

SOMMAIRE
DE LA PARTICIPATION PUBLIQUE

ÉTUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT

PROJET
DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL
MARITIME DE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ
(GNL) ET D'UN QUAI POLYVALENT DE
IRVING OIL LIMITED

JUILLET 2004

CONTEXTE

Dans son Rapport de l'étude d'impact sur l'environnement remis à la ministre, Irving Oil Limited propose de construire un terminal maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) et un quai polyvalent. Le gaz naturel désigné dans le projet serait destiné à la raffinerie Irving, pour répondre aux besoins du marché local et pour satisfaire la demande le long du corridor du pipeline actuel.

Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un gaz naturel qui a été refroidi à un degré où il se condense pour devenir liquide. Cette opération réduit son volume d'environ 600 fois, ce qui permet de livrer le gaz naturel par navire-citerne. Les installations indiquées dans le projet recevraient et entreposeraient le gaz naturel liquéfié qui est déchargé des navires-citernes, et reconvertiraient le gaz naturel liquéfié en gaz naturel pour ensuite l'acheminer vers un pipeline. Le calendrier de construction du projet proposé est de 42 mois et le coût estimé est de 750 millions de dollars.

Le 25 juillet 2001, le projet de GNL de Irving Oil a été enregistré en vue d'un examen conformément au *Règlement sur les études d'impact sur l'environnement* de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*. Le 14 décembre 2001, la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux a déterminé que le projet devait être soumis à une étude d'impact sur l'environnement selon le règlement en vigueur. Le 19 novembre 2001, il a été déterminé qu'une étude globale de l'impact sur l'environnement devait aussi être effectuée conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Les instances fédérales et provinciales ont convenu qu'un examen harmonisé du projet serait avantageux et offrirait au public des occasions coordonnées de réagir. Irving Oil pourrait aussi présenter un rapport d'étude d'impact sur l'environnement/rapport d'étude approfondie, aussi désigné sous le nom de Déclaration de l'impact environnemental (DIE) pour les processus fédéral et provincial.

Le 23 janvier 2002, le processus de consultation publique s'est amorcé avec le dévoilement du projet d'instructions suivi d'une période de 30 jours durant laquelle le public a formulé ses commentaires. Cette période a permis aux membres du public de soumettre des commentaires quant aux éléments qui devraient ou ne devraient pas être abordés dans la DIE. Le 25 mars 2002, les instructions finales comprenant les commentaires du public retenus ont été présentées à Irving Oil Limited. Après une pause volontaire dans le processus de l'EIE en vue de poursuivre l'évaluation de la faisabilité, Irving Oil a poursuivi l'examen de l'EIE en septembre 2003, une modification ayant été apportée à l'étendue du projet. Le projet a été élargi afin d'inclure le déchargement d'Orimulsion au quai polyvalent pour le GNL. Le mandat élaboré par l'entreprise a été examiné par le Comité de révision technique (CRT) et fourni au public par Irving Oil pour commentaires, en octobre 2003. L'entreprise a ensuite pu entreprendre l'étude.

Irving Oil a soumis à l'examen du CRT la première ébauche de la déclaration de l'impact sur l'environnement (DIE) le 4 novembre 2003. Des représentants de divers ministères et organismes des gouvernements provincial et fédéral, et des administrations locales, ayant diverses compétences techniques, faisaient partie du CRT. À la suite des lacunes relevées, des précisions demandées et du travail supplémentaire à effectuer constaté par le comité, la DIE a été révisé afin de répondre aux instructions établies. Le 4 mai 2004, la ministre de l'Environnement

et des Gouvernements locaux a accepté la DIE finale comme un document qui répondait aux exigences fixées dans les instructions finales et qui était en conformité avec le Règlement sur les études d'impact sur l'environnement.

Des exemplaires de la DIE intégrale, un sommaire de la DIE et la Déclaration de révision générale du Comité de révision technique ont été distribués et mis à la disposition du public à divers endroits dans la région de Saint-Jean, y compris au bureau régional du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux. L'information a également été publiée sur le site Internet du ministère. Un lien a été établi au site Web sur la LCEE qui contient une version électronique de la DIE intégrale. En même temps, un communiqué et des annonces publiques ont été diffusées pour informer les citoyens de l'accès à ces renseignements, de la tenue des rencontres publiques prévues et des endroits où ils pouvaient prendre connaissance de cette information ou l'obtenir. Les parties intéressées à présenter un exposé à la rencontre publique ont été encouragées à communiquer avec le ministère.

Le 19 mai 2004, la présentation du document de la DIE et de la Déclaration de révision générale, et l'annonce de la date de la rencontre publique ont marqué le commencement de la seconde phase du processus formel de la consultation publique. La ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux a ensuite nommé un Comité indépendant de l'EIE pour présider une rencontre publique provinciale tenue le 29 juin à l'Auditorium Simonds Lions de la Villa Loch Lomond, à Saint-Jean.

Le comité de trois personnes était présidé par Pierre-Marcel Desjardins, directeur associé de l'Institut canadien de recherche sur le développement régional de l'Université de Moncton. Les autres membres étaient John Terhune, vice-doyen des études de deuxième cycle, Université du Nouveau-Brunswick, Saint-Jean, conseiller scientifique du comité; et Douglas Lake, directeur et vice-président des Opérations techniques de Natural Resource Group Inc. de Minneapolis, MN, conseiller en gaz naturel liquéfié auprès du comité.

La rencontre publique a commencé à 19 h et environ 60 personnes y ont participé. Les discussions ont été enregistrées afin de préparer un compte rendu textuel et des services de traduction simultanée ont été offerts. À la suite du mot d'ouverture du président, les personnes ou les groupes qui s'étaient inscrits, au préalable, auprès du ministère ont présenté leur exposé. Le public qui assistait à la rencontre a ensuite été invité à exprimer ses commentaires.

Les membres du Comité indépendant de l'EIE ont recueilli les commentaires portant sur la DIE. Le comité a également répondu à diverses questions, en particulier en ce qui a trait à la nature et au comportement du gaz naturel liquéfié dans différentes situations.

Avant la levée de la séance à 21 h 40, les participants ont été avisés qu'il restait 15 jours pour présenter à la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux des commentaires écrits concernant le projet. Des feuilles de commentaires conçues à cette fin ont été distribuées pendant la rencontre. Tous les commentaires écrits ont été partagés avec le gouvernement fédéral. Les participants qui étaient intéressés à recevoir un exemplaire du Sommaire de la participation publique ou du compte rendu textuel de la rencontre ont également été invités, au cours de la soirée, à inscrire leurs noms et leurs adresses sur un formulaire.

