

Exploitation de sept nouveaux réservoirs
sur le site de IMTT-Québec, Port de Québec - Secteur Beauport
Informations complémentaires
au document des Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

R-1.4 b) Tableau 1

Nous transmettre un nouveau tableau donnant les diverses pertes et émissions dans chaque cas en termes de T CO₂ équivalent en indiquant les facteurs de conversion utilisés pour chaque substance.

IMTT : Le nouveau Tableau 1 a été transmis le 30 juin 2010.

LISTE 1

R-2.1 d) dernière colonne, **R-4.1, QC-4.3 et R-4.3** Les informations indiquées n'ont pas été transmises.

IMTT : Les informations ont été transmises sous pli séparé.

R-2.7 e) Précisez quelles sont les différences mineures dont il est ici question.

IMTT : Les différences mineures sont indiquées à la réponse 5.5 de l'Addenda.

R-3.11 a) Dernière phrase du premier paragraphe

R-3.11 b) Premier paragraphe et tableau 4

Précisez l'avancement de ces points et les échéanciers prévus.

IMTT : Le plan d'action visant la réhabilitation des sols et des eaux souterraines est en constante évolution. Les actions sont révisées à chaque fois qu'une étape est complétée et que de nouvelles informations sont disponibles. IMTT-Québec est donc d'avis que cette question n'est pas pertinente à l'étude d'impact sur l'environnement de l'exploitation de sept nouveaux réservoirs sur le site d'IMTT-Québec. En effet, c'est l'Administration portuaire de Québec qui encadre l'activité de IMTT-Québec en ce qui concerne la contamination des sols et des eaux souterraines sur la propriété portuaire. Tout de même, voici l'état de l'avancement des plans d'action à titre indicatif en date du 13 août 2010 :

Terminal	Secteur	Puits	Problématique	Suite du plan d'action	Échéancier
1	Enclos A	F03-02	Contamination des sols et des eaux souterraines par des C10-C50, éthylbenzène, xylènes et styrène	Les discussions se poursuivent avec l'APQ pour le partage des coûts de travaux de caractérisation et de réhabilitation et pour élaborer un plan d'action conjoint.	ND
1 et 2		F96-01 F09-01	Eaux souterraines contaminées par le phosphore	Les 17-18-19 mai, les 35 puits du site ont été échantillonnés pour le phosphore dans le cadre de la campagne du printemps 2010. Or, 7 puits principalement situés dans le terminal 1 ont présenté une concentration en phosphore supérieure au critère du MDDEP. Nous sommes donc passés à l'étape suivante de notre plan d'action recommandée par notre consultant, soit une caractérisation plus poussée de l'eau de ces puits.	Août 2010
2	Filtres carburacteur	F08-03	Eaux souterraines contaminées par une phase libre de C10-C50	En avril 2010, 7 nouveaux puits ont été installés dans le secteur de ce puits pour déterminer l'étendue de la contamination qui y est observée. Les résultats ont montré que la contamination est plus étendue que ce que nous croyions. 5 nouveaux puits ont été installés les 12 et 13 juillet afin de tenter de délimiter la nappe de contamination. Nous sommes en attente des résultats afin d'élaborer un plan d'action plus détaillé avec l'aide de notre consultant. Notre premier objectif tel que convenu avec notre propriétaire, l'APQ, sera de débiter la récupération de la phase libre d'hydrocarbures qui pourrait être présente dans ce secteur.	Décembre 2010

R-4.12 a), b), c) et d) Apportez des précisions à cet effet.

IMTT : IMTT-Québec souhaite avoir une discussion avec le MDDEP au sujet de ces demandes qui semblent dépasser le cadre d'une étude d'impact.

R-5.5

Compléter les informations présentées au tableau 7 pour les autres réservoirs du projet.

Tableau 1 Distances minimales à respecter entre deux réservoirs selon différents standards

Réservoirs	Distance tel que construit	Distance minimale à respecter		
		Code National de Prévention des Incendies du Canada	Code de sécurité et Code de construction de la Régie du bâtiment	National Fire Protection Association
		0,25 x Somme des deux diamètres	0,50 x le plus petit diamètre	1/6 x Somme des deux diamètres
39 et 44	10,9	14,2	10,2	9,5
44 et 45	7,2	10,2	10,2	6,8
45 et 46	14,3	14,23	10,2	9,5
42 et 40	14,2	15,24	12,19	10,16
43 et 2	13,8	13,56	7,62	9,0
52 et 53	32,3	16,76	13,72	11,17
53 et 50	29,4	23,62	19,81	15,75
53 et 54	28,9	19,81	19,81	13,21
50 et 54	28,9	23,62	19,81	15,75
39 et 44	10,9	14,2	10,2	9,5

R-6.2 Tableau 9 : Pourquoi dans la partie description de l'évènement du 19 décembre 2007 avez-vous inscrit **Inconnue** compte tenu des informations indiquées au dernier paragraphe de cette réponse (page 54) ?

