qui a été utilisée, notamment la concentration d'ozone (O_3) qui a été considérée dans les calculs. Selon notre propre évaluation basée sur les mesures de la station de Saint-Jean-Baptiste, la concentration d'ozone à utiliser est de 75 ppb avec une concentration initiale de NO_2 de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ces valeurs peuvent être utilisées, tout d'abord, pour toutes les périodes de modélisation avec la méthode OLM. Si des dépassements sont modélisés pour les concentrations quotidiennes ou annuelles, des concentrations d'ozone représentatives de ces périodes pourront être utilisées. Une concentration d'ozone de 55 ppb pourra être utilisée pour la concentration moyenne quotidienne, alors qu'une concentration d'ozone de 25 ppb pourra être considérée pour la concentration moyenne annuelle. L'initiateur doit donc utiliser ces valeurs dans la reprise de la modélisation exigée à la QC-45.

QC-47

En ce qui concerne les caractéristiques des sources, l'initiateur doit documenter davantage ses choix, notamment expliquer le diamètre des événements des réservoirs d'entreposage (1 mm) ainsi que les dimensions initiales (σ_y et σ_z) des sources volumiques. De plus, l'emplacement des différentes sources volumiques pour modéliser la locomotive de triage doit être justifié. L'initiateur doit également expliquer pourquoi les émissions de la locomotive de triage n'ont pas été modélisées à

l'aide de sources ponctuelles (cheminées) étant donné que les gaz d'échappement sont vraisemblablement émis à la verticale, à une température relativement élevée.

QC-48

Afin de reproduire le plus précisément possible l'impact global des activités du projet, toutes les sources d'émission doivent être incluses dans la modélisation, qu'elles soient directement associées ou non au projet. À titre d'exemple, les fuites associées au déchargement des navires-citernes ou au chargement des barges doivent être intégrées à la modélisation, ou les justifications appropriées doivent être fournies. De même, les émissions de SO₂ de la locomotive de triage doivent également être quantifiées et incluses dans la modélisation. Finalement, une modélisation supplémentaire de l'ensemble des sources pertinentes doit être réalisée pour le kérosène (CAS 8008-20-6), qui représente la presque totalité du carburant Jet A et Jet A-1. Les critères à respecter pour ce contaminant sont de 552 µg/m³ sur une période de 4 minutes et de 5 µg/m³ sur une période de 24 heures. La concentration initiale est considérée nulle pour les deux périodes.

QC-49

Il est indiqué dans le rapport de modélisation que les émissions provenant des hottes du laboratoire ne sont pas modélisées. Par contre, aucune justification n'est fournie autre que les émissions seront peu fréquentes et de courte durée. L'initiateur doit spécifier quels contaminants sont susceptibles d'être émis et préciser les activités qui seront réalisées ainsi que leur fréquence. Selon ces éléments d'information, l'initiateur doit revoir la pertinence d'ajouter ces sources à la modélisation.

QC-50

En ce qui concerne l'éther de diéthylène glycol monométhyle (CAS 111-73-3), il est indiqué dans le rapport que les valeurs limites pour ce contaminant correspondent aux critères de l'éther de diéthylène glycol monobuthyle (CAS 112-34-5). Or, des critères existent pour l'éther de diéthylène glycol monométhyle. Il s'agit d'un critère de 270 µg/m³ sur une période horaire et d'un critère de 13 µg/m³ sur une période annuelle avec des concentrations initiales nulles pour les deux périodes. L'initiateur doit revoir l'évaluation de cette valeur limite.

6.4.2. QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT

QC-51

La section 6.4.3 présente les conclusions de l'étude de Kosatsky et coll., 2004, portant sur les facteurs de risques en lien avec les maladies respiratoires chez la population de l'est de Montréal. En effet, pour la période entre 1996 et 2005, il avait été constaté que les taux d'hospitalisations et de consultations à l'urgence et en cabinets pour des problèmes respiratoires chez les enfants de moins de 2 ans étaient plus élevés que les taux pour l'Île de Montréal. Cette conclusion est présentée à la page 183. Il pourrait être mentionné que suite à ce constat, le BAPE a recommandé à la Direction régionale de santé publique d'évaluer l'impact des émissions du secteur industriel de l'Est sur la santé respiratoire des enfants de Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est et Anjou (Kosatsky et al., 2007). L'étude de Kotasky 2007 effectuée en réponse aux recommandations du BAPE indique que l'exposition journalière aux émissions industrielles entre 1996 et 2005 n'était

