

# DÉCLARATION DE RÉVISION GÉNÉRALE

## PROJET D'UN TERMINAL MARITIME DE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ ET D'UN QUAI POLYVALENT DE IRVING OIL LIMITED

MAI 2004

Préparé par le :  
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements  
locaux

# 1. INTRODUCTION

---

Cette Déclaration de révision générale présente des opinions du Comité de révision technique (CRT) concernant l'Étude d'impact sur l'environnement (EIE) d'un projet d'un terminal maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'un quai polyvalent proposé par Irving Oil Limited à l'installation de Canaport à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. L'installation de Canaport de Irving est située près du chemin Red Head à Saint-Jean sur les rives de la baie de Fundy.

Les installations du projet comprennent l'infrastructure nécessaire pour recevoir, entreposer et regazéifier le GNL qui est déchargé à partir des navires-citernes à un quai à usages multiples et pour transporter le gaz naturel par un pipeline à la raffinerie Irving à Saint-Jean. Le terminal serait exploité sur une base continue, et aurait une capacité nominale de 28,3 millions de pieds cubes standards par jour (1 000 millions de pieds cubes standards par jour = MMPCSJ).

Le quai servirait au déchargement du bitume émulsifié ou de l'Orimulsion<sup>®</sup> des navires citernes qui serait ensuite livré aux réservoirs de stockage à l'installation de Canaport. Énergie NB avait reçu du Cabinet du Nouveau-Brunswick un agrément à la suite d'une EIE l'autorisant à décharger l'Orimulsion<sup>®</sup> à la monobouée « monobuoy » de Canaport dans le cadre du projet de remise à neuf de Coleson Cove. Depuis cet agrément, Énergie NB a demandé que l'emplacement de la livraison du combustible soit modifié. Le projet du quai à usages multiples pour le GNL de Irving comprend l'évaluation des effets liés à ce changement par rapport à la livraison du combustible pour l'Orimulsion<sup>®</sup>.

Une étude d'impact sur l'environnement intitulée « Étude d'impact sur l'environnement du projet d'un terminal maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'un quai polyvalent » a été préparée conformément au *Règlement sur les études d'impact sur l'environnement (87-83)* de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement* pour répondre aux exigences d'un rapport d'étude global en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)*. La DIE a été fondée sur le mandat préparé par Irving, qui a été étudié par le Comité de révision technique, et que Irving a fourni au public pour obtenir ses réactions. La DIE doit répondre aux instructions finales, délivrées par la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux le 25 mars 2002. La première ébauche de la DIE a été soumise par Irving le 4 novembre 2003 pour étude par le Comité de révision technique. À la suite des lacunes notées, des précisions demandées et des travaux supplémentaires à effectuer mentionnés par le Comité de révision technique, le rapport a été révisé afin de répondre aux Instructions.

Le Comité de révision technique (CRT) pour ce projet comprend des représentants des organismes suivants :

Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick  
Ministère des Ressources naturelles du Nouveau-Brunswick  
Ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick  
Ministère de la Santé et du Mieux-être du Nouveau-Brunswick  
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick  
Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick  
Secrétariat à la Culture et au Sport du Nouveau-Brunswick  
Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick

Ville de Saint-Jean  
Administration Portuaire de Saint John  
Agence canadienne d'évaluation environnementale  
Environnement Canada  
Pêches et Océans Canada  
Transports Canada  
Autorité de pilotage de l'Atlantique  
Association des pilotes du havre de Saint-Jean  
Ressources naturelles Canada

Le principal objectif de la DIE est de prédire les effets sur l'environnement si le projet est entrepris.

Si, compte tenu des conseils du CRT, les autorités fédérales responsables en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et la ministre provinciale de l'Environnement sont convaincues que la DIE est complète, la prochaine étape est de faire participer le public, par des consultations, à l'évaluation des effets environnementaux que pourrait avoir ce projet et de l'importance de ces effets.

La Déclaration de révision générale résume les opinions du CRT concernant la DIE.