IMTT : Il s'agit d'une erreur. Le déversement a été causé par un opérateur qui n'a pas appliqué la procédure préalable au transfert de produit entre deux réservoirs, qui exige qu'un test de pression soit réalisé. En ce qui concerne la cause de l'incendie, elle est décrite dans le dernier paragraphe de la réponse R-6.2.

R-6.10 b) Fournir la copie proposée. Fournir également la table des matières du plan d'urgence préliminaire qui tient compte de l'implantation des nouveaux réservoirs.

IMTT : Le Plan d'urgence est actuellement en révision et une version revue sera transmise aussitôt que possible. La Table des matières préliminaire de cette version revue est la suivante :

Chapitre 1 – Cadre et objectifs du plan de mesures d'urgences

- 1.1 Nom de l'établissement et coordonnées
- 1.2 Situation géographique

Chapitre 2 – Description des installations et des infrastructures

- 2.1 Description des installations
- 2.2 Équipements spécifiques à la sécurité et à la réponse d'urgence
- 2.3 Alarme et boutons panique
- 2.4 Points de rassemblement et plan d'évacuation
- 2.5 Communication aux partenaires industriels et au public

- 2.5.1 Avant une urgence
- 2.5.2 Pendant une urgence
- 2.5.3 À la fin et après une urgence

Chapitre 3 – Produits pouvant être manipulés et entreposés sur le site de IMTT-Québec

- 3.1 Produits potentiellement entreposés au terminal
- 3.2 Produits actuellement entreposés
- 3.3 Capacité des réservoirs

Chapitre 4 - Identification et description des rôles et responsabilités

- 4.1 Organisation générale de la réponse en cas d'urgence
- 4.2 Description des rôles et responsabilité de chacun des intervenants
 - 4.2.1 Description des tâches de « l'organisme directeur »
 - 4.2.2 Description des tâches de la « table d'expertise »
 - 4.2.4 Description des tâches du « chef intervention »
 - 4.2.5 Description des tâches du « chef logistique »
 - 4.2.6 Description des tâches du « chef finances »
 - 4.2.7 Description des tâches du « chef communications »
 - 4.2.8 Description des tâches de la « réception »
 - 4.2.9 Description des tâches de la « guérite du Port de Québec »
 - 4.2.10 Description des tâches du responsable de la « baie de Beauport »
 - 4.2.11 Description des tâches de toutes les autres personnes présentes sur le terminal (personnel, chauffeurs, entrepreneurs, visiteurs et autres)

Chapitre 5 – Communications

- 5.1 Communications et cheminement en situation d'urgence
- 5.2 Répertoire téléphonique d'urgence
- 5.3 Moyens de communication
- 5.4 Communications médiatiques
- 5.5 Signalement en cas d'urgence environnementale
 - 5.5.1 Signalement verbal
 - 5.5.2 Rapport écrit à Environnement Canada
 - 5.5.3 Rapport écrit à Transport Canada

Chapitre 6 – Réponse en situation d'urgence

- 6.1 Réponse en cas de déversement maritime
- 6.2 Réponse en cas de déversement terrestre
- 6.3 Réponse en cas d'incendie
- 6.4 Menace à la vie, à la santé ou à la sécurité d'une personne
- 6.5 Accident sur la voie ferrée
- 6.6 Panne d'électricité
- 6.7 Alerte à la bombe / intrusion / vandalisme / terrorisme
- 6.8 Catastrophe naturelle

Chapitre 7 – Prévention, formation et exercices

- 7.1 Mesures de sécurité, de contrôle et de protection
- 7.2 Prévention
- 7.3 Formation des employés – urgences maritimes et terrestres
- 7.4 Exercices pour les employés, entrepreneurs et principaux intervenants de la compagnie

Chapitre 8 – Récupération, reprise des activités et restauration / indemnisation

- 8.1 Récupération
- 8.2 Reprise des activités
- 8.3 Restauration / indemnisation

LISTE 2

R-3.11 a)

- Fournir une copie papier de l'évaluation environnementale de 2005 dont il est question en page 23 de l'addenda;

IMTT : Ce rapport sera transmis au MDDEP.

- Localiser précisément sur un plan l'endroit du déversement d'acide phosphorique survenu aux alentours du 30 juillet 1998, ainsi que l'endroit de tout autre déversement d'acide phosphorique survenu sur le site;

IMTT : La Figure qui suit indique les sites de déversement. IMTT-Québec croit toutefois que cette question n'est pas pertinente à l'étude d'impact sur l'environnement de l'exploitation de sept nouveaux réservoirs sur le site d'IMTT Québec. En effet, c'est l'Administration portuaire de Québec qui encadre l'activité de IMTT-Québec en ce qui concerne la contamination des sols et des eaux souterraines sur la propriété portuaire.