que très faiblement associée aux visites à l'urgence et hospitalisations pour problèmes respiratoires. En effet, il a été conclu que d'autres facteurs devaient nécessairement expliquer le taux d'hospitalisations plus élevé qui avait été constaté pour l'est de Montréal, comparativement à l'ensemble de l'Île de Montréal. Pour faire suite à ces résultats, l'étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais de 6 mois à 12 ans (ASSSM, 2011) a identifié les différents facteurs de risques en lien avec les maladies respiratoires chez les enfants. D'après cette étude, les principaux facteurs environnementaux agissant sur la présence de maladies respiratoires chez les enfants sont l'exposition à la fumée in utéro, l'absence d'allaitement et l'exposition à des problèmes d'humidité excessive et de moisissures dans les milieux de vie. Finalement, à la page 183, il est mentionné qu'entre 1996 et 2001, les niveaux de certains polluants étaient plus élevés à Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est. L'initiateur doit préciser que le portrait de qualité de l'air dans l'est de Montréal diffère aujourd'hui en ce qui a trait aux concentrations de divers polluants.

À ce titre, le réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal (RSQA) possède plusieurs stations de mesures de la qualité de l'air sur son territoire et dresse un bilan annuel de la qualité de l'air pour les différentes stations. D'après les échantillonnages réalisés dans l'est de Montréal, les résultats indiquent qu'il y a eu une diminution importante des polluants de 2000 à 2012 (Bilan RSQA, 2012).

6.4.3. CLIMAT SONORE

QC-52

L'initiateur doit prévoir la mise en place d'un programme de suivi des plaintes pour les nuisances sonores et présenter une version préliminaire de ce programme. Le programme de suivi des plaintes doit permettre d'établir la relation entre les nuisances rapportées et les activités de l'exploitant. Les informations suivantes doivent notamment être recueillies :

- Identification du plaignant;
- Localisation et moment où la nuisance a été ressentie;
- Description du bruit perçu;
- Conditions météorologiques et activités observables lors de l'occurrence.

Ceci a pour objectif d'évaluer la pertinence de modifier les pratiques et/ou d'entreprendre certaines actions permettant de réduire les impacts sonores afin de réduire, voire éliminer, l'atteinte au confort ou au bien-être des citoyens. Toutefois, suite à une plainte, toute dérogation aux critères de la note d'instruction (<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/note-bruit.pdf>) devra obligatoirement être corrigée. L'initiateur doit donc élaborer un programme de suivi des plaintes qui pourra être transmis au ministère au même moment que le programme de suivi du climat sonore.

L'initiateur doit s'engager à déposer son programme de gestion des plaintes avant la délivrance du certificat d'autorisation pour la première phase des travaux de construction.

QC-53

L'initiateur doit s'engager à réaliser un suivi du climat sonore dans la première année d'exploitation du Terminal afin de valider les résultats de la modélisation.

L'initiateur doit également s'engager à déposer son programme de surveillance et suivi du climat sonore avant la délivrance du certificat d'autorisation pour la première phase des travaux de construction

6.5. EAU**QC-54**

Les résultats d'analyse des eaux souterraines ont été comparés aux normes de rejet de la CMM et aux critères de résurgence dans les eaux de surface ou d'infiltration dans les égouts (RESIE) du MDDELCC. La Ville de Montréal a informé le MDDELCC, il y a un peu plus de 2 ans, que le Règlement CMM 2008-47 sur l'assainissement des eaux ne peut être appliqué dans les cas d'infiltration d'eaux souterraines contaminées dans le réseau d'égout. En conséquence, seulement les critères de RESIE s'appliquent dans un tel cas.

L'initiateur doit s'engager à prévoir un programme de suivi de la qualité des eaux souterraines des deux sites. Ce programme doit comporter, pour chaque site, au moins 3 puits d'observation, 1 en amont et 2 en aval dans le sens de l'écoulement des eaux souterraines. Les eaux souterraines doivent être échantillonnées et analysées au moins une fois par année pour les paramètres d'intérêt (c'est-à-dire les paramètres présents en excès dans les sols au moment de la caractérisation initiale).

QC-55

L'étude d'impact indique seulement qu'un programme de suivi sera élaboré pour le séparateur huile/eau et que des analyses périodiques de la qualité de l'eau seront effectuées lors de la période d'exploitation. Aux fins de l'étude, l'initiateur doit faire une proposition de programme de suivi des eaux acheminées à l'égout.

