

Le 27 février 2015

Madame Anne-Lyne Boutin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

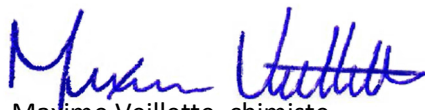
**Objet : Projet de construction d'une installation de liquéfaction de gaz naturel à Bécancour
Réponses aux questions du 24 février 2015 (DQ7 n^{os} 1 à 3)**

Madame Boutin,

À la suite de votre correspondance du 24 février 2015 concernant des questions supplémentaires liées au projet mentionné, il nous fait plaisir de collaborer avec la commission en ayant rédigé des réponses que nous espérons aussi complètes que possible.

Veillez trouver, annexées à la présente, les réponses aux questions formulées pour lesquelles la commission souhaitait obtenir des réponses. Nous en profitons pour réitérer notre engagement à participer le plus activement possible aux travaux de la commission et vous remercions des efforts et de l'expertise mis à profit dans l'analyse du projet de Stolt LNGaz, lequel nous apparaît essentiel pour le développement économique régional.

Recevez, Madame Boutin, nos salutations les plus distinguées.



Maxime Veillette, chimiste
Directeur - Environnement

p.j.

Réponses aux questions complémentaires du 24 février 2015 adressées à la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (DQ7, n^{os} 1 à 3)

Question 1

En ce qui a trait à la gestion des risques d'accident, veuillez indiquer l'organisme responsable de la communication aux citoyens des risques technologiques des entreprises du parc industriel et des mesures d'urgence prévues? Préciser également les plans de communication et les mécanismes en place.

La Ville de Bécancour est l'autorité responsable de la communication aux citoyens des mesures d'urgence prévues en lien avec les risques technologiques des entreprises situées dans le parc industriel. La Loi sur la sécurité civile (RLRQ, c. S-2.3) donne le pouvoir et la responsabilité à la Ville de régir les mesures d'urgence liées aux risques technologiques, notamment en lui permettant d'exiger à un générateur de risque de lui transmettre l'ensemble des informations nécessaires à la planification de ces interventions d'urgence.

La SPIPB agit comme partenaire dans l'élaboration de ces mesures d'urgence, notamment en ce qui a trait à la circulation des véhicules d'urgence dans le parc industriel et par sa participation active au Comité mixte municipalité industries (CMMI) sur la gestion des risques.

En ce qui a trait aux mécanismes en place concernant la communication des risques, la Ville de Bécancour a fait des avancées importantes au cours des derniers mois, notamment par la mise en place d'un système téléphonique d'alerte rapide à la population ainsi que par la préparation et le dépôt, sur son site web, d'un document spécifiant les actions à prendre dans les cas d'accidents technologiques ayant le plus haut niveau de risque.

Le CMMI a également convenu, lors d'une rencontre tenue le 19 février 2015, de la mise en place d'un comité de travail restreint pour la préparation d'une fiche aide-mémoire sur les mesures à prendre en cas de risque lié à un déversement d'un contaminant gazeux. Cette fiche reprendra le modèle préparé lors de la campagne de communication de 2012 sur les risques nucléaires. Le comité restreint vise la production rapide de ce document et sa diffusion lors d'un salon de la communication des risques.

Essentiellement, la fiche de 2012 constitue déjà un excellent aide-mémoire pour des mesures de confinement, lesquelles seraient les mêmes dans les cas des risques chimiques. (<http://www.urgencenucleaire.qc.ca/documentation/fiche.pdf>)

Question 2

Au cours de la première partie de l'audience publique concernant le projet de construction d'une installation de liquéfaction de gaz naturel à Bécancour, vous avez mentionné que vous faisiez du dragage pour les installations du port de Bécancour et que vous portiez une attention particulière au bruit afin ne pas déranger la population environnante (M. Maxime Veillette, DT3, p.33). Le dragage réalisé par la SPIPB ne comprend pas la portion située dans le chenal du Saint-Laurent puisque cette portion est sous la responsabilité de la Garde côtière canadienne.

- a) *Veillez déposer le tracé (en plan) du corridor que vous entretenez pour maintenir vos activités au port de Bécancour.***

Les opérations de dragage sont soumises au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, sous la forme d'un programme décennal. Le dernier programme décennal a été déposé en 2009 et autorisé par décret le 7 juillet 2010. Il a fait l'objet d'une période d'information et de consultation par le BAPE. Vous trouverez deux (2) plans joints à la présente réponse. Ces plans sont tirés du programme décennal de dragage d'entretien et constituent donc des exigences légales à suivre.

La figure 5 montre les limites de la darse du port de Bécancour. La SPIPB est responsable du dragage d'entretien uniquement à l'intérieur de ces limites. Toutefois, il est important de noter qu'une grande partie de la darse ne nécessite normalement pas de dragage d'entretien.