- Fournir une étude de caractérisation des sols et des eaux souterraines complète et conforme au Guide de caractérisation des terrains pour toutes les enceintes où ont été implantés les nouveaux réservoirs;
IMTT : IMTT souhaite discuter cette question avec le MDDEP. De telles études, conformes au guide de caractérisation, n'existent pas actuellement sous la forme demandée. Leur réalisation demanderait d'intervenir par des forages horizontaux ou verticaux sous des réservoirs existants de même que dans des enceintes qui sont actuellement sous membranes étanches, ce qui implique de perforer ces membranes. IMTT-Québec croit que cette demande est injustifiée dans les circonstances.

R-3.11 b)

- Fournir un échéancier pour les trois plans d'action prévus au tableau 4 de la page 25 de l'addenda;

IMTT : Voir la réponse ci-haut.

- Le tableau 4 de la page 25 de l'addenda devrait inclure la problématique de contamination des sols du secteur de la zone de pompage D-2 et proposer, comme pour les autres problématiques du tableau, un plan d'action accompagné d'un échéancier.

IMTT : Concernant la zone de pompage D-2 (D-E est le bon terme à utiliser), IMTT-Québec a déjà indiqué par écrit à la direction régionale du MDDEP qu'il était impossible de façon raisonnable d'enlever plus de sol contaminé à cet endroit à cause de la présence d'infrastructures importantes dans ce petit secteur telles que dalle de béton, muret de béton, support de tuyauterie, fondation pour le toit du poste D-E et poste électrique. IMTT-Québec croit que cette question n'est pas pertinente à l'étude d'impact sur l'environnement de l'exploitation de sept nouveaux réservoirs sur le site d'IMTT-Québec. En effet, c'est l'Administration portuaire de Québec qui encadre l'activité de IMTT-Québec en ce qui concerne la contamination des sols et des eaux souterraines sur la propriété portuaire.

R-5.6 b)

On ne répond pas à la question. La question est de savoir quelles mesures vont être mises en place pour que la contamination des sols et des eaux souterraines hors des zones d'implantation des nouveaux réservoirs n'atteigne la zone des nouveaux réservoirs. Des mesures doivent être prises à cet égard et décrites en détail et un échéancier pour la mise en place de ces mesures doit être produit;

IMTT : Les activités de suivi menées par IMTT-Québec depuis 1996 ne démontrent pas de migration de contaminants sur le site. Actuellement il est donc permis de croire que la situation ne nécessite pas d'interventions préventives à cet égard. Notre position est à l'effet que, d'une part, toutes les actions qui peuvent être entreprises pour réduire ou éliminer la contamination des sols sur le site seront mises en œuvre selon un plan d'action qui évolue et qui doit tenir compte des liens contractuels de IMTT avec le Port de Québec (voir plus haut). D'autre part, si le suivi venait à indiquer une migration des contaminants, IMTT-Québec travaillerait avec l'Administration portuaire de Québec à mettre en œuvre des actions préventives et correctrices appropriées à la situation.

En outre, les questions suivantes sont survenues lors de l'analyse des réponses fournies à l'addenda :

- Fournir un avis technique concernant l'écoulement des eaux souterraines sur le site et la migration des contaminants en dehors du terrain d'IMTT, que ce soit dans les sols ou les eaux souterraines. Cet avis devra également considérer tous les paramètres ayant montré des dépassements des critères applicables et des seuils d'alerte dans les dernières années (avant, pendant et après la construction des réservoirs);

- Fournir un document comportant une discussion et des recommandations sur le résumé des données de suivi des eaux souterraines présenté à l'annexe C de l'addenda.

IMTT : IMTT-Québec travaille de concert avec l'Administration portuaire de Québec en ce qui concerne les questions de contamination des sols et des eaux souterraines sur la propriété portuaire.

LISTE 3

- page 57, section 6.1.4, scénarios normalisés

Question : Pourquoi les scénarios normalisés ne prennent-ils pas en compte les effets dominos sur les réservoirs à proximité et/ou interreliés des installations de IMTT et aussi sur les installations industrielles et voies ferrées voisines ? Ou encore a-t-on envisagé un scénario pire que le scénario normalisé ?

IMTT : Par définition, le scénario est « normalisé » en ce sens qu'il DOIT faire intervenir une rupture du plus gros réservoir sur le site en dix minutes. L'objectif de l'élaboration d'un scénario normalisé est essentiellement de déterminer si une analyse de risque technologique est requise. Si le scénario normalisé ou « pire scénario » ne produit pas d'effet à l'extérieur de la propriété, aucune analyse de risque technologique n'est requise. Comme dans notre cas, le scénario normalisé a conclu que des effets pouvaient être ressentis à l'extérieur de la propriété, nous avons procédé avec des scénarios alternatifs, comme la méthodologie l'exige. Voir le Guide du ministère, Analyse des risques d'accidents technologiques majeurs, page 8).