La Déclaration de révision générale détermine les effets possibles qui devraient être portés à l'attention de la ministre et du public. La plupart des projets peuvent avoir un certain impact sur un élément environnemental important ou plus (EEI). L'information dans la DIE doit cerner les secteurs ou les mesures qui ont des effets jugés importants ainsi que ceux qui ont des effets jugés non importants. Ainsi, il faut établir une échelle de référence pour déterminer la portée des effets environnementaux afin de comparer leur importance relative. Il s'agit de critères pour établir le seuil d'importance, et cette échelle est présentée pour chaque EEI dans la section 5.0 de la DIE. L'analyse des effets, les mesures d'atténuation, le suivi et la surveillance proposés pour chacun des EEI sont aussi documentés dans la section 5 et sont résumés dans une autre section de la DIE à l'annexe G.

## **2. EXAMEN DE L'ÉTUDE**

En général, la DIE est jugée acceptable et a répondu aux questions soulevées dans les Instructions finales.

### **2.1 SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET**

Les Instructions exigeaient une analyse des solutions de rechange dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement. La solution « aucun projet, aucune mesure », les autres emplacements, le choix d'autres tracés pour le pipeline de gaz naturel, les autres modes de transport, la manutention et la vaporisation du GNL, l'approvisionnement d'énergie électrique, les corridors d'expédition et les postes de mouillage et les autres modèles de dispersion ont été examinés par le promoteur. On prévoit que cette analyse contribuera à faire encore mieux comprendre le projet. Le CRT est généralement convaincu que l'information présentée offre une base adéquate aux fins de comparaison.

## 2.2 EFFETS POSSIBLES

**Qualité de l'air :** Le CRT est généralement satisfait de l'information présentée dans la section sur la qualité de l'air et est généralement d'avis avec les conclusions du rapport de l'EIE.

Ce projet devrait faire augmenter les émissions de gaz à effet de serre de 386 411 tonnes par année pendant l'exploitation en raison principalement du vaporisateur à combustion submergé utilisé pour regazéifier le GNL et le transformer en gaz naturel en vue de son transport par pipeline.

Le CRT reconnaît que l'établissement de critères d'un seuil d'importance pour les émissions de gaz à effet de serre du projet représente un défi contrairement à bon nombre d'émissions atmosphériques et de particules. Le dioxyde de carbone est mélangé immédiatement et entièrement avec les autres gaz atmosphériques dès son émission et peut être réglé de façon adéquate et de façon globale. La science actuelle a fait des progrès, au point de contrer les effets des changements climatiques sur les écosystèmes sur une base régionale mais pas au niveau d'un projet particulier. Ainsi, le CRT a obligé le promoteur à axer la DIE sur le dépistage des meilleures technologies disponibles et les plus rentables pour minimiser les émissions de gaz à effet de serre. Il a exigé que le promoteur établisse une méthode de gestion adaptée pour les émissions de gaz à effet de serre pendant la durée de l'exploitation de l'installation. En outre, ce projet serait assujéti au régime de gros émetteurs finals qui est établi actuellement conformément au *Plan des changements climatiques* du Canada. Il faudra négocier des ententes de réduction des émissions de gaz à effet de serre exécutoires pour la première période d'engagement conformément au protocole de Kyoto, ou régler les émissions de ce projet par voie de législation. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les gros émetteurs finals seront établis par rapport à l'intensité des émissions (émissions par unité de production). À titre de gros émetteur final, Irving devra respecter ces objectifs fondés sur l'intensité.

On a demandé une évaluation des effets des émissions du trafic des véhicules. Une modélisation de dispersion a été entreprise pour déterminer les effets des particules, des hydrocarbures (p. ex. COV), du monoxyde de carbone et de l'anhydride sulfureux à cinq récepteurs le long du chemin de Red Head, à partir de la promenade Ocean jusqu'au chemin d'accès à Canaport et à la plage Mispec. Les membres du CRT étaient d'avis que les concentrations maximales au niveau du sol prévues le long du chemin sont bien inférieures aux normes provinciales pour l'air ambiant.