QC-56

L'initiateur doit donner des précisions sur la gestion des eaux de ruissellement des sites 1 et 2, pour la période de construction, avant la mise en place du réseau d'égout. Ainsi, le point de rejet final du fossé de drainage du site 2 doit être déterminé. De plus, les eaux de ruissellement du site 1 seront acheminées dans un bassin existant. Ce bassin de décantation doit être localisé de même que le point de rejet des eaux dans le fleuve.

L'initiateur doit indiquer comment il compte disposer des eaux usées domestiques avant la mise en place du réseau sanitaire.

Afin de faciliter la compréhension relative à la gestion des eaux usées, l'initiateur doit présenter un tableau-synthèse indiquant le mode de gestion de tous les types d'eaux usées et de ruissellement généré par le projet pendant la période de construction et d'exploitation. Cette description doit comprendre, s'il y a lieu, le type de traitement et le point de rejet ultime de ces eaux avant et après

la mise en place du réseau d'égout sanitaire et pluvial. L'initiateur doit également indiquer sur quelle période il y aura un rejet au fleuve via le bassin du site 1.

QC-57

Un fossé et un bassin d'origine anthropique sont présents sur le site 1. Cependant, les eaux ne semblent pas avoir été caractérisées et l'écoulement et les points de rejet ou de drainage de ceux-ci ne sont pas précisés dans les études réalisées. L'initiateur doit préciser la qualité des eaux de surface et l'identification des récepteurs.

6.6. MILIEUX HUMIDES

QC-58

L'initiateur doit confirmer que l'oléoduc et son emprise n'empièteront pas sur les milieux humides adjacents.

L'initiateur doit également confirmer qu'aucun travaux ou aucune infrastructures connexes à l'oléoduc ne viendront perturber l'hydrologie des milieux humides adjacents pour la portion longeant l'autoroute 40 (exemple : canaux de drainage ou fossés).

QC-59

L'initiateur doit déterminer le statut du bassin présent sur le Site 1. Afin de déterminer si un bassin artificiel a évolué vers un milieu humide, il faut établir en premier lieu la fin pour laquelle l'ouvrage a été créé à l'origine. Un constat terrain permet de vérifier si l'ouvrage est toujours utilisé à cette fin. Dans la négative, il faut juger si l'ouvrage comporte les caractéristiques d'un lac ou d'un milieu humide afin de pouvoir le qualifier ainsi.

QC-60

Contrairement à ce qui est indiqué aux sections 6.2.3 et 7.2.1.3 de l'étude d'impact, il n'y a pas qu'un seul cours d'eau dans la zone d'étude. En effet, les milieux adjacents au site de connexion de PTNI et longeant l'autoroute 40 vers le nord, identifiés comme étant des marais et marécage constituent en fait un tronçon résiduel de cours d'eau (cours d'eau numéro 59 selon l'Atlas des cours d'eau de l'Agglomération de Montréal). Un autre tronçon de ce même cours d'eau persiste au sud de la zone d'étude, entre la carrière Lafarge et la rue Claude Masson. Ces cours d'eau doivent être identifiés sur une carte et l'évaluation des impacts sur ces milieux doit être effectuée.

6.7. FAUNE

QC-61

L'initiateur doit préciser s'il envisage effectuer des modifications sur le drainage du terrain au site 1 qui pourraient avoir une incidence sur l'habitat du poisson compte tenu du potentiel de contamination par le ruissellement de produit pétrolier vers le fleuve Saint-Laurent. Le cas échéant, il doit prévoir les mesures d'atténuation nécessaires.

QC-62

Le site présente un potentiel intéressant pour les couleuvres. Celles-ci, notamment la couleuvre brune, peuvent utiliser des habitats hautement perturbés en milieu anthropique. Donc, même si l'habitat ne semble pas naturel et de faible qualité à l'œil humain, plusieurs espèces sont susceptibles d'être présentes. Les amoncellements de débris, même temporaires, sont fréquemment utilisés par les couleuvres comme abri. Celles-ci utilisent également les milieux ouverts qui sont des habitats importants dans le cycle vital des couleuvres.