Commentaire : Les réservoirs seraient suffisamment éloignés et les wagons seraient construits pour résister à des pressions de 1 à 5 psig. Réponse non satisfaisante.

Lors du déraillement de train de Notre-Dame-du-Bon-Conseil en février 2005, les débris d'une citerne de propane de 100 000 litres ont été projetés jusqu'à 700 mètres du lieu de l'impact. La rupture d'une roue de wagon aurait provoqué un «Bleve à froid».

IMTT : L'accident auquel il est fait mention ne pourrait survenir sur le site de IMTT-Québec : le site n'accueille pas de citerne de propane et les wagons qui circulent sur le site le font sur de très courtes distances à des vitesses ne dépassant pas 15 km/h. Ceci étant dit, selon nos experts, les wagons réservoirs sont effectivement construits pour résister à des surpressions de 1 à 5 psig et, selon les distances qui séparent les réservoirs et les wagons sur le site, nos calculs de risque indiquent qu'une explosion d'un réservoir d'essence ou de méthanol causerait des surpressions de cet ordre de grandeur au niveau de l'aire de triage des wagons.

- page 55, section 6.1.3, tableau 6.3, historique des déversements.

Question: Pourquoi le déversement d'environ 8000 litres d'essence suivi d'un incendie le 19 décembre 2007 n'apparaît-il pas dans l'historique des accidents ?

Commentaire : Notre rapport d'événement du 19 décembre 2007 parle de **8175** litres de carburant. Voici un extrait concernant une conversation téléphonique à ce propos:

8h45 Conversation téléphonique avec Vicky Deslauriers d'IMTT-Québec :

Elle m'informe que la quantité d'essence déversée est estimée à 8175 litres. Toute la neige contaminée ainsi que tous les sols contaminés récupérables (non gelés) l'ont été et envoyé vers un site de traitement. Une évaluation sera effectuée au début de janvier pour soit récupérer immédiatement les sols restant ou attendre au printemps lorsque les sols seront dégelés. Toutefois, un puit d'observation avec pompage de la nappe phréatique est prévu afin de créer une zone de rabattement dans le secteur afin de s'assurer qu'il n'y est pas de migration de produits pétroliers dans l'eau souterraine. Elle doit produire un rapport environnemental qui sera soumis à Environnement Canada mais pas au MDDEP. Toutefois, elle est

ouverte à nous transmettre la description des travaux qui seront entrepris pour décontaminer le site.

Réponse non satisfaisante.

IMTT : Dans le rapport final suite à l'enquête sur cet événement qui a été transmis à Environnement Canada et à Transport Canada le 25 février 2008 par courrier, la quantité déversée indiquée est de 497 litres. C'est donc le chiffre final de la quantité déversée suite au bilan de l'inventaire avant et après l'événement. Nos documents internes montrent également qu'à un moment donné, nous croyions que la quantité déversée était supérieure. Cependant, le bilan final a établi la quantité à 497 litres.

- page 66, section 6.3.5, plan des mesures d'urgence – mise à jour du plan

Question: Avez-vous l'intention de mettre à jour votre plan d'urgence existant notamment en y ajoutant un scénario d'intervention détaillé (minute par minute) pour chacun des deux scénarios alternatifs retenus dans cette étude d'impact? (dans le plan d'urgence actuel, il n'y a qu'un scénario d'intervention détaillé et c'est en cas d'urgence maritime au terminal)

Commentaire : La réponse est non, car ce ne serait pas exigé en vertu de l'article 8 de la LCPE (1999).

Réponse non satisfaisante.

L'historique d'événements survenus par le passé, (Par exemple le 3 octobre 2007 et 19 décembre 2007) laissent croire que des délais d'intervention ne sont pas couverts, en particulier lorsqu'il faut aviser les partenaires qu'un événement accidentel majeur est en cours.

IMTT : Bien que ce ne soit pas requis par la réglementation fédérale, nous ajouterons un scénario minute par minute dans le PMU qui sera transmis ultérieurement.

- page 64, section 6.3.3, plan des mesures d'urgence – mise en œuvre du plan

Question : Expliquez-nous pourquoi les mesures indiquées à la section 6.3.3 et au plan d'urgence existant sont, selon vous, suffisantes pour faire face à un accident industriel majeur (déversement, incendie...).

Commentaire : La distance d'éloignement du terminal permettrait d'allouer un temps raisonnable à l'évacuation du secteur, selon l'entreprise.

Réponse non satisfaisante.

Comment la notion de temps raisonnable a-t-elle été évaluée pour une évacuation du secteur ? Quelles sont les bases de cette affirmation?