La circulation des véhicules et les activités de construction ainsi que l'équipement produiraient du bruit pendant la construction et l'exploitation du projet. Une surveillance du niveau de pression acoustique de base a été effectuée à huit endroits de l'avenue Grandview le long du chemin Red Head jusqu'à Canaport et une modélisation a été entreprise pour déterminer les effets du bruit pendant la construction et l'exploitation de l'installation. La modélisation a indiqué que pendant l'exploitation, le bruit pendant le jour augmenterait légèrement par rapport à l'équivalent le plus élevé d'une heure pendant le jour. Compte tenu de la nature rurale de la région, les niveaux de son étaient très faibles pendant la nuit. L'augmentation des niveaux de pression acoustique pendant l'exploitation la nuit serait décelable par rapport au niveau de base actuel, mais la pression acoustique prévue serait inférieure à une limite de 55 dBA utilisée largement. Des mesures d'atténuation comme une zone tampon avec des arbres et un mur de pierre substantiel entre l'installation et les résidences les plus près telles que proposé par Irving réduiraient encore les émissions de son pour les récepteurs résidentiels le long du chemin Red Head.

Même s'il est reconnu que la construction sera d'une durée relativement courte, l'enfoncement des pieux qui pourrait avoir lieu en dehors des heures normales et pendant les

heures de la nuit sans mesures d'atténuation additionnelles n'est pas acceptable au CRT. Le promoteur s'est engagé à planifier cette activité dans la mesure du possible pendant la journée et au moment de l'année où les fenêtres ne seraient pas ouvertes. De plus, un plan d'atténuation des émissions de son devra être établi avant la construction à la satisfaction du CRT. Le plan d'atténuation des émissions de son comprendrait des mesures de contrôle du bruit et l'engagement d'Irving de travailler aussi avec les propriétaires fonciers et ceux à la plage Mispec si une nuisance causée par le bruit était indiquée.

**Eau souterraine** : Irving s'est engagée à mettre en œuvre un plan d'urgence pour fournir temporairement de l'eau pendant la construction et à réparer ou à remplacer les puits qui seraient endommagés de façon permanente, si le projet a des effets néfastes sur les puits. Le CRT a demandé des détails concernant la surveillance des puits avant la construction et la prise de mesures détaillées par Irving en cas de plainte. Irving s'est engagée à adopter ces mesures et celles-ci sont indiquées dans la DIE. Le CRT est d'avis que les mesures d'atténuation précisées pendant la construction des pipelines et du terminal de GNL, protégeront adéquatement les approvisionnements en eau à proximité du projet.

**Effets sur le milieu marin** : La conception et la méthode de construction pour le quai ont été modifiées par rapport à la description originale du projet. Elles exigeront probablement la modification du plancher océanique. Cette modification englobera une zone d'environ 9 375 mètres carrés du fond et le déplacement latéral d'environ 25 000 mètres cubes de matériaux du plancher océanique. Compte tenu de l'ampleur de la modification, il faudrait une autorisation de détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson (DDP) du MPO. Avant l'octroi de l'autorisation DDP conformément au paragraphe 35.2 de la *Loi sur les pêches*, le promoteur doit préparer un plan de compensation de l'habitat du poisson pour étude et approbation par le MPO. Un permis d'immersion en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* devra probablement aussi être obtenu d'Environnement Canada. L'autorisation de la *Loi sur les pêches* exigera probablement une surveillance et un suivi pour vérifier les effets prévus de la modification du plancher océanique et évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation. Une analyse des caractéristiques physiques et chimiques des sédiments servira à déterminer si une surveillance s'impose pour le permis d'immersion.

Dans le cadre des exigences de l'EIE pour la remise à neuf de Coleson Cove d'Énergie NB, une évaluation comparative des risques écologiques des déversements d'Orimulsion<sup>®</sup> contre le mazout n° 6 dans la baie de Fundy a été entreprise. L'évaluation comparative des risques écologiques a révélé qu'étant donné le comportement, l'effet biologique et les propriétés toxicologiques réduites de l'Orimulsion<sup>®</sup>, les risques écologiques pour les écosystèmes de la baie de Fundy étaient plus faibles que les risques actuels d'un déversement de mazout n° 6. Selon ces conséquences écologiques et la probabilité réduite d'un déversement grâce aux mesures de prévention prévues (y compris l'expédition d'Orimulsion<sup>®</sup> dans des navires à double coque seulement), l'évaluation comparative des risques écologiques a révélé également que les déversements provenant du transport de l'Orimulsion<sup>®</sup> dans la baie de Fundy présentent un risque écologique plus faible pour les ressources aquatiques que le risque que représentent actuellement les expéditions du mazout n° 6. Énergie NB a commandé un addenda à l'évaluation comparative des risques écologiques concernant les modifications à la prestation du combustible de la monobouée de Canaport au quai à usages multiples proposé. Ce document a été évalué par le CRT pendant l'examen de la DIE du projet de GNL et est mentionné dans la DIE.