À la fin de la période des commentaires du public, le 14 juillet 2004, le comité a préparé et présenté un rapport des observations du public concernant le projet, qui reflétait les réactions obtenues à la rencontre publique ainsi que les commentaires présentés par écrit à la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux. Le comité a présenté son rapport le 19 juillet 2004. Ce rapport intégral qui fait partie du Sommaire de la participation publique de la ministre est présenté ci-dessous.

Examen du Comité indépendant de l'EIE

**Projet de construction d'un terminal
maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'un
quai polyvalent de Irving Oil Limited,
Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)**

Rapport

Le 19 juillet 2004

INTRODUCTION

Le présent rapport porte sur la proposition de Irving Oil Limited de construire un terminal maritime de gaz naturel liquéfié (GNL) et un quai polyvalent près de l'installation de Canaport appartenant à Irving à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. L'installation de Canaport se trouve sur les rives de la baie de Fundy, à la sortie du chemin Red Head à Saint-Jean.

Le 21 juin 2004, la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick, M^{me} Brenda Fowlie, a annoncé la création d'un comité d'experts indépendant chargé d'entendre les commentaires et les réactions du public sur le Rapport de l'étude d'impact sur l'environnement et le Rapport d'étude globale (EIE/REG) préparés par Irving Oil Ltd.¹

Le comité de trois personnes était présidé par Pierre-Marcel Desjardins, directeur associé de l'Institut canadien de recherche sur le développement régional de l'Université de Moncton. Les autres membres étaient John Terhune, vice-doyen des études de deuxième cycle, Université du Nouveau-Brunswick, Saint-Jean, conseiller scientifique du comité; et Douglas Lake, directeur et vice-président des opérations techniques de Natural Resources Group Inc., de Minneapolis, MN, conseiller en gaz naturel liquéfié auprès du comité.

Une séance publique a eu lieu le 29 juin 2004 à l'auditorium Simons Lions (Villa Loch Lomond) à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Des mémoires ont aussi été présentés par le public pendant la période prévue de 15 jours après la rencontre (jusqu'au 14 juillet 2004). Le présent document est le rapport du comité.

Le comité a suivi la méthode ci-dessous :

- Toute l'information soumise à la réunion publique ou dans des documents a été analysée;
- Au besoin, les membres du comité ont demandé plus d'information des diverses sources;
- Le rapport ne fait pas état de toutes les questions reçues par le comité. Même si le comité a analysé toutes les questions, plusieurs enjeux ont été regroupés par sujet ou ressource dans le présent rapport;

¹ Nota : Dans d'autres provinces, l'approche pourrait être différente car les règlements provinciaux varient.

- S'il ne pouvait pas obtenir une réponse satisfaisante ou s'il estimait que les enjeux n'étaient pas bien couverts, le Comité a recommandé des moyens d'atteindre l'objectif visé.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Plusieurs participants éprouvaient des sentiments mitigés concernant le projet. Bien que la plupart reconnaissent que le gaz naturel est une source d'énergie plus propre que plusieurs autres sources, ils avaient tout de même des questions et des préoccupations concernant le projet. Plusieurs participants ont indiqué que la création d'un comité indépendant représentait une amélioration par rapport aux approches précédentes qui prévoyaient la participation des promoteurs du projet. À la consultation publique, les membres du comité ont répondu à plusieurs questions du public afin d'apporter des précisions immédiates, lorsque cela était nécessaire. De plus, le message reçu par les membres du comité est reflété dans la méthode. Les enjeux discutés sont souvent très complexes et le public souhaitait que les membres du comité analysent toutes les questions soulevées afin de déterminer s'il s'agissait de préoccupations valides. Si tel était le cas, les membres du comité prendraient les mesures nécessaires pour y répondre ou les soumettraient à l'attention de la ministre.

PRÉOCCUPATIONS GÉNÉRALES

AUTRES ÉTUDES EN SUSPENS JUSQU'APRÈS L'APPROBATION

Plusieurs commentaires ont été soulevés concernant la formulation et la préparation d'autres études et rapports (*p. ex.* Plan de protection de l'environnement, Manuel du terminal maritime, Plan d'intervention d'urgence, Plan de nettoyage et de prévention des déversements) qui doivent être achevés une fois terminé le processus de décisions concernant l'approbation ou le refus du projet de terminal maritime et de quai polyvalent. Les intervenants estimaient que ces études et ces plans devraient être achevés avant qu'une décision soit prise concernant l'approbation du projet et que l'information fournie par chaque étude soit intégrée au processus de décisions. En général, ils estimaient qu'un trop grand nombre de décisions étaient reportées après l'achèvement du

processus décisionnel sur l'approbation du projet. Par exemple, M. G. Dalzell indique dans son document (page 76) que le ou les ministres ne devraient pas approuver le projet tant que les plans mentionnés n'ont pas été préparés et examinés par les autorités responsables et le public. Il demande aussi que de l'information plus générale soit recueillie avant qu'une décision soit prise, surtout à la conférence sur l'avenir de la baie de Fundy qui aura lieu en septembre 2004 (page 69). D'autres exemples de plans incomplets comprennent la décision finale (par rapport à « préférée » page 47 de la DIE) sur la structure du réservoir de GNL ou sur les dimensions de la zone d'exclusion et des politiques connexes sur les mouvements des navires qui doivent être déterminés en consultation avec l'Autorité portuaire de Saint-Jean, les Pilotes du havre de Saint-Jean, la Garde côtière canadienne et Transports Canada (page 807 de la DIE).

Réponse – Le processus d'examen réglementaire et d'approbation des grandes installations industrielles comporte souvent une approche conditionnelle ou échelonnée, accompagnée d'autres études, examens et décisions prises à la suite de la décision initiale d'approuver le projet. Des conditions peuvent alors être ajoutées au certificat ou au permis initial autorisant le promoteur à entreprendre le projet. En général, un projet est approuvé après l'examen du matériel précisé par l'organisme de révision dans ses critères appliqués à la demande, qui sert à évaluer les divers aspects du projet, y compris le but et le besoin, les économies, les évaluations environnementales, la sécurité du public et d'autres aspects du projet. Pour les projets complexes d'envergure, certains aspects techniques de la construction et des opérations sont reportés (habituellement par nécessité) jusqu'à ce que les détails antérieurs nécessaires pour déterminer ces aspects aient été établis. Tant que le type d'information reporté n'est pas nécessaire ou essentiel pour déterminer l'acceptabilité ou la faisabilité du projet, cette information peut être reportée jusqu'à ce que les détails nécessaires requis pour produire ce niveau d'information soient définis. Si l'information reportée est importante pour construire ou exploiter l'installation mais n'affecte pas la décision générale concernant l'acceptabilité ou la faisabilité du projet, cette information peut être fournie à une date ultérieure, et examinée par les organismes de réglementation et les autres intervenants. Des conditions peuvent être ajoutées aux documents d'approbation, au besoin, pour s'assurer que toute décision prise après l'examen de l'information additionnelle est intégrée aux exigences du projet.