IMTT : Dans l'addenda fourni au MDDEP, il est indiqué que « Si un déversement majeur ou un rejet accidentel se produisait, la localisation éloignée du terminal permettrait d'allouer un temps raisonnable à l'évacuation du secteur. » Cette affirmation visait particulièrement les zones résidentielles localisées à plusieurs centaines de mètres des réservoirs. En fait, selon les scénarios étudiés, seules de grandes quantités de vapeurs de méthanol, suite à un déversement majeur, pourraient affecter quelques résidences ou des aires publiques au nord-est des installations de IMTT-Québec. Comme la formation et le déplacement d'un nuage de gaz peuvent prendre un certain temps à survenir, nous croyons que les services de police auraient le temps de boucler un périmètre de sécurité en direction nord-est avant que les conditions deviennent réellement dangereuses pour le public.

LISTE 4

QC- 4.12 a),b),c) et d)

Les réponses aux questions et commentaires, version juin 2010 ne permettent pas d'attester de la recevabilité du projet, sous l'angle de la couverture des risques financiers et environnementaux associés au projet du terminal d'IMTT Québec, sis au Port de Québec.

Notre correspondance du 6 janvier dernier, en pièce jointe, indiquait des pistes concernant la couverture des risques financiers liés à l'exploitation de ce projet. Ainsi, nous recommandions qu'IMTT fournisse une analyse des risques financiers associés à ce type d'entreprise, la méthodologie et les calculs pour estimer ces risques, ainsi que les moyens mis en place pour couvrir ces risques, telles des garanties financières ou une fiducie d'utilité sociale.

De plus, ces activités se déroulant dans le Port de Québec, nous voulons obtenir des informations complémentaires au sujet du partage des responsabilités avec le Port, en lien avec les risques d'exploitation et de postfermeture de ce terminal.

Le document « Réponses aux questions et commentaires du MDDEP » indique, à la question QC- 4.12 a),b),c)et d) , en page 45. que ces aspects sont assujettis aux ententes et obligations intervenues entre IMTT Québec et le Port de Québec, sans toutefois les fournir.

Dans ces circonstances, ce document ne nous permet pas de nous prononcer sur la recevabilité du projet, du point de vue de la couverture des risques financiers et environnementaux associés à ce projet.

Nous croyons qu'il faut relancer IMTT Québec concernant les informations demandées. À titre indicatif et sans restreindre la portée de la demande, IMTT pourrait nous fournir une copie du bail et/ou des ententes avec le Port de Québec traitant du partage des responsabilités intervenu entre les parties.

Par ailleurs, IMTT pourrait estimer les coûts d'un sinistre majeur au terminal, sur la base d'expériences vécues dans l'industrie, le cas échéant. D'autre part, sur la base de la vie utile du parc de réservoirs, quels seraient les coûts associés au démantèlement des installations d'IMTT-Québec dans le temps?

Enfin quels sont les moyens concrets qu'IMTT entend mettre en oeuvre (garanties financières, création d'une fiducie, contribution à la fiducie sur le volume transbordé annuellement au terminal, etc), pour assurer le financement adéquat des coûts associés aux dommages environnementaux potentiels, tant en exploitation, qu'au démantèlement des installations ainsi qu'en période postfermeture du terminal.

IMTT : IMTT-Québec souhaite avoir une discussion avec le MDDEP au sujet de ces demandes qui semblent dépasser le cadre d'une étude d'impact.

LISTE 5

QC et R-3.9: Dans sa réponse, le promoteur nous informe que les sols constituant le terrain de IMTT étaient à l'origine des sols propres (sans contaminants). Si les opérations qui se sont déroulées sur ce terrain depuis 1970 n'auraient pas contaminé les sols, ces derniers seraient encore propres en 2010. Or, ils ne le sont pas. Lors d'une rencontre avec le ministère, IMTT imputait cette contamination des sols aux utilisateurs précédents du terrain.

IMTT : Nous tenons à souligner que IMTT reconnaît sa responsabilité à l'égard de certains problèmes de contamination récents. Nous maintenons également que des problématiques observées sur le site occupé actuellement par IMTT-Québec ne peuvent être attribuables aux activités de IMTT-Québec.

IMTT pourrait-il élaborer sur ses obligations à l'égard de l'Administration portuaire en ce qui concerne la contamination des sols et de l'eau souterraine ainsi que pour la désaffectation du terminal ?

IMTT : IMTT-Québec souhaite avoir une discussion avec le MDDEP au sujet de ces demandes qui semblent dépasser le cadre d'une étude d'impact.

Quels sont les critères d'évaluation de la qualité des sols et de l'eau souterraine acceptés par l'Administration portuaire ?

IMTT : Nous croyons que le MDDEP devrait adresser cette demande à l'Administration portuaire de Québec.