Même s'il ne s'est jamais produit un déversement substantiel de GNL dans le milieu marin, le CRT a demandé que les effets d'un déversement causé par un accident marin soient évalués. Le CRT accepte les conclusions selon lesquelles pendant l'exploitation normale, aucun effet environnemental néfaste important ne se produira probablement. L'effet d'un

déversement d'une grande quantité d'Orimulsion® et de GNL en cas d'accident, de défaillance et d'événement imprévu serait considérable mais selon le bilan de sécurité relatif au GNL et à l'Orimulsion®, un tel incident est très peu probable. Les engagements pris dans la DIE concernant les aspects de la sécurité de la navigation maritime et des transferts de la cargaison, et la prévention des déversements, sont des mesures d'atténuation importantes.

La Federal Energy Regulatory Commission (FERC), en collaboration avec la Garde côtière des États-Unis, effectue actuellement une recherche pour mieux comprendre le comportement du GNL lors de son déversement dans le milieu marin. Comme il est mentionné dans la Section sur la santé et la sécurité ci-dessous, le promoteur devra repérer et analyser cette information avec les membres responsables du CRT et lorsque cela est approprié, l'intégrer au Plan d'intervention d'urgence et à d'autres aspects de la gestion de l'installation.

**Poisson d'eau douce et habitat du poisson** : Au fur et à mesure que les détails des projets ont été mis au point, il a été déterminé que le plan de l'installation de GNL entraînerait la déviation d'une section d'un cours d'eau : le ruisseau de l'étang de Canaport. Le cours d'eau soutient des habitats du poisson et la déviation exigera probablement une autorisation pour la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson conformément au paragraphe 35.2 de la *Loi sur les pêches*. Avant la délivrance de l'autorisation DDP, le promoteur doit préparer un plan de compensation de l'habitat du poisson pour étude et approbation par le MPO. Il faudra probablement assurer une certaine surveillance et un suivi de l'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation de l'habitat du poisson. De plus, les détails n'ont pas encore été fournis pour les passages de cours d'eau liés à la construction du pipeline. Le promoteur devra soumettre des plans de protection de l'environnement pour ces passages, qui devraient être approuvés avant la construction.

**Milieux terrestres et terres humides** : Les terres humides ont été évitées dans la mesure du possible lors du choix du site. Deux terres humides sont situées à moins de 30 mètres du tracé du pipeline de gaz naturel proposé. Le CRT est satisfait des mesures d'atténuation, de la surveillance et du suivi proposés pour les terres humides et les reptiles et les amphibiens.

**Oiseaux migrateurs** : Le CRT est satisfait des mesures d'atténuation proposées pour les oiseaux migrateurs. La DIE précise que l'éclairage des réservoirs de stockage de GNL et du quai sera conçu dans la mesure du possible de façon à minimiser l'attraction des oiseaux et à prévenir les collisions. En plus du suivi prévu au chapitre 5 de la DIE, le CRT a exigé que Irving note toute mortalité d'oiseau qui semble avoir été causée par l'attraction à la lumière ou aux ouvrages et consulte le Service canadien de la faune d'Environnement Canada pour discuter d'autres possibilités de conception ou techniques de déroutement. Le suivi révisé est fourni à l'annexe G de la DIE.

De plus, il faut noter que l'agrément de l'EIE du projet de remise à neuf de Coleson Cove d'Énergie NB exigeait une étude des effets chroniques de Orimulsion® sur les oiseaux de mer adultes et leurs œufs. Les résultats de cette étude devraient servir à réviser les plans d'intervention en cas de déversement, selon ce qui s'appliquera à l'avenir.