Ainsi, le processus d'examen réglementaire et d'approbation peut être mis sur pied dans un délai raisonnable et pratique, le promoteur pouvant en même temps effectuer les investissements de capital requis pour entreprendre les différentes étapes de l'élaboration du projet.

Un intervenant a demandé si le processus d'examen appliqué aux États-Unis par la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) comprend aussi un processus prévoyant la préparation d'autres études et plans après le processus d'approbation.

Réponse – Le processus d'examen réglementaire appliqué aux États-Unis par la FERC pour les installations de pipeline de gaz naturel et de GNL est semblable à celui décrit ci-dessus. Par exemple, en ce qui a trait à l'examen et à l'approbation d'une installation d'importation de GNL, la FERC exige qu'une certaine quantité d'information détaillée concernant le processus cryogénique et de GNL soit fournie et soumise avec la demande du promoteur, mais plusieurs détails requis dans la conception finale de l'installation sont finalisés et inclus dans divers rapports qui sont soumis pour examen et approbation après le processus initial d'approbation du projet, mais avant le début des travaux de construction du projet. La U.S. Coast Guard peut aussi ne pas terminer son plan d'urgence et de gestion des navires de GNL (un document semblable au manuel du terminal portuaire proposé) avant que la FERC ait accordé une approbation préliminaire du projet. Dans un tel cas toutefois, l'approbation de la FERC serait en général conditionnelle à l'achèvement par la Garde côtière du plan d'urgence et de gestion des navires de GNL.

GNL

Installations de GNL actuelles aux États-Unis

Un intervenant a indiqué que la plupart des installations aux États-Unis ont été construites entre 1965 et 1975. Il se demandait pourquoi aucune installation n'a été construite aux États-Unis au cours des 29 dernières années et pourquoi il

existe seulement quatre installations d'importation de GNL. Il a spéculé sur les raisons, mentionnant la crainte de la technologie et des problèmes, etc.

Réponse – L'importation de GNL aux États-Unis, au cours des années 60 et 70, a commencé à la suite de conditions économiques favorables relatives au prix du gaz naturel importé et à la disponibilité du GNL. Vers le milieu des années 70, l'économie du gaz naturel importé (comme le GNL) a ralenti et la construction de nouvelles installations a par la suite cessé après la construction des quatre installations d'importation de GNL aux États-Unis. Une installation relativement neuve à l'époque (Cove Point) a été mise en veilleuse en attendant d'autres cargaisons de GNL. Récemment, l'économie des importations de gaz naturel s'est grandement améliorée, et cette amélioration a été suivie d'un besoin plus urgent d'approvisionnement en gaz naturel, ce qui a généré une activité accrue et la planification de nouvelles installations d'importation en Amérique du Nord.

Autres technologies de regazéification du GNL

Un intervenant a demandé s'il existe des méthodes de vaporisation de GNL en gaz naturel, autres que le vaporisateur à combustion submergée (VCS) décrit à la page 51 de la DIE et si d'autres méthodes étaient plus pertinentes pour cet emplacement.

Réponse – La section 2.3.3.4.6 de la DIE présente clairement six techniques de vaporisation et évalue la pertinence de chaque technique pour l'emplacement du site proposé. L'évaluation a été bien présentée et est concluante quant à l'emplacement du site (conditions environnementales comme température de l'eau ambiante plus froide) et du point de vue économique. La technique de VCS est largement utilisée dans le monde et comprend des technologies éprouvées. C'est actuellement la seule méthode utilisée aux États-Unis aux installations d'importation quoique d'autres méthodes, comme les technologies de l'eau et l'énergie résiduelle des industries non connexes, sont actuellement envisagées pour les nouveaux terminaux de GNL, lorsqu'il y a lieu (c.-à-d., golfe du Mexique).

Règlements et code relatifs au GNL

Un intervenant a demandé comment le Code canadien pour le GNL a été établi et adopté, puisqu'il n'y a aucune installation de GNL actuellement au Canada. Il a demandé aussi s'il est semblable à ceux utilisés aux États-Unis.

Réponse – Même s'il n'y a aucune installation d'importation de GNL actuellement au Canada, l'industrie de GNL au Canada est active depuis plusieurs années. L'Association canadienne de normalisation (ACNOR) a publié sa première édition de normes techniques pour le GNL (CSA Z276-01) en 1972. Ces normes ont été révisées à six reprises depuis pour aboutir à la version la plus récente (2003). Les normes portent sur la conception, l'emplacement, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations de GNL, y compris des installations d'importation et de stockage de GNL. Les normes ont été établies par un comité d'experts en réglementation et de techniciens en GNL en Amérique du Nord. Elles sont semblables, mais non identiques, quant au détail et au contenu, à celles utilisées aux États-Unis.

Un intervenant a demandé si la classification des navires-citernes de GNL par l'Association internationale des sociétés de classification signifie que ces navires-citernes sont les meilleurs et si le système de classification est le plus rigoureux au monde.

Réponse – L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) est un organisme qui établit et applique des normes techniques ayant trait à la conception, à la construction et à l'évaluation des installations portuaires, y compris les navires et les installations extra-côtières. Le propriétaire d'un navire qui a été construit selon les règles de la Société peut demander à celle-ci un certificat de classification. Un tel certificat n'est pas une garantie de la sécurité, de la pertinence ou de la navigabilité d'un navire, et ne doit pas être interprétée ainsi. C'est une attestation seulement que le navire est conforme aux normes qui ont été établies et publiées par la Société qui délivre le certificat de classification. Dix des 50 organismes dans le monde qui fournissent des classifications maritimes forment la IACS. Ces dix organisations classifient collectivement 94 p. 100 du tonnage maritime commercial dans le monde [source : www.iacs.org.uk]. L'intervenant peut donc être sûr que les navires-citernes de

GNL qui sont classés par la IACS respecteront toutes les normes internationales ayant trait au transport sécuritaire du GNL.