QC et R3.13 a et b: Le suivi de la qualité de l'eau souterraine a été déposé pour les 3 dernières années (2006 à 2009). Il avait été demandé de déposer le suivi pour les 10 dernières années. Il n'y a aucune information sur les puits inactifs et désaffectés de même que sur l'installation et la désaffectation des puits. Les mesures de désaffectation ne sont pas indiquées à l'annexe C.

IMTT : Il s'agit d'une erreur de notre part, la demande initiale du MDDEP portant sur les trois dernières années. Le suivi pour les 10 dernières années est fourni avec la présente.

Nous n'avons aucune information en dossier sur les puits désaffectés dans la période 1996 à 2003 et comment ils le furent s'il y en a. Cependant, dans la période 2003 à 2010, le puits F96-12 a été endommagé en 2009 et fut scellé par Biogénie selon les normes en cette matière en 2009. Les puits F96-13 et F05-07 furent accidentellement détruits en 2008 par la machinerie lors des travaux de construction du muret du bassin de rétention autour des réservoirs 44, 45 et 46. Aucune mesure particulière ne fut prise à notre connaissance.

On note des dépassements pour les sulfures dans certains puits (F99-01, F03-01, F05-07, F05-08, F01-01, F01-02, F01-03, F05-04, F05-05, F05-06). Certains dépassements sont répétitifs. Expliquer.

IMTT : Aucun produit entreposé par IMTT ne peut expliquer les dépassements en sulfures observés dans les puits d'observation sur l'ensemble du site. Cependant, après discussion sur ce point avec le propriétaire de notre terrain soit l'Administration Portuaire de Québec, ce problème de sulfures est également observé dans d'autres secteurs des Battures de Beauport. À titre d'hypothèse, il est à noter que la papetière à proximité d'IMTT a utilisé un procédé à base de bisulfite de sodium pendant plusieurs années pour la production de pâte. Les effluents de cette papetière à une autre époque pourraient possiblement expliquer la présence de sulfures dans les matériaux qui ont servi à créer la péninsule de Beauport ou dans les eaux souterraines du secteur. La présence de copeaux et d'écorces de bois sont largement observés dans le sol sur les terrains d'IMTT dus aux activités antérieures de cette papetière.

Que s'est-il produit au puits F08-03 en mai 2009 pour les HP C10-C50 soient à 989 000 microg/l et le phénanthrène à 95 microg/l ? Ces 2 contaminants excèdent le critère de Résurgence en Eau de Surface et d'Infiltration dans les Égouts (RESIE) de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEP.

IMTT : Le puits F08-03 fut construit pour caractériser le secteur suite au déversement d'essence du 19 décembre 2007. Une identification des produits pétroliers dans ce puits tel que demandé par la direction régionale a conclu que le produit présent était du diesel. Pour la suite de la réponse, voir la mise à jour du plan d'action ci-haut.

De plus, est-ce que ces analyses de suivi ont été réalisées par un laboratoire accrédité par le MDDEP ?

IMTT : Oui.

PAR TÉLÉPHONE

Comparaison complète du chap 8 du code de construction doit être faite dans un tableau avec les différences.

IMTT : Nous sommes actuellement à compléter cette comparaison, qui demande de recueillir de nombreuses informations auprès des concepteurs et des constructeurs de nos réservoirs. Nous fournirons une réponse à cette question dans un envoi distinct.

LISTE 6 (12 juillet 2010)

Commentaires

La question QC-3.13 a) demandait d'identifier et localiser sur une figure les 22 puits présents ainsi que ceux disparus en indiquant les puits actifs, inactifs et désaffectés.

Fournir un historique de l'installation ou de la désaffectation des puits d'observation.

Indiquer les mesures prises lors de la désaffectation des puits d'observation.

Une carte est présentée en annexe C; on note la présence de 35 puits d'observation identifiés comme étant existant; cependant il n'y a aucune indication distinguant les puits actifs, inactifs, ou désaffectés et aucune mention sur l'historique et des mesures prises lors de la désaffectation des puits d'observation.

La question QC-3.13 b) demandait de fournir les résultats du suivi environnemental des eaux souterraines couvrant les dix dernières années incluant un tableau récapitulatif avec comparaison aux valeurs réglementaires de la Ville de Québec et aux critères de résurgence en eau de surface et d'infiltration dans un égout de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Les tableaux présentés couvrent les années 2006 à 2009 et non dix ans tel que demandé.