**Pêches commerciales** : Pour des raisons de sécurité, Irving Oil Limited a demandé une zone d'exclusion des navires, y compris des activités de pêche commerciale, des eaux près du terminal maritime proposé pendant la construction et l'exploitation. Irving Oil Limited a tenu des consultations continues avec les pêcheurs locaux qui pourraient subir les effets de ce projet. Il faudra un programme de surveillance et de suivi pour documenter tous les

changements par rapport à l'activité de pêche dans la zone du projet et tout dommage imprévu aux engins de pêche à l'extérieur des zones d'exclusion et des voies de navigation maritime.

**Santé publique et sécurité** : Lors de l'établissement des critères de l'emplacement d'une installation de GNL, il faut prendre les dispositions pour assurer une zone d'exclusion qui tient compte des effets d'un incendie ou de la dispersion de vapeur résultant d'une défaillance ou d'un événement imprévu. Les zones d'exclusion sont établies par la modélisation de l'étendue de la dispersion de la vapeur et du rayonnement thermique fondée sur le plan de l'installation proposée et les conditions environnementales locales. Les défaillances particulières et les événements imprévus qui doivent faire l'objet d'une modélisation et les techniques de modélisation approuvées sont précisés dans la norme CSA-Z276 *Liquefied Natural Gas (LNG) – Production, Storage, and Handling*.

De plus, le CRT et le public (lors de la rédaction des Instructions) ont demandé que d'autres modélisations soient effectuées. Plus précisément, on a demandé que l'on détermine les effets du scénario du pire cas qui a été modélisé comme suit 1) un déversement de dix minutes d'un trou de 5 cm de diamètre dans une tuyauterie de procédé, 2) un déversement de dix minutes à un quai de déchargement d'un navire-citerne par un bras de déchargement de 41 cm sur terre et dans l'eau, 3) un déversement instantané de 25 000 m<sup>3</sup> de GNL d'un compartiment d'un navire-citerne de GNL dans le milieu marin et une ouverture de 5 m<sup>2</sup> à la ligne d'eau dans un des compartiments d'un navire-citerne de GNL et 4) un incendie dans le réservoir de stockage du pétrole brut.

Le CRT a entrepris une analyse détaillée des résultats de modélisation et est convaincu que les zones d'exclusion répondent aux exigences par rapport à la distance de protection contre le rayonnement thermique et à la distance de dispersion d'un mélange inflammable de la CSA-Z276. Il faut noter qu'un des niveaux de flux thermique s'étend sur le terrain au-delà de la propriété appartenant à Irving. C'est la valeur 5 kw/m<sup>2</sup> (où une personne peut connaître des brûlures du 2<sup>e</sup> degré dans moins de 30 secondes) d'un incendie comportant toute la cuvette de rétention du réservoir de stockage de GNL. Le code interdit l'utilisation de toute zone pour le regroupement à l'extérieur de groupes de 50 ou plus à l'intérieur de ce niveau de flux thermique au moment du choix de l'emplacement de l'installation. Cette exigence a été satisfaite.

De plus, les résultats de la modélisation de l'incendie dans le réservoir de stockage de brut ont indiqué qu'il y a une zone tampon adéquate entre les réservoirs de stockage de GNL et les réservoirs de brut. Les résultats du pire scénario catastrophique du n° 3 ci-dessus révèlent que le nuage de vapeur inflammable de la limite inférieure d'un tel déversement pourrait dériver dans la direction du vent au-dessus de l'eau sans information, sur une distance de 4 142 m. Même si un tel déversement marin ne s'est jamais produit dans l'histoire de l'expédition de GNL, si un déversement instantané semblable devait se produire, il serait probablement accompagné d'une source d'inflammation. Cet incendie créerait un risque extrême pour l'équipage des navires, mais il aurait un impact limité sur le grand public. Comme il a déjà été mentionné, il est reconnu qu'il existe très peu d'expérience réelle concernant le comportement et les effets possibles d'un déversement de GNL dans le milieu marin en particulier. Le CRT a découvert des recherches sur le comportement de GNL dans le milieu marin qui devraient être divulguées bientôt par la Garde côtière américaine et la Federal Energy Regulatory Commission (FERC). Le CRT a pris contact avec la FERC afin de suivre les résultats de cette recherche et d'autres. Le promoteur devra repérer et analyser cette information avec les membres responsables du CRT et lorsque cela est approprié,

l'incorporer au Plan d'intervention d'urgence et d'autres aspects de la gestion de l'installation. Le CRT a aussi noté qu'un autre chemin d'accès à la propriété de Canaport d'Irving devrait être prévu en cas d'urgence.