L'initiateur doit procéder à des inventaires de couleuvres dans la zone des travaux. L'utilisation des protocoles standardisés pour ce type d'inventaire est nécessaire afin d'améliorer la qualité et la représentativité des inventaires. La réalisation des inventaires doit être exécutée par des gens qualifiés dans le domaine. De plus, afin de s'assurer de la qualité des résultats, les plans d'échantillonnage devront être approuvés au préalable par le ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs. Les inventaires de couleuvres sur les sites des travaux sont nécessaires avant de statuer sur l'intensité et l'étendue de l'impact. Les protocoles sont disponibles sur le site FTP suivant :

ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/

Advenant la présence confirmée de couleuvres brunes dans ce secteur, les pertes d'habitats devront être prises en compte dans l'évaluation des impacts et des mesures d'atténuation devront être prévues pour déplacer, dans les limites de leur habitat, les individus présents dans la zone des travaux. Le cas échéant, l'initiateur devra préciser les suivis environnementaux prévus pour la faune et ses habitats.

QC-63

L'initiateur rapporte la présence de colonies de roseau commun (*Phragmites australis*) et d'érable à Giguère dans la zone des travaux projetés, mais n'indique pas si des efforts de détection de toute plante exotique envahissante ont été fournis sur l'ensemble de la zone des travaux.

L'initiateur mentionne que les sols qui seront excavés seront entreposés et que ceux qui seront réutilisables serviront de remblai dans les zones basses. L'initiateur mentionne qu'il élaborera et mettra en œuvre un plan de gestion des déblais et des sols. Ce plan de gestion doit indiquer de quelle façon les déblais touchés par des espèces exotiques envahissantes (EEE) seront éliminés.

Afin de limiter la propagation du roseau commun et de toute autre plante exotique envahissante dans le cadre des travaux projetés, il est demandé à l'initiateur de s'engager à respecter les mesures suivantes :

- Localiser et délimiter les EEE présentes dans les secteurs qui seront décapés. La délimitation est importante car elle facilitera la gestion des sols touchés par des EEE;
- Nettoyer la machinerie excavatrice avant son arrivée sur les sites des travaux afin d'éliminer les fragments de plantes et la boue qui s'y attachent;
- Nettoyer la machinerie excavatrice à la sortie du chantier si elle est susceptible d'avoir été contaminée par des EEE. Le nettoyage de la machinerie qui sera effectué sur les sites des

travaux devra être fait à au moins 50 m des cours d'eau et des plans d'eau, dans un secteur non propice à la germination des graines ou au développement de végétaux. Les déchets résultat du nettoyage devront être éliminés;

- Aucun sol excédentaire contenant des EEE ne pourra être utilisé comme matériel de recouvrement final;
- Les déblais contenant des EEE devront être éliminés dans un lieu autorisé ou enfouis sur place dans une fosse dans les secteurs qui devront être excavés. Ils devront par la suite être recouverts d'au moins 1 mètre de matériel non touché;
- Advenant que des frênes doivent être coupés lors des travaux de construction, l'initiateur devra appliquer les mesures de contrôle de l'agrile du frêne établies par la Communauté métropolitaine de Montréal. Les tiges de frênes ne pourront quitter la zone réglementée par l'Agence d'inspection des aliments.

7. ASPECTS SOCIOLOGIQUES

QC-64

À la page 69 de l'étude d'impact, l'initiateur indique qu'« un stationnement pour les employés et les visiteurs, *d'une capacité de cinq places de stationnement*, sera aménagé au Site 1. Considérant que la construction des infrastructures du projet nécessitera l'embauche de près de 700 travailleurs et qu'une vingtaine d'employés seront requis lors de la phase d'exploitation (pages 218 et 237 de l'étude d'impact), le nombre d'espaces de stationnement au Site 1 nous semble insuffisant. L'initiateur doit préciser si un stationnement d'une plus grande superficie sera aménagé temporairement pour la phase de construction en vue d'accommoder les travailleurs et d'éviter une pression sur les aires de stationnement du milieu environnant. Si tel est le cas, l'initiateur devra ajouter cet élément dans la liste des installations temporaires qui seront aménagées lors des travaux de préparation du site, à la page 96 de l'étude d'impact. De plus, l'initiateur doit préciser le nombre d'employés qui travailleront spécifiquement au Site 1 lors de la phase d'exploitation et expliquer ce qu'il envisage de faire si les cinq places de stationnement prévues pour ce site s'avèrent insuffisantes.