Le plan intitulé « Suivi environnemental » compile les données réelles du dragage entre 2000 et 2007. Les zones colorées montrent l'emplacement où du dragage a dû être réalisé au cours de ces années. Comme vous pourrez le constater, le dragage est réalisé surtout en bordure des quais existants et aux limites Est de la darse, dans les secteurs où les sédiments sont les plus susceptibles de s'accumuler. Les limites de la voie navigable et du mouillage d'urgence, qui sont tous deux entretenus par la Garde côtière canadienne, sont indiquées sur ce plan.

À titre indicatif, le plan intitulé « Dragage 2014 » localise les secteurs ayant fait l'objet de dragage d'entretien à l'automne 2014.

- b) *Veillez expliquer comment se ferait le virage des méthaniers une fois chargés en GNL. Effectueraient-ils leur demi-tour dans le chenal du Saint-Laurent ?***

Les méthaniers se retrouveraient toujours face au courant lors de leur chargement. Le retournement des navires est toujours réalisé à proximité du quai. La technique généralement utilisée pour le retournement par des navires similaires au quai B-1 consiste à déplacer le devant du navire vers le Nord, de manière à exposer le côté du navire au courant, tout en gardant l'arrière du bateau le plus près du quai possible pour en diminuer l'exposition. Le courant fournit donc une grande partie de la puissance nécessaire pour retourner le navire.

L'utilisation de remorqueurs est facultative et dépend de la conception du navire, puisque certains sont déjà équipés des propulseurs nécessaires pour réaliser

cette manœuvre. Ce sont les pilotes de la voie navigable du Saint-Laurent qui ont l'autorité finale sur la méthode et sur l'utilisation de remorqueurs.

- c) Quelle est la taille maximale des navires qui peuvent actuellement accoster au port de Bécancour (longueur, largeur et tirant d'eau) ? Est-ce que le port de Bécancour pourrait accueillir de plus gros navires, par exemple en adaptant en conséquence les travaux de dragage ? Quels seraient alors les autorisations à demander (Transports Canada, Garde côtière canadienne, MDDELCC, autres) ?**

Le tableau suivant résume les longueurs et tirants d'eau maximaux pour les postes d'amarrage au port de Bécancour. La largeur des navires est très variable et la conception des postes d'amarrage n'impose pas de limites sur ce point.

Poste d'amarrage	Longueur (mètres)	Profondeur d'eau (mètres)
B-1	244	10,67
B-2	150	
B-3	219	
B-4	214	
B-5	292	

Les plus gros navires pouvant actuellement accoster à Bécancour sont de type Panamax (294,5m de longueur et 32,3m de largeur). Toutefois, de tels navires devraient réduire leur capacité de chargement maximale pour respecter la profondeur d'eau et seraient assurément amarrés au poste B-5.

Il ne serait pas possible pour la SPIPB de réaliser des travaux de dragage pour augmenter le tirant d'eau acceptable pour des navires accostant à Bécancour. Le tirant d'eau maximal du port de Bécancour correspond déjà au tirant d'eau de la voie navigable du Saint-Laurent. Autrement dit, un navire qui ne pourrait pas accoster à Bécancour ne pourrait pas naviguer dans le Saint-Laurent.

Advenant un agrandissement d'un quai pour en augmenter la longueur ou pour tout changement significatif concernant le dragage, la SPIPB serait légalement tenue de participer au processus d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement, tel que défini à la réglementation (RLRQ c Q-2, r 23). Un tel projet ne serait vraisemblablement pas soumis au processus d'évaluation environnemental fédéral.

En ce qui a trait aux autorisations nécessaires de Transport Canada et de la Garde côtière canadienne, il ne nous a pas été possible de vérifier avec ces entités dans les délais impartis pour la présente réponse. Advenant la concrétisation d'un tel projet, toutes les vérifications nécessaires seraient faites préalablement. La SPIPB recommande à la commission de communiquer directement avec ces autorités concernant cet enjeu.

Question 3

La Table de diversification économique du Centre-du-Québec et de la Mauricie proposait dans son plan de diversification économique daté d'avril 2013 (p. 25), de soutenir la création d'un écoparc au parc industriel et portuaire de Bécancour. Des mesures ont-elles été prises par votre Société afin de répondre à cet objectif ? Si oui, lesquelles ?