Conception du navire-citerne de GNL

Un intervenant a demandé s'il existe une pénurie de navires-citernes de GNL, compte tenu des nouveaux projets d'importation de GNL proposés dans le monde.

Réponse – Comme il est indiqué dans la DIE (page 34), il y avait 136 navires-citernes de GNL (à la fin de 2002) et 57 nouveaux navires-citernes sont commandés ou en voie de construction. La commande de nouveaux navires-citernes est attribuable à l'activité accrue dans le monde concernant la vente et le transport de GNL, et au besoin d'établir de nouveaux types de navire ayant une plus grande capacité. Vu la période de non-disponibilité requise pour choisir l'emplacement, déterminer la conception, satisfaire aux conditions d'agrément réglementaires et construire les nouvelles installations d'importation de GNL (évaluée à au moins six ans par installation), les nouveaux navires-citernes devraient être disponibles à temps pour répondre aux besoins de l'industrie de transport de GNL.

Le même intervenant a demandé lequel des deux principaux types décrits dans la DIE est supérieur à l'autre en ce qui a trait au risque d'incendie et d'explosion.

Réponse – La flotte de navires-citernes de GNL dans le monde comprend deux types de navires à proportion relativement égale. Les deux types comprennent une conception à coque double et sont considérés sécuritaires quant au risque d'incendie et à la prévention d'explosion (des vapeurs de gaz naturel accumulées). Les deux types sont reconnues et classifiées par la IACS.

Sécurité du réservoir de stockage de GNL

Un intervenant a demandé s'il existait au Canada des exigences relatives à une zone de restriction de vol aérien au-dessus des installations de stockage de GNL afin d'empêcher les aéronefs de survoler les réservoirs de GNL. Il a aussi

mentionné le besoin de construire partiellement des réservoirs de GNL souterrains pour abaisser le profil du réservoir.

Réponse – Le comité n'est pas au courant de zones de restriction aériennes requises en Amérique du Nord, réglementant particulièrement le vol des aéronefs au-dessus des installations de stockage de GNL. Les codes relatifs aux sites de GNL aux États-Unis réglementent l'emplacement des réservoirs de stockage de GNL à moins de 20 000 pieds d'un aéroport accueillant de grands aéronefs (*p. ex.* 12 500 livres ou masse supérieure au décollage maximale certifiée). La DIE décrit clairement et précisément la sécurité et l'intégrité des différents types de réservoirs de stockage de GNL (section 2.3.3 et tableau 2.3). Il n'y a aucune exigence de code pour les réservoirs de GNL à paroi simple avec confinement secondaire dans des réservoirs de stockage de GNL partiellement ou entièrement souterrains en Amérique du Nord. La plupart des réservoirs en Amérique du Nord sont construits hors terre et sont à paroi simple. Certains réservoirs de GNL sont toutefois construits sous-terre (*c.-à-d.* au Japon).

Sécurité-incendie

Un intervenant a demandé si le service d'incendie actuel de Saint-Jean devrait lutter contre un incendie majeur à l'installation de GNL en cas d'événement accompagné d'une inflammation.

Réponse – L'établissement d'un programme d'intervention d'urgence qui comprend les procédures d'intervention en cas de situations d'urgence contrôlables et non contrôlables, et des procédures de coordination avec les représentants locaux pertinents dans la préparation d'un plan d'évacuation d'urgence est abordé à la section 2.9.3 de la DIE (page 199). Cette section explique à fond le processus de planification et les sujets qui seront abordés avec le service d'incendie de Saint-Jean, l'OMU NB, l'OMU Saint-Jean et le Bureau du prévôt des incendies du Nouveau-Brunswick concernant la préparation et la mise en oeuvre d'un programme d'intervention d'urgence efficace.

Le document ne mentionne pas le rôle du service d'incendie local et la capacité de ce service à intervenir dans des conditions d'incendie graves pouvant être associées à un déversement majeur ou à une évacuation connexe. Pour bien évaluer la capacité de

protéger l'installation et le public en cas d'incendie, d'autres informations devraient être fournies afin de déterminer la taille et la capacité du service d'incendie local, ainsi que les capacités en matière de prévention et de suppression des incendies de l'installation. La DIE porte uniquement sur les capacités d'extinction des incendies proposées à l'installation et sur la planification future proposée qui serait entreprise pour planifier les activités en cas d'urgence.

Recommandation - D'autres informations devraient être préparées et fournies au ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux concernant le besoin possible d'un soutien extérieur dans un événement contrôlable et non contrôlable, la capacité actuelle des services d'incendie locaux et les entités responsables des coûts requis (*p. ex.* promoteur de l'installation, assiette fiscale locale) pour fournir l'équipement additionnel et la formation au service d'incendie local.

Sécurité de la construction

Un intervenant a demandé si, en raison de l'absence d'installations de stockage de GNL au Canada, les travailleurs qui construiront l'installation posséderont les compétences ou l'expérience requises pour bien construire les composantes nécessaires.

Réponse – Les composantes qui incluent les installations de regazéification et de stockage du GNL, et les méthodes utilisées pour les construire sont semblables aux installations industrielles de stockage et de traitement de produits pétrochimiques situées partout dans le monde, y compris au Canada. Elles comprennent la fabrication et le soudage de sections de tuyau, la construction et le soudage de grands réservoirs de stockage en acier (*c.-à-d.* réservoirs de pétrole brut), les canalisations et les circuits électriques, les techniques de construction civile et l'installation de matériel de surveillance. Cela comprend aussi les matériaux utilisés comme interface avec les liquides cryogéniques (*p. ex.* GNL, oxygène liquide et azote liquide), y compris un alliage d'acier à 9 % de nickel. La fabrication ou l'installation de ces matériaux est strictement réglementée par les codes et les normes établis.

Bien que plusieurs techniques de construction et composantes de conception soient semblables et que plusieurs ouvriers qualifiés seront des gens de la région, il est peu probable que tous les travaux de construction seront effectués par des experts et des ouvriers qualifiés locaux. La construction des installations de stockage et de regazéification du GNL nécessitera des compétences de l'extérieur de la région et même du pays. Des experts de l'extérieur seront sûrement requis en commençant par la conception et l'ingénierie jusqu'à la fin de la construction.