La question QC-3.13 c) demandait de présenter l'hydrogéologie de la propriété. Une carte piézométrique est jointe en annexe C. Sur cette carte on remarque que les mesures pour établir la piézométrie se sont effectuées les 11, 12 et 13 mai 2009. À cet effet il n'est pas approprié d'échelonner la prise de mesures de niveaux d'eau sur 3 jours car la nappe phréatique peut fluctuer durant cet intervalle de temps et d'autre part, le site à l'étude peut être affecté par les marées du fleuve Saint-Laurent influençant les niveaux mesurés de l'eau souterraine. De plus on remarque sur cette carte un faible cône de dépression sur les puits d'observation F01-04 et F96-08 (comme si ces puits étaient en pompage) modifiant l'écoulement de l'eau souterraine. Ainsi la carte présentée est discutable et ne reflète pas nécessairement la situation de l'écoulement souterrain en condition statique; de sorte qu'advenant une fuite ou un déversement de produits chimiques, l'endroit où se fera le suivi de la qualité de l'eau souterraine ne sera pas nécessairement le plus approprié.

Conclusion – Recommendation

Des questions ont été formulées et des réponses partielles ont été présentées. Il faudra reconduire ces questions en précisant les informations manquantes notamment ::

- L'identification des puits actifs inactifs et désaffectés et leur historique

IMTT : Voir la réponse ci-haut.

- Mesures prises lors de la désaffectation de puits d'observation

IMTT : Voir la réponse ci-haut.

- Pourquoi le suivi environnemental de l'eau souterraine ne couvre que trois ans au lieu des dix ans demandés

IMTT : Voir la réponse ci-haut.

- Refaire la carte piézométrique; informer l'initiateur du projet que la prise des mesures des niveaux de l'eau souterraine doit se faire au cours d'une même journée; éventuellement de tenir compte de l'effet des marées lors de l'établissement de la piézométrie

IMTT : Nous informerons notre consultant de ce commentaire et nous en tiendrons compte lors des prochains échantillonnages. Lors de l'échantillonnage du printemps 2010, les niveaux furent pris au cours d'une même journée.

LISTE 7 (19 juillet 2010)

Le code de construction du Québec, chapitre VIII, n'est pas respecté. Il faudrait que l'initiateur de projet nous cible les différences entre les exigences du code de construction et celles qui ont servies de base à la construction des sept réservoirs visés par le projet.

IMTT : Voir plus haut.

Le code de sécurité du Québec, chapitre VI, n'est pas respecté. Il faudrait que l'initiateur de projet nous cible les différences entre les exigences du code de sécurité et celles qui ont servies de base à l'exploitation des sept réservoirs visés par le projet.

IMTT : Voir plus haut.

Le règlement sur les matières dangereuses n'est pas respecté. Bien qu'actuellement, il ne semble pas y avoir de matières dangereuses qui soient entreposées au sens du règlement, il est possible que l'initiateur de projet entrepose éventuellement et tel qu'on peut le voir dans le tableau de la réponse R-4.4 de la page 34 du document, les huiles lubrifiantes entre autres. L'initiateur de projet doit cibler les exigences du règlement qui ne sont pas respectées par le ou les réservoirs visés dans le projet.

IMTT : IMTT-Québec n'a pas de projet d'entreposage de matières dangereuses résiduelles en ce moment au terminal. Ceci ne pourrait également jamais être le cas. Si un projet se présente, nous répondrons aux exigences applicables à ce moment.

Indiquer le nombre de déplacements, réceptions, expéditions des camions, des wagons et des navires au site de IMTT-Québec tel que demandé à la question QC-4.1. Bien que l'initiateur de projet considère cette information confidentielle, elle sera nécessaire aux fins d'évaluation des risques.

IMTT : Une réponse a été transmise au ministère.

Dans la liste des produits pouvant être entreposés au terminal de IMTT-Québec énoncée à la réponse R-4.4 de la page 34 du document, retrouve-t-on des produits plus toxiques, inflammables ou explosifs que ceux qui ont été utilisé dans l'élaboration des scénarios alternatifs? Si oui, expliquez votre choix.

IMTT : Il y a possiblement des produits plus toxiques et inflammables dans cette liste. L'évaluation des risques technologiques a porté sur les produits qui étaient actuellement entreposés au terminal et qui le seront dans un avenir connu. Nous assumons que si des produits plus particuliers comme le benzène par exemple, devaient être un jour entreposés en grandes quantités au terminal, il serait requis de revoir l'analyse des risques et la planification d'urgence en conséquence.

Concernant la réponse R-4.5 à la page 35 du document, existe-t-il un risque de réactivité dans le fait d'envoyer toutes les eaux pluviales contaminées soit dans le réseau de la Ville, du port de Québec, du système de traitement de IMTT-Québec ou vers un site externe approuvé, sachant que les produits entreposés dans les différents terminaux (et pouvant contaminer les eaux pluviales) ne sont pas tous compatibles entre eux? Élaborez votre réponse.