Tous les aspects de la conception et de la construction de l'installation doivent être conformes à plusieurs codes et règlements, y compris l'Association canadienne de normalisation, la National Fire Protection Association, la Society of International Gas Tanker and Terminal Operators, la American Society of Mechanical Engineers, la American Petroleum Institute, et bien d'autres. L'installation de GNL est également assujettie aux règlements sur les urgences environnementales en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

À titre de membre du CRT, le chef des pompiers de la ville de Saint-Jean s'est assuré que le promoteur s'engage à offrir des séances annuelles et initiales de formation aux premiers intervenants, à fournir de l'équipement spécialisé sur place et à garantir la participation du service d'incendie de Saint-Jean, de l'OMU NB, de l'OMU SJ et du bureau provincial du prévôt des incendies pour tous les aspects de l'élaboration du Plan d'intervention d'urgence. Le plan comprendrait de nombreux volets, dont des modalités de communication, des protocoles d'urgence en cas d'incendie et des structures de commandement et de contrôle. En plus du Plan d'intervention d'urgence, le promoteur élaborera et mettra en œuvre le Plan de santé et de sécurité pour les travailleurs de Irving, un système de gestion de la sécurité et de l'environnement et le Manuel de terminal maritime. Un certain nombre de questions de santé et de sécurité concernant les aspects marins de l'installation de GNL sont abordées dans la partie sur la navigation maritime.

**Usage des terrains** : Le site proposé pour l'installation de GNL est désigné I-2, Zone industrielle lourde, et l'installation de Canaport fait déjà partie d'une zone où la construction d'un terminal de GNL est permise. Le CRT s'assurera que des programmes de surveillance, de suivi et d'atténuation sont conçus, perfectionnés et offerts de concert avec des politiques, des programmes, des plans et des mesures pour toute la région, y compris, selon ce qui s'applique, des plans des usages des terrains municipaux et la *Politique de protection des zones côtières du Nouveau-Brunswick*.

**Ressources archéologiques et patrimoniales** : Des vérifications archéologiques sur place ont été effectuées dans des régions où le potentiel de ressources archéologiques était élevé et des photographies et vidéos sous l'eau ont été examinées pour déceler la présence de navires naufragés. Des ressources paléontologiques pourraient être découvertes pendant la construction du pipeline et des ressources archéologiques inconnues pourraient être identifiées pendant la construction du projet. Le rapport recommande certaines mesures d'atténuation, y compris un examen par un paléontologue de la roche-mère excavée découverte pendant la construction dans un secteur où le potentiel est élevé, d'autres essais archéologiques ou des zones tampons archéologiques, selon ce qui convient, la surveillance de l'activité de construction dans les régions où le potentiel est élevé et l'élaboration d'un plan de protection de l'environnement qui décrirait le protocole à suivre si des ressources archéologiques et patrimoniales sont découvertes. Le membre du CRT (Unité des services archéologiques) a indiqué le besoin de produire une cartographie et un essai photographique du bunker militaire de la Deuxième guerre mondiale sur la pointe Mispic puisque les ressources patrimoniales pourraient devenir inaccessibles pour des raisons de sécurité, si l'installation de GNL est construite. Irving s'est engagée à prendre cette mesure d'atténuation dans la DIE. Le CRT est satisfait des mesures d'atténuation.



**Utilisation des ressources et des terres par les autochtones** : Le promoteur a entrepris des consultations initiales avec l'Union des autochtones du Nouveau-Brunswick. Les consultations se poursuivent et le promoteur fera rapport des progrès aux autorités responsables.