Sécurité du pipeline

Un intervenant a mentionné que, selon la DIE, le thiol, un additif odorant du gaz naturel couramment utilisé pour aider à repérer les fuites (le gaz naturel pur est inodore), ne serait pas ajouté au gaz naturel revaporisé qui quitte le vaporisateur et circule dans le pipeline d'émission. Il se demande aussi pourquoi il ne serait pas ajouté.

Réponse – Le thiol est habituellement ajouté aux approvisionnements en gaz naturel seulement au niveau de la distribution locale, par exemple lorsque le gaz naturel est livré des grands pipelines aux entreprises de distribution de gaz locales qui livrent le gaz naturel localement, y compris aux résidences et aux entreprises. L'ajout d'odorants n'est pas nécessaire car les pipelines de transport du gaz naturel (comme le pipeline d'émission) ont normalement un grand diamètre et sont installés sur des emprises bien marquées, comportent seulement quelques raccords, et ont très peu de contact, sinon aucun, avec les gens, comparativement aux réseaux de distribution locaux (par exemple tuyaux de plus petit diamètre dans les maisons ou autres bâtiments). Les fuites des pipelines de transport sont généralement détectées au moyen de capteurs de pression ou d'inspections de l'emprise sur laquelle se trouvent les pipelines. Cette méthode est une norme de l'industrie.

Un intervenant a exprimé des préoccupations concernant la présence d'installations externes hors sol (p. ex. valves, stations de comptage, stations de compression) associées au pipeline et la capacité de l'entreprise de protéger ces structures contre le vandalisme et les accidents.

Réponse – Le pipeline d'émission des installations de regazéification jusqu'à la raffinerie sera souterrain. Le GNL sera comprimé avant d'être vaporisé. Une compression additionnelle ne sera pas requise pour atteindre les pressions de livraison (page 86). À l'exception des vannes de sectionnement pour protéger contre les pertes soudaines de pression en raison d'une fuite, les autres vannes, les compteurs et les autres types de raccord seront situés dans une zone clôturée, à l'intérieur du terminal de GNL ou de la raffinerie. Les vannes de sectionnement situées le long de l'emprise sur laquelle repose le pipeline sont un matériel de sécurité ordinaire pour tous les pipelines de transport de gaz naturel.

Un intervenant a demandé si le pipeline jusqu'à la raffinerie contiendrait du gaz naturel ou du GNL. Il a aussi mentionné que, selon la DIE, le gaz dans le pipeline d'émission à l'installation de regazéification était inscrit à une pression de 8,273 kPa. Il voulait savoir quel était cette pression lorsqu'elle est convertie en pression manométrique en livres par pouce carré et si la pression était raisonnable pour déplacer le gaz de l'installation de regazéification dans le pipeline proposé jusqu'à la raffinerie.

Réponse – Le pipeline d'émission de 9 km situé entre le terminal de GNL et la raffinerie transportera uniquement le gaz naturel provenant du vaporisateur. Il ne transportera pas de GNL. Les 8,273 kPa représentent environ une pression manométrique de 1 200 livres par pouce carré, ce qui est relativement normal pour les réseaux d'acheminement de gaz naturel. La pression d'émission (débit) est déterminée par les besoins de pression de livraison et la perte de pression prévue dans le pipeline (pages 85 et 86). La pression dans les pipelines de transport de gaz naturel en Amérique du Nord peut varier de 900 à 1 740, mais elle est habituellement plus près de l'extrémité inférieure.

Conception d'un réservoir de GNL

Un intervenant a demandé des précisions sur les types de réservoir. Il voulait aussi connaître le type (à paroi simple, à paroi double ou à confinement total) qui était supérieur et le moment où le type final du réservoir sera choisi.

Réponse – La DIE fournit une description détaillée des diverses options de réservoirs de stockage de GNL disponibles et des aspects connexes à chacun (section 2.3.3.3). Les trois modèles peuvent stocker le GNL lorsque le site est bien choisi, conçu et construit, quoique le modèle à paroi double peut être plus difficile à entretenir pour les raisons énoncées. Les réservoirs à paroi simple sont couramment utilisés dans le monde et en Amérique du Nord. Un facteur important dans le choix du réservoir est l'espace disponible sur le site du terminal. Les réservoirs à paroi simple utilisent des bermes de confinement pour le confinement secondaire du GNL déversé en cas d'accident. Afin de contenir le volume nécessaire de GNL déversé pour satisfaire aux normes de confinement secondaire établies dans la norme CSA Z276-01, les bermes de confinement autour des réservoirs auraient une grande superficie de confinement qui créerait une large mare de GNL contenu à la suite d'un déversement important, et une zone d'exclusion thermique et de dispersion de la vapeur beaucoup plus grande en cas d'un déversement accidentel avec inflammation. Inversement, la conception d'un réservoir à paroi double ou à confinement total comprend un mur en béton de la même hauteur que le réservoir de stockage comme une forme de confinement secondaire. Puisque la superficie de confinement dans ces modèles est beaucoup moins grande (le diamètre du mur en béton est légèrement plus grand que le réservoir de stockage interne), les zones d'exclusion et de dispersion sont aussi beaucoup moins grandes. Ces modèles de réservoir sont souvent utilisés sur les sites de stockage de dimensions limitées. Un autre critère de sélection est le coût du matériau et de la construction, le réservoir à paroi simple étant le moins coûteux. Le réservoir à paroi simple que le site proposé peut soutenir est le modèle de réservoir préféré. Si le promoteur décide, à une date ultérieure, de modifier son modèle à un réservoir à paroi double ou à confinement total, les marges de sécurité inhérentes à un réservoir à paroi externe en béton seraient plus grandes, et les zones d'exclusion et de dispersion seraient plus petites que celles décrites actuellement.

Un intervenant a demandé si la construction des réservoirs de stockage de GNL nécessitait des compétences très spécialisées qui pourraient ne pas être disponibles au Canada.

Réponse – La construction d'un réservoir de stockage de GNL à paroi simple nécessite des compétences semblables à celles requises pour la construction d'un réservoir de

stockage de produits pétrochimiques qui sont couramment utilisés pour stocker le pétrole brut et d'autres matériaux hydrocarbonés. La conception technique précisera les paramètres de fondation et les matériaux. L'alliage d'acier au nickel et l'acier ordinaire utilisés dans les parois de réservoirs internes et externes, respectivement seront soudés selon les lignes directrices et les normes reconnues et couramment utilisées dans la construction de réservoirs de stockage dans le monde.

Un intervenant voulait savoir quel modèle de stockage du GNL était plus sécuritaire, celui avec parois en acier intégrées ou celui avec parois en béton intégrées.