IMTT : Il n'y a pas de risque de réactivité entre les produits entreposés au terminal d'IMTT en ce moment. Le seul produit qui peut être réactif avec tous les autres produits est le peroxyde d'hydrogène concentré (50% et 70%). Ce produit est entièrement entreposé et manipulé dans une installation séparée du terminal d'IMTT soit l'installation de Evonik. Le réseau d'égout est séparé de celui du terminal principal d'IMTT.

Dans le tableau 9 - Liste des accidents survenus entre 2003 et 2009, la description de l'évènement du 19 décembre 2007 est « inconnue », alors qu'à la page suivante (p.54), on décrit en détail l'évènement en question. Une erreur s'est-elle glissée dans le tableau ?

IMTT : Voir plus haut.

Il faudra obtenir une copie du PMU mis à jour et incluant les scénarios alternatifs présentés dans l'étude d'impacts concernant les sept nouveaux réservoirs.

IMTT : Une copie du plan révisé sera transmise.

Tel qu'il est mentionné dans la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement au point 5.3 Plan préliminaire des mesures d'urgence (PMU), un plan d'action détaillé (scénario d'intervention minute par minute) pour le scénario alternatif identifié dans l'analyse de risques comme celui ayant les conséquences les plus étendues devra être soumis. On devra le retrouver assurément dans la version finale du PMU.

IMTT : Voir plus haut.

Étude de bruit

1 Réponses aux questions QC-3.7 a), b), et c) et QC-5.3 a), b) et c)

Annexe A – Étude de bruit

1.1 Étude de bruit page 5 : Section 3.3 – Conditions météorologiques

La section 3.3 précise que lors des différents relevés sonores, les conditions météorologiques ont respecté les spécifications de la Note d'instructions 98-01. Selon les données météorologiques à l'annexe C du rapport, la vitesse du vent a excédé la vitesse maximale de 20 km/h pour la période de 21h00 à 22h00. Des corrections ou précisions devront être apportées.

1.2 Étude de bruit page 5 : Section 4 - Normes

Les niveaux sonores maximums permis pour les catégories de zonage de type IV (industriel) et de type III (parcs récréatifs) de la Note d'instructions 98-01 devront être ajoutés au tableau 2.

1.3 Étude de bruit page 9 : Section 6.3.1 – Description du modèle acoustique

Transmettre les valeurs des $L_{Ar,1h}$ et $L_{Aeq,1h}$ obtenues lors des relevés sonores aux limites du site d'IMTT.

1.4 Étude de bruit page 13 : Section 6.3 – Modélisation de l'impact sonore aux résidences

Les niveaux sonores maximums permis pour une source fixe sont établis dans la Note d'instructions 98-01. Les niveaux acoustiques d'évaluation ($L_{Ar,1h}$) de la source sont comparés aux niveaux sonores proposés pour les différentes catégories de zonage (catégories I, II, III et IV) prévues à la note. Le $L_{Ar,1h}$ est le niveau de pression acoustique continu équivalent horaire pondéré A ($L_{Aeq,1h}$) prévu pour les activités d'IMTT auquel est ajouté l'un des termes correctifs lorsqu'ils sont applicables. Les termes correctifs K_I , K_T et K_S sont respectivement définis aux annexes III, IV et V de la Note d'Instructions 98-01.

Le tableau 6 indique que le niveau de pression acoustique continu équivalent horaire pondéré A ($L_{Aeq,1h}$) prévu pour les activités d'IMTT (bruit particulier) à la résidence R1 est de 35 dBA. Le promoteur devra évaluer le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ar,1h}$) d'IMTT prévu à la résidence R1 et le comparer avec le niveau sonore maximum permis par la note d'instruction.

1.5 Étude de bruit page 9 : Section 6.3 – Modélisation de l'impact sonore aux résidences

Étude de bruit page 15 : Section 7. – Conclusion

Le promoteur devra inclure aux tableaux 6 et 8 les niveaux acoustiques d'évaluation ($L_{Ar,1h}$) prévus selon le scénario l'exploitation retenu pour le terminal ainsi que les limites de bruit permis selon la Note d'instructions et ce, pour les points suivants :

- limites du site du terminal;
- parc nautique.

1.6 Étude de bruit page 13 : Section 6.3.3 – Impact sonore simulé pour le scénario d'opération maximal

La cartographie des isophones présentés à la figure 11 devra couvrir l'ensemble de la zone d'étude, soit la résidence R1 et le parc nautique.

1.7 Étude de bruit page 15 : Section 7. – Conclusion

Selon les résultats présentés à la page 22 et la méthodologie retenue par le promoteur pour établir le bruit résiduel (voir section 6.1), la limite de bruit à la résidence de l'avenue Vitré serait de 52 dBA (52,4). Des corrections devront être apportées au rapport.

IMTT : L'étude de bruit a été revue pour tenir compte de ces commentaires et, préalablement à un dépôt final, une nouvelle version a été transmise pour validation à la personne responsable de cet aspect au MDDEP.