**Réseau de transport routier** : Une étude a été entreprise pour déterminer les effets sur le réseau de transport actuel que pourrait avoir le trafic accru lié à la construction et à l'exploitation du projet. Le CRT n'a pas de grandes préoccupations concernant le projet en ce qui a trait à la sécurité du trafic et aux dommages causés à la surface du chemin. Les niveaux de service déterminés pour la construction du projet aux intersections de la promenade Bayside et du chemin Red Head et du chemin Red Head et du chemin d'accès à Canaport semblent raisonnables. Même si les niveaux de service n'ont pas été fournis pour le chemin Red Head et ont été fournis uniquement pour les intersections le long du chemin Red Head, l'affirmation que le réseau routier continuerait de fonctionner de façon efficace, compte tenu des mesures d'atténuation prévues pendant la période de construction de pointe, semble raisonnable. Les mesures d'atténuation proposées incluant le covoiturage, le décalage des quarts de travail, le transport par autobus, le transport maritime des matériaux et de l'équipement lourd cela est possible, ainsi que la sensibilisation des employés aux limites de vitesse.

Une section de Red Head Bluffs située du côté sud du chemin Red Head a une longue histoire de glissement de pente et a compromis l'utilisation des terres adjacentes (résidentielles). Le public a indiqué clairement, pendant la préparation des Instructions pour ce projet et lors des réunions tenues depuis 2001, qu'il existe des préoccupations concernant l'achalandage de ce chemin. Il craint que cette situation mène à un glissement de pente plus rapide. Les membres du CRT ont indiqué qu'ils ne possèdent pas l'expertise voulue pour évaluer l'affirmation contenue dans la DIS selon laquelle le trafic associé au projet pendant la construction et l'exploitation n'aurait pas d'autre impact sur l'instabilité de la route.

Le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux a embauché un consultant indépendant pour cette étude. La pente du chemin Red Head a été vérifiée et une analyse indépendante de la stabilité a été effectuée selon les registres des trous de forage et des sections précédentes. Les résultats de l'analyse de la stabilité sont conformes à l'examen du promoteur qui avait révélé que le facteur de sécurité des pentes actuelles est près de 1,00, c'est-à-dire que la zone est de façon inhérente instable. Cela veut dire que l'érosion naturelle au bas des pentes ainsi que les précipitations denses entraîneront l'instabilité de la pente. Le consultant indépendant a également vérifié une charge de circulation hypothétique sur le bord de la pente pour vérifier la distance du chemin où l'érosion naturelle pourrait progresser avant que la charge du trafic rende le chemin instable. Les résultats de l'enquête ont confirmé l'affirmation de la DIE, soit que la charge des véhicules est négligeable comparativement à la charge statique du sol, que constitue le terrain entre le chemin et la rive. L'analyse indépendante a révélé que c'est exact même si la pente subissait une érosion jusqu'à l'accotement du chemin.

**Main-d'œuvre et économie** : Le CRT est d'avis que l'essor économique et l'emploi générés par le projet profiteront aux résidents de la région locale, aux syndicats provinciaux, à l'industrie de la construction, à la communauté des affaires et à la province du Nouveau-Brunswick selon la *Politique énergétique du Nouveau-Brunswick*.

**Navigation maritime** : Les membres du CRT dont le mandat comprend le milieu marin et l'expédition, ont pendant l'analyse de la DIE exigé qu'un certain nombre d'autres éléments

importants soient inclus dans la DIE. D'autres devront être inclus si l'installation est approuvée. Les risques d'accidents marins et les scénarios de déversement devaient être inclus dans la DIE. Un manuel du terminal maritime serait préparé pour expliquer les procédures à suivre pour gérer le trafic maritime associé au projet dans le havre de Saint-Jean et au quai et pour assurer le respect de toutes les règles et de tous les règlements de navigation applicables. Un examen sous la quille serait effectué lors de la préparation du Manuel du terminal maritime et des modalités de sécurité maritime. La capacité de bateau de remorquage disponible est une préoccupation qui a été soulevée par le public et par le CRT. Irving a indiqué que des bateaux de remorquage d'une plus grande capacité seraient disponibles et que le nombre et la taille de ces bateaux seraient finalisés pendant la préparation du manuel. L'ébauche du Manuel du terminal maritime serait soumise au plus tard six mois avant l'exploitation du quai pour la revue et l'approbation d'un nombre d'agences fédérales. Il faut noter que Irving a fourni des réactions concernant la conception du quai à usages multiples à la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada pendant l'analyse de la DIE. Aux fins de l'analyse de la DIE, une zone d'exclusion des navires de GNL de 200 mètres a été acceptée pour le moment où les navires de GNL naviguent dans la baie de Fundy, et près du quai pendant le déchargement de GNL ou de l'Orimulsion®. D'autres consultations seront nécessaires pour déterminer la taille exacte de ces zones d'exclusion.