Réponse – Il est difficile de répondre à une telle question générale sans une évaluation des modèles de réservoirs particuliers. En général, les deux modèles peuvent être très sécuritaires pourvu que les normes et les codes fédéraux soient respectés et que la conception technique pertinente soit intégrée. Le lecteur est prié de se reporter à la section 2.3.3.3 et plus particulièrement au tableau 2.3 qui portent sur les mérites et la comparaison des deux types de réservoirs, surtout en ce qui a trait aux capacités de résister aux événements externes comme des projectiles, et des collisions avec de petits et de grands aéronefs. Concernant les projectiles et les collisions avec de petits aéronefs, les réservoirs à paroi en béton peuvent être conçus pour assurer une meilleure protection que les réservoirs en acier.

Essai hydrostatique des réservoirs de stockage et canalisations

Un intervenant a demandé si les réservoirs de stockage de GNL pouvaient être soumis à un essai hydrostatique avec de l'eau de mer au lieu de l'eau douce, si cela se faisait souvent et si cela pouvait causer des problèmes.

Réponse – Dans plusieurs réservoirs de stockage de GNL, surtout ceux construits le long du littoral et dans des régions où une faible quantité d'eau douce pure est disponible, l'essai hydrostatique du réservoir interne est effectué avec de l'eau de mer. Ce processus est décrit à la section 2.5.5.3.3 de la DIE.

Un intervenant voulait connaître les normes réglementaires applicables à l'essai du pipeline cryogénique.

Réponse – L'essai hydrostatique du pipeline cryogénique sera effectué avec de l'eau douce à des pressions supérieures aux pressions d'utilisation permises maximales (selon les normes de l'ACNOR sur l'essai de pipeline sous haute pression) afin d'assurer l'intégrité du pipeline. Ce test ordinaire est requis pour tous les pipelines de GNL et d'acheminement de gaz naturel en Amérique du Nord.

Propriétés du GNL

Plusieurs commentaires ont été exprimés concernant la nature explosive du GNL et les conditions dans lesquelles le GNL ou ses vapeurs peuvent exploser.

Réponse – Un suivi de ces commentaires a été fait dans des réponses antérieures du comité pendant la réunion publique.² Ces points sont couverts à la section 2.8.3 de la DIE.

Un commentaire a été formulé concernant les joints toriques, les joints préformés, les brides et les autres bagues d'étanchéité utilisés avec le GNL et leur protection contre les températures cryogéniques associées au stockage et au transport de GNL.

Réponse – Tous les matériaux associés aux installations de GNL qui pourraient être exposés à des températures cryogéniques sont fabriqués à l'aide de matériaux connus et développés pour résister aux conditions de froid extrême sans réduction de leur ductilité. Par exemple, le réservoir de stockage interne et les pipelines utilisés pour le stockage et le transport de GNL sont fabriqués avec un alliage d'acier à 9 % de nickel. Les bagues d'étanchéité et les joints toriques contiennent souvent des matériaux comme du Teflon à des fins de protection contre la défaillance due à des températures froides.

² Se reporter au compte rendu de la réunion publique pour les détails.

Un intervenant a mentionné qu'il aimerait savoir ce qui se passerait s'il y avait un grand déversement de GNL à la surface de l'eau. Qu'advient-il du GNL dans l'eau? Le GNL coule-t-il? Si oui, qu'arrivera-t-il à la faune et à la flore marines dans le secteur?

Réponse – Les conséquences d'un déversement de GNL sur l'eau sont expliquées en détail aux pages 171 à 173 de la DIE et dans le rapport supplémentaire intitulé « Preliminary Siting Study for Irving Oil LNG Import Terminal », du 4 février 2004. Puisque le GNL contient à peu près la moitié de la gravité spécifique de l'eau de mer, il flotterait et ne se mélangerait pas à l'eau. Puisque sa température (-160 °C) est beaucoup plus basse que la température de l'eau de mer ambiante (même pendant la période la plus froide de l'hiver), le GNL bouillirait rapidement et se vaporiserait. Un gel mineur de l'eau de mer (d'un à quelques centimètres) à l'interface de l'eau de mer et du GNL peut survenir mais il serait faible et très temporaire. Il ne nuirait pas grandement à la faune et à la flore marines sous la surface (*c.-à-d.* poissons et homards). Si la mare de GNL qui s'est formée entre en contact avec la faune et la flore marines à la surface de l'eau (*p. ex.* oiseaux ou mammifères marins), le liquide très froid gèlerait immédiatement, en raison de sa nature cryogénique et tuerait probablement les animaux.

Si la vapeur créée par le GNL en ébullition ne s'enflamme pas, un nuage de gaz naturel (méthane) se formerait au-dessus de la mare de GNL en ébullition et commencerait immédiatement à se disperser dans la direction du vent. En général, un niveau de vent plus élevé entraînerait une dispersion plus rapide du nuage de vapeur. Puisque le gaz naturel est un asphyxiant, si le nuage de vapeur enveloppait la faune et la flore marines planctoniques à la surface, cela pourrait entraîner la mort par asphyxie. Si une partie du nuage de vapeur avec concentration inflammable de méthane (de 5 à 15 %) entrait en contact avec une source d'inflammation, le nuage de vapeur brûlerait jusqu'à la source de vapeur de gaz naturel. La DIE examine la taille de la mare qui pourrait se former à la suite de divers déversements et la durée jusqu'au moment de l'ébullition. Le rapport supplémentaire décrit la distance que les concentrations de vapeur inflammables peuvent parcourir sur l'eau.

Modèle de quai polyvalent

Un intervenant a demandé si le modèle polyvalent du quai proposé (*c.-à-d.* pour GNL et Orimulsion) est courant pour d'autres quais de déchargement de GNL ou si le quai serait en général construit pour une utilisation spéciale par les installations de GNL.

Réponse – Le comité n'est pas au courant d'autres quais de déchargement de GNL construits avec des capacités polyvalentes de déchargement. Il importe toutefois de noter que le comité est au courant d'installations d'importation de GNL aux États-Unis mais non de toutes les installations d'importation dans le monde. D'un point de vue technique, l'équipement de déchargement de GNL situé sur le quai est extrêmement spécifique aux cargaisons de GNL et il ne peut pas être utilisé pour d'autres cargaisons liquides non cryogéniques. Cela n'exclut pas la possibilité que de l'équipement de déchargement soit disponible sur le quai pour décharger d'autres cargaisons comme l'Orimulsion.