QC-65

À la section 5.9 de l'étude d'impact «poursuite des activités d'information et de consultation», page 118, l'initiateur affirme qu'il désire « poursuivre ses activités d'information et de consultation tout au long de la progression du projet, jusqu'à l'autorisation et la réalisation complète de ce dernier ». Il ajoute qu'en cours d'exploitation, il a l'intention d'utiliser des moyens similaires à ceux des industries déjà présentes dans l'est de Montréal pour communiquer et échanger avec la communauté. L'initiateur mentionne à la page 359 de l'étude d'impact qu'à ce stade-ci du projet, le mécanisme d'échange avec les parties prenantes n'est pas encore déterminé, mais qu'il s'engage à mettre en place un moyen efficace afin de maintenir le dialogue avec la population, les représentants de la Ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal ainsi qu'avec les industries voisines.

Dans le cadre des activités d'information et de consultation réalisées jusqu'à maintenant par l'initiateur, des participants ont suggéré la création d'un comité de liaison ou d'un comité de citoyens et ils ont également proposé à l'initiateur de faire partie de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) ou du Comité mixte municipalités-industries-citoyens de l'Est de Montréal (CMMICEM). Considérant l'importance de maintenir un lien de communication ouvert et transparent avec la population, l'initiateur doit préciser quels moyens il compte utiliser ou mettre en place à cette fin lors des phases de construction et d'exploitation afin de favoriser l'intégration harmonieuse du projet dans son milieu d'accueil. Outre ce qui a été proposé par les participants aux activités d'information et de consultation, les mesures suivantes pourraient être mises en œuvre : diffuser de l'information sur le site web du projet et dans les médias sociaux, organiser des rencontres avec les diverses parties prenantes et des séances d'information publique, distribuer des brochures, des dépliants ou des fiches d'information par la poste ou lors d'événements publics, etc.

QC- 66

À la section 7.1.2 de l'étude d'impact «Sélection des composantes environnementales», pages 190 à 192, le tableau 7-2 dresse la liste des composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par le projet et retenues pour l'analyse des impacts. En ce qui concerne le milieu humain, la liste inclut les composantes suivantes : l'utilisation du territoire, le profil socio-économique, la santé de la population et l'environnement visuel. Considérant que des préoccupations relatives aux risques associés au projet (déversement de carburant, contamination de l'air et effets sur la santé humaine, risques technologiques) ont été soulevées à de multiples reprises par les parties prenantes lors des activités d'information et de consultation réalisées par l'initiateur (Étude d'impact, page 113), la perception des risques doit être ajoutée dans les composantes retenues aux fins de l'analyse des impacts du projet.

Si le risque est défini comme la probabilité qu'un événement aux conséquences négatives (décès, blessures, maladies, etc.) se produise, la perception des risques correspond à la façon dont les individus ou les groupes perçoivent la source du risque (le danger), sa probabilité et ses conséquences (Brunet, 2007; Raude, 2007). Qu'elles soient fondées ou non sur des données et des faits objectifs, ces perceptions n'en demeurent pas moins une partie constituante de la réalité vécue et ressentie par les personnes ou les groupes sociaux et elles peuvent engendrer une diversité d'impacts sociaux et psychologiques : stress, sentiments de colère, d'impuissance et d'injustice, perte de quiétude et modification des activités de la vie quotidienne, perte de confiance envers les autorités, etc. (Nove Environnement Inc., 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa-Edo, 2013). Compte tenu de l'importance des impacts pouvant découler de la perception des risques, il importe de prendre celle-ci en considération dans tout processus d'évaluation et de gestion des risques, même lorsque ceux-ci sont jugés faibles et restreints au périmètre du site où se déroulent les activités d'un projet (Ricard, 2003).

Ainsi, dans le but de répondre aux préoccupations des parties prenantes à l'égard des risques associés au projet, l'initiateur doit analyser les impacts potentiels liés à la perception des risques et indiquer quelles mesures seront mises en œuvre afin d'informer et rassurer la population de la zone d'étude, telle qu'illustrée à la figure 6-1 de l'étude d'impact, page 121. À titre d'exemple, des séances d'information pourraient être organisées afin de présenter les résultats de l'analyse des risques technologiques et des impacts sur la santé humaine et d'expliquer le plan des mesures d'urgence. Ces renseignements pourraient également être diffusés sur le site Web du projet.

QC-67

Le ministère de la Culture et des Communications souhaite rappeler à l'initiateur qu'en vertu de l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel, le ministre de la Culture et des Communications doit être informé de toutes les découvertes archéologiques, qu'elles surviennent dans le contexte de fouilles archéologiques, ou lors de découvertes fortuites.

Charles-Olivier Laporte, biologiste, M. Sc.
Chargé de projet