Le brouillard épais, la pluie, la neige et les vents forts dans la baie de Fundy auraient des effets sur l'exploitation du projet. L'Autorité de pilotage de l'Atlantique et les pilotes du havre de Saint-Jean veulent s'assurer que des procédures seront en place pour assurer la navigation sécuritaire des navires à destination et en provenance du quai dans des conditions météorologiques et marines variables, y compris des effets externes à proximité d'un très grand transporteur de pétrole brut à la monobouée. Ainsi, ils ont demandé que le promoteur entreprenne un exercice de simulation pour le quai proposé. Un simulateur de la zone de l'épi serait construit à l'aide des données locales (p. ex. météo, courants, marées), ce qui permettrait au pilote de simuler physiquement la navigation de navires virtuels à destination et en provenance du quai proposé. Cet exercice de simulation permettrait de finaliser les modalités de navigation et du terminal maritime, par exemple, lorsque les navires peuvent accoster au quai ou partir du quai, y compris les conditions de vent, de visibilité et les conditions marines bien définies qui doivent être respectées. Les membres du CRT ont indiqué que cet exercice de simulation doit être effectué avant la préparation du Manuel du terminal maritime afin que toute préoccupation concernant le déplacement des navires près du quai proposé et concernant le terminal de la monobouée puisse être abordée. Si le projet est approuvé, le CRT a indiqué que l'exercice de simulation doit être effectué avant la délivrance de l'agrément en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Avant toute expédition d'Orimulsion® ou de GNL dans la baie de Fundy, d'autres éléments doivent être soumis à diverses agences fédérales et approuvées par celles-ci. Un plan d'intervention en cas de déversement pour entreprendre l'intervention initiale en cas d'un incident au quai devra être présenté par Irving à titre d'exploitant de l'installation de manutention du pétrole. De plus, Irving devra s'assurer que l'organisation d'intervention certifiée, l'équipe d'intervention de l'Atlantique (ALERT), a un plan d'intervention afin d'intervenir en cas de déversement. Ces plans sont des exigences de la *Loi de la marine marchande* du Canada.

La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada gère le processus d'évaluation Termpol (publication TP743E) qui permet une évaluation approfondie des aspects de la navigation, de l'expédition et du transbordement des systèmes de terminaux maritimes pour la manutention en vrac du pétrole, des produits chimiques et des gaz liquéfiés.

L'établissement de mesures d'atténuation et d'une planification d'urgence efficaces pour protéger l'environnement est une nécessité. Il est à noter que l'examen des aspects de transport maritime de cette EIE a été effectué conformément aux normes du processus d'évaluation Termpol.

**Effets de l'environnement sur le projet** : Irving s'est engagée à construire l'installation de GNL selon des lignes directrices acceptées à l'échelon national pour la construction. Ressources naturelles Canada (RN Canada) a indiqué qu'il faudrait peut-être appliquer des normes conceptuelles plus rigoureuses pour le terminal de GNL en ce qui a trait aux tremblements de terre. Cet organisme pourrait recommander d'autres conditions si l'installation est approuvée. Ressources naturelles recommande également que l'instrumentation sur place du mouvement du sol sismique soit une condition pour permettre l'évaluation technique rapide de la secousse en cas d'un tremblement de terre violent. Cette instrumentation est exigée par les normes canadiennes et américaines.

### **3. RÉSUMÉ**

---

Il est conclu que le rapport de EIE est un document satisfaisant qui peut servir de base à une discussion publique du projet et de ses impacts.