Plusieurs intervenants ont exprimé des préoccupations concernant l'utilisation future du quai polyvalent à d'autres fins que celles énoncées (*c.-à-d.* pour décharger le GNL et l'Orimulsion). Ils estimaient que d'autres usages pourraient accroître l'utilisation des installations proposées afin d'importer ou d'exporter d'autres matériaux (*p. ex.* pétrole brut ou raffiné, agrégats, y compris sable et gravier), ce qui changerait la nature du projet proposé, et pourrait avoir des impacts non évalués.

Réponse – Le MEGL a clairement indiqué au comité que le projet proposé et les usages connexes à l'étude à des fins d'approbation comprenaient uniquement l'importation de GNL et d'Orimulsion. Si le promoteur veut ajouter des usages pour l'installation à l'avenir, il devra présenter une demande d'examen et d'approbation aux organismes particuliers, y compris à la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux. À ce moment-là, un processus d'examen semblable au processus d'examen actuel, y compris un examen environnemental approfondi des impacts possibles, serait mis sur pied avant l'approbation ou le refus de tout nouvel usage proposé du terminal.

Modélisation de la zone d'exclusion thermique et de dispersion de la vapeur

Un intervenant a demandé si l'analyse des scénarios de type d'accident et la modélisation de la zone d'exclusion utilisée pour le projet étaient aussi exigées par le processus d'examen réglementaire aux États-Unis.

Réponse – Oui, un processus très semblable, avec des modèles prévisionnels identiques semblables, est requis pour déterminer les zones d'exclusion thermique et de dispersion de la vapeur, et l'emplacement des installations d'importation de GNL aux États-Unis. Il est exigé par le U.S. Department of Transportation, précisé dans la norme 59 (a) de la National Fire Protection Association (NFPA) et revu dans la déclaration d'impact sur l'environnement préparée par la Federal Energy Regulatory Commission (FERC).

Un intervenant a demandé s'il y a des événements [à une installation de GNL] qui pourraient déclencher un incendie suivi d'une explosion.

Réponse – Tout déversement accidentel de GNL serait acheminé et contenu dans une aire de confinement requise et déterminée, où le produit commencerait à se vaporiser et où la vapeur du gaz naturel commencerait à se disperser. Si une concentration inflammable de gaz naturel touche une source d'inflammation et que le déversement n'est pas dans un espace confiné, le gaz naturel pourrait s'enflammer et brûler jusqu'à la source (GNL vaporisé) et continuer de brûler jusqu'à ce que la source de GNL soit épuisée ou que le feu soit éteint. Une explosion ne surviendrait pas à moins que le gaz naturel (sous forme de vapeur) se soit accumulé dans une aire de confinement avant de s'enflammer. Bien que cet événement pourrait survenir à la suite d'une fuite de gaz naturel dans une zone confinée, le type et l'emplacement des zones de confinement pour les installations de stockage utilisant des réservoirs à paroi simple sont généralement des espaces ouverts non susceptibles au confinement des gaz.

Un intervenant a demandé si le comité est d'accord avec l'analyse technique associée aux scénarios de déversement et avec les zones d'exclusion présentées comme modèles.

Réponse – D’après l’examen des résultats dans la section 2.8.2.1 de la DIE (page 144), mais non d’après un examen technique des données et des calculs réels utilisés dans le modèle, les efforts de modélisation semblent avoir été abordés et répondre aux exigences de la norme CSA Z276-01.

Un intervenant a demandé si un nuage de vapeur de GNL (à la suite d’un déversement accidentel de GNL) pouvait atteindre des régions peuplées et, après inflammation, brûler ou exploser? Quelle distance peut parcourir le nuage?

Réponse – Cette question est abordée dans les sections 2.8.2.1 à 2.8.2.4 de la DIE, les résultats du modèle figurant au tableau 2.22. À l’emplacement proposé et selon le pire scénario possible, si une défaillance catastrophique d’un réservoir de GNL rempli survenait et entraînait le déversement de son contenu (160 000 m³), le nuage de vapeur ayant la limite d’inflammabilité la plus basse (la plus faible concentration de gaz naturel pouvant s’enflammer, environ 5 % de méthane) peut parcourir une distance de 2,223 m à partir du centre de la zone de confinement. La distance jusqu’à la zone résidentielle la plus près (chemin Red Head) à partir du réservoir de stockage du centre est d’environ 650 m. Si le nuage de vapeur enveloppe une source d’inflammabilité, il peut s’enflammer et brûler jusqu’à la source du nuage de vapeur au site de confinement du déversement. Il n’y aurait pas d’explosion à moins que les vapeurs du gaz naturel se concentrent dans un secteur confiné avant l’inflammation. Il importe de noter que la modélisation de ce scénario (défaillance catastrophique d’un réservoir plein) pour la dispersion de la vapeur n’est pas requis par la norme CSA Z276-01. Les distances de dispersion de la vapeur des déversements qui doivent être modélisées se situent entre 213 et 225 m, à partir du centre de la zone de confinement (voir le tableau 2.22).

Des intervenants ont exprimé des préoccupations concernant la nature explosive du GNL et des conditions pouvant provoquer une explosion.

Réponse – Ce point est expliqué en détail dans les sections 2.8.2.1 et 2.8.3. Les explosions qui sont survenues par le passé à des installations de GNL ont été causées par une concentration de gaz naturel dans une zone confinée non contrôlée.

Des commentaires ont été exprimés concernant la nature de l'explosion à une installation de liquéfaction de GNL en Algérie, en janvier 2004, et le lien avec les installations de GNL proposées à Saint-Jean.

Réponse – L'accident qui a provoqué une explosion à l'installation de GNL en Algérie fait encore l'objet d'une enquête. Tout commentaire sur cet accident ne serait que des suppositions tant que les études finales déterminant la cause n'auront pas été rendues publiques. Il s'agissait d'une installation de liquéfaction de GNL (production et exportation de GNL) qui est, à cet égard, beaucoup plus complexe que celle proposée pour Saint-Jean.

Un intervenant, qui demeure près de Connelly Head, de l'autre côté de la baie, en face de l'emplacement proposé, a demandé jusqu'où les vapeurs de GNL peuvent se déplacer sur l'eau.