Tout d'abord, il est important de noter que la SPIPB a fait un virage important au cours de l'année 2014 par la création, en juillet, d'une direction de l'environnement relevant directement du président-directeur général et par l'embauche d'une ressource spécialisée et dédiée à temps plein aux divers enjeux environnementaux et au développement durable. L'un des mandats de cette direction est d'étudier l'application possible des concepts d'écoparc industriel et d'économie circulaire à l'intérieur du PIPB. De plus, elle aura à revoir le plan d'action de développement durable pour l'accorder à la stratégie gouvernementale 2015-2020, actuellement en cours de consultation publique.

Le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire définit l'écoparc industriel dans un document publié en 2012 :

« Zone d'activité économique gérée de manière proactive notamment par l'association des entreprises en présence, interagissant positivement avec son voisinage, et dans laquelle les mesures d'aménagement et d'urbanisme durables, de gestion environnementale et d'écologie industrielle concourent à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie, à soutenir la performance et le dynamisme économique, tant des entreprises que de la communauté d'accueil et diminuer les charges environnementales locales. »

La SPIPB est d'avis que cette définition correspond déjà en grande partie aux efforts mis en place à l'intérieur du parc industriel. Notons d'ailleurs quelques éléments :

- En 1983, la SPIPB et les entreprises du parc industriel ont soutenu la création d'un comité permanent, le CEOP. Ce comité comprend les entreprises industrielles majeures et la SPIPB et se réunit de façon régulière pour discuter des enjeux techniques, économiques et environnementaux liés à l'exploitation du PIPB;
- Le CEOP a participé, en temps et en espèces, à une étude visant la réduction des sous-produits industriels orchestrée par le Centre de transfert technologique en écologie industrielle (CTTEI) de Sorel-Tracy. Cette étude a permis d'identifier et de mettre en place des synergies par des échanges et la réutilisation de sous-produits dans différentes usines du PIPB. Le principe de synergie a toutefois atteint ses limites pratiques en raison des nombreuses analyses chimiques, études et autorisations exigées pour l'utilisation de ces matières dans d'autres usines. Ces exigences du MDDELCC sont trop importantes pour contrebalancer le coût et la simplicité de l'enfouissement pour des quantités plus faibles;
- Depuis 1995, le CEOP, la SPIPB et la Ville de Bécancour participent financièrement à l'entretien d'une station de mesure de la qualité de l'air ambiant située à proximité du centre urbain de Bécancour. Cette station vise à s'assurer de ne pas avoir d'impact sur les citoyens à proximité du parc industriel;
- Lors d'une rencontre tenue le 5 décembre 2014, le CEOP et la SPIPB ont convenu de la création d'un sous-comité incluant l'ensemble des responsables en environnement des usines du PIPB, dont le premier mandat serait d'étudier

l'optimisation du réseau des différentes stations de mesure opérées par les entreprises et la mise en place d'équipements supplémentaires pour la mesure de la qualité de l'air. À terme, ce sous-comité visera à assurer une interaction et une synergie entre les entreprises et la SPIPB pour la gestion des enjeux environnementaux;

- Plusieurs entreprises membres du CEOP tiennent régulièrement des rencontres avec des comités de citoyens. Ces comités sont informés, consultés et même invités lors de pratiques de mesures d'urgence pour permettre l'ajout d'observateurs externes aux processus des entreprises;
- Les entreprises du PIPB participent toutes au Comité mixte municipalité industrie (CMMI) sur la gestion des risques. Lors de ces rencontres, les entreprises communiquent ouvertement avec la Ville, les citoyens et leurs voisins corporatifs sur les risques inhérents à leurs activités et sur la prévention;
- Le PIPB inclut des exemples probants de symbiose, notamment la réutilisation de la vapeur produite par une centrale de cogénération pour le chauffage dans une usine chimique ainsi que la réutilisation de l'hydrogène résultant de la production de produits de chloralkali pour la production de peroxyde d'hydrogène;
- Le CEOP et les entreprises qui en sont membres sont largement impliqués dans la communauté de Bécancour, notamment auprès des institutions d'enseignement et des organismes environnementaux. À cet effet, notons d'ailleurs le Fonds Aluminerie de Bécancour pour les collectivités durables, qui a pour objectif de soutenir des initiatives locales en développement durable et a reçu un fonds de départ de 7,5M\$ en 2012.
- Plus de 600 000 arbres ont été plantés à l'intérieur du territoire du PIPB entre 1993 et 2013 afin d'enrichir le couvert végétal des anciennes terres agricoles en friche. Depuis 1981, un territoire de plus de 200 hectares a également été cédé au Ministère des Ressources naturelles en guise de mise en conservation, en plus de nombreux aménagements sur l'île Montesson, notamment dans le but d'améliorer l'habitat de la sauvagine et pour permettre un meilleur accès des citoyens à la plage et au fleuve.
- Depuis 2013, la SPIPB a entrepris une démarche pour la préparation d'un plan de développement et de conservation de son territoire. Ce document visera à sélectionner à l'avance les terrains qui seront disponibles pour du développement industriel en fonction des caractéristiques biologiques de ces terrains;