Réponse – Irving Oil a préparé, à la demande du MEGL, le scénario d'un modèle de dispersion de la vapeur pour prédire la distance que peut parcourir un nuage de vapeur sur l'eau à la suite d'un déversement d'un navire-citerne, même si les normes de l'ACNOR n'exigeaient pas un tel scénario. Les résultats de cette analyse sont présentés dans un rapport complémentaire produit par Quest Consultants Inc. pour Irving Oil (Preliminary Siting Study for Irving Oil LNG Import Terminal, le 4 février 2004). Selon les résultats de la modélisation, un déversement de GNL pendant une minute sur l'eau, à partir d'un bras de déchargement sur le quai, pourrait parcourir jusqu'à 623 m avant d'être dispersé à des concentrations inférieures à la limite d'inflammabilité. Un déversement catastrophique plus grand et plus rapide jusqu'à 25 000 m³ de GNL, à partir d'un compartiment de stockage d'un navire-citerne de GNL, pourrait parcourir entre 3 716 m et 4 142 m avant d'être dispersé à des concentrations inférieures à la limite d'inflammabilité. D'après l'information contenue dans le rapport Quest, les vapeurs d'un déversement simulé au quai n'atteindraient vraisemblablement pas les secteurs résidentiels. Toutefois, un grand déversement d'un navire-citerne, selon l'endroit où ce navire se trouverait au moment de l'accident et d'autres facteurs (p. ex. direction et vitesse du vent), pourrait créer un nuage de vapeur qui pourrait atteindre les secteurs résidentiels.

ENVIRONNEMENT ATMOSPHERIQUE

Émissions dans l'atmosphère

Deux intervenants ont exprimé des préoccupations concernant l'augmentation des émissions atmosphériques, en particulier l'oxyde d'azote et le dioxyde de carbone, et les problèmes connexes de santé et du réchauffement de la planète. Une question a été soulevée à savoir si les travaux de débroussaillage comporteraient le brûlage de broussailles ou de souches. Un intervenant a aussi mentionné la possibilité d'installer des technologies de contrôle des émissions pour enlever les oxydes d'azote (Dalzell, page 48) des émissions de regazéification.

Réponse – Bien que la production de dioxyde de carbone et d'oxyde nitreux sera plus élevée dans la région de Saint-Jean (page 134 de la DIE), les promoteurs ont indiqué qu'il y aura une réduction générale de ces gaz, en supposant que le gaz naturel remplace le charbon et le mazout dans la région est de l'Amérique du Nord (page 381 de la DIE). Dans une certaine mesure, les configurations des vents (pages 278 à 288 de la DIE) disperseront souvent les émissions vers l'est et le sud de Saint-Jean. Les promoteurs s'attendent à ce que « les émissions seront suffisamment dispersées pour demeurer en-deçà des normes applicables en matière de qualité de l'air » (page 360 de la DIE). Le promoteur mentionne la réduction des émissions de gaz à effet de serre au moyen d'une approche de gestion adaptable (page 293 de la DIE) mais aucun détail n'est fourni sur les stratégies ou les méthodes qui seront utilisées. Le brûlage de broussailles n'est pas mentionné dans la DIE. On suppose donc que cela ne sera pas fait.

Un intervenant a demandé des précisions sur l'énoncé suivant dans la Déclaration de révision générale du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (page 4, mai 2004) : « Le Comité de révision technique a obligé le promoteur à axer la DIE sur le dépistage des technologies disponibles et les plus rentables pour minimiser les émissions de gaz à effet de serre ». La question soulevée était à savoir si d'autres technologies pourraient être

disponibles et si le promoteur pourrait plus tard déterminer ce qui est le plus rentable.

Réponse – Cinq options de regazéification sont présentées (page 50 de la DIE). On possède suffisamment de connaissances concernant ces technologies pour qu'elles puissent être évaluées quant à la faisabilité, au coût et aux émissions atmosphériques. Une nouvelle méthode de regazéification présenterait un inconvénient. Ce serait une technologie non éprouvée et les coûts de construction et d'utilisation ne seraient pas connus.

Poussière

Le dépoussiérage pendant la phase de construction était une préoccupation d'un intervenant (Dalzell, page 31).

Réponse – Les promoteurs prévoient appliquer de l'eau et de la chaux sur les secteurs qui produisent de la poussière (page 120 de la DIE). Diverses activités créant de la poussière devraient avoir lieu pendant la construction. On prévoit que la poussière sera surtout produite sur le site et qu'elle sera dispersée sur une distance de 300 m (page 335 de la DIE). Les routes sur le site doivent être asphaltées, probablement vers la fin des travaux de construction (page 335 de la DIE).

Bruit

Une préoccupation a été exprimée concernant le bruit causé par l'équipement associé au projet (Dalzell, page 33).

Réponse – Les tableaux 2.14 et 2.18 de la DIE indiquent les niveaux de bruit habituels des engins de construction et des niveaux sonores générés par la machinerie à des distances particulières. L'échelle dB(A) est un ajustement normal du niveau de bruit pour les capacités acoustiques d'une personne. Vu ces niveaux de source, il est possible d'évaluer les niveaux sonores à différentes distances du site. Les niveaux de bruit de fond diminuent normalement le soir (page 319 de la DIE) et le dérangement par le bruit augmente parce que les gens essaient de dormir. La nature irrégulière des

bruits d'impact, comme le battage de pieux, a aussi tendance à créer des niveaux plus élevés de réaction que les bruits de niveau constant. Les promoteurs ont indiqué que le battage de pieux sera seulement effectué la nuit si les travaux sont ralentis en raison de conditions météorologiques ou géotechniques défavorables (page 352 de la DIE). Il est mentionné un peu plus loin (page 384 de la DIE) que la surveillance du bruit peut être nécessaire pendant les activités de construction comme le battage de pieux.

Recommandation – Afin de réduire la possibilité des impacts du bruit le soir pour les résidents du secteur, le comité recommande que Irving détermine les étapes à suivre pour réduire le bruit, si les niveaux sonores le soir dépassent le niveau acceptable.

Un intervenant a demandé des précisions sur les niveaux de bruit sécuritaire, surtout en ce qui a trait aux niveaux présentés au tableau 2.14 (Dalzell, page 33).

Réponse – Les règlements sur la santé et la sécurité limitent les niveaux de bruit et l'exposition au bruit des travailleurs qui utilisent de l'équipement. Ils s'appliqueraient uniquement dans le voisinage immédiat de la source, habituellement à moins de 100 m.

MILIEU MARIN

Baleines noires

Deux intervenants ont soulevé des questions concernant la possibilité d'un taux de mortalité accru des baleines noires de l'Atlantique Nord en raison de la circulation accrue des navires à l'embouchure de la baie de Fundy. Actuellement, les collisions des baleines avec des navires entraînent la mortalité des grosses baleines et