Nous souhaitons qu'à terme, ce plan permette un développement plus durable, tant au niveau économique qu'au niveau environnemental. Les choix de développement des terrains seront faits dans le plus grand respect possible des milieux humides, des écosystèmes et de la biodiversité. En réalisant un plan global, les aménagements compensatoires permettront des gains environnementaux plus importants qu'en négociant chaque terrain à la pièce par les promoteurs industriels;

Cette initiative est une première dans un parc industriel au Québec. Bien qu'il s'agisse assurément de pratiques d'urbanisme et d'aménagement durables, plusieurs embûches sont présentes en raison du caractère unique de ce projet et rendent la complétion plus longue que prévu initialement. Il est prévu que le plan de

développement et de conservation soit placé en consultation auprès des organismes environnementaux, des citoyens intéressés et des acteurs du développement économique au cours de l'année 2016;

De plus, les études réalisées dans le cadre du plan de développement et de conservation permettront, à terme, de mettre en place des initiatives liées à la gestion des eaux de rejets industrielles des entreprises existantes et futures ainsi que l'aménagement de divers milieux naturels d'importance pour la biodiversité;

- En 2014, la SPIPB s'est engagée à participer à un projet de recherche de l'Université du Québec à Trois-Rivières qui vise à faire l'étude de faisabilité pour l'implantation d'un bioparc à Bécancour. Ce bioparc serait constitué d'un réseau de collecte de biomasse forestière et agricole pour en faire la transformation en biocarburant ou en molécules plateformes en remplacement de sources pétrolières, notamment pour la fabrication de polymères. Par conséquent, le projet viserait la construction d'une bioraffinerie à Bécancour. La contribution de la SPIPB à ce projet serait constituée d'un appui financier et d'une participation technique à l'étude.

Compte tenu des éléments précédents, nous sommes convaincus que le PIPB constitue déjà le premier modèle québécois de symbiose et d'écoparc au sens défini par le MAMOT. Nous poursuivons toutefois notre recherche dans l'optique de l'amélioration continue et du développement durable. Nous sommes d'avis que les efforts communs des entreprises et de la SPIPB pour la réduction des impacts sur l'environnement par les projets de synergie industrielle et la gestion de la qualité de l'air sont des choix particulièrement responsables et qu'ils font des entreprises de Bécancour des exemples de développement durable.

Nous tenons d'ailleurs à noter qu'au Québec et ailleurs, plusieurs écoparcs ont ajouté des éléments communautaires à l'intérieur des limites des parcs industriels, notamment des pistes cyclables, sentiers pédestres et garderies. Bien que ces initiatives soient louables dans un contexte de développement durable, nous sommes d'avis que ce sont des choix risqués dans le cas d'un parc industriel dédié à l'industrie lourde, dont l'industrie chimique, et qu'il est préférable de conserver la zone tampon de protection avec le public. La zone tampon du PIPB constitue un attrait unique au Québec pour les entreprises œuvrant dans l'industrie lourde et nos partenaires industriels, tant en place qu'en développement, sont convaincus de son importance capitale pour la sécurité du public.

Finalement, mentionnons que la SPIPB a choisi de ne pas faire la promotion d'un statut particulier d'écoparc industriel dans son image de marque. Il s'agit d'un choix corporatif qui n'a empêché en rien la mise en place d'initiatives répondant aux objectifs des écoparcs et du développement durable, comme ce fût le cas de nombreuses décisions prises depuis le début des années 1980. Notons par ailleurs que la planification stratégique de la SPIPB est en cours de révision par ses administrateurs et que la question de la promotion du PIPB y tiendra une place importante.

Étude d'impact sur l'environnement
Programme décennal de dragage d'entretien
des installations portuaires de Bécancour

Figure 5
Bathymétrie de la darse
des installations portuaires
de Bécancour

Août 2008



Profondeur d'eau

	Entre 10,67 m et 10 m
	Entre 10 m et 9 m
	Moins de 9 m

0 50 100 m
1 : 5 000
MTM 8 NAD83

Sources :

Photographie aérienne :
1 : 2 500, Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.
Bathymétrie : Pêche et Océans Canada, Carte Marine 1313.
Limite de la darse et profondeurs :
Programme décennal de dragage_Suivi environnemental_rev1.dwg)

Municipalité de Champlain
Île Valdor

Voie navigable

Mouillage d'urgence

Société du parc
industriel et portuaire
de Bécancour

Québec



Dragage 2014

0 150 300 m

— Limites de la darse

■ Secteurs dragués en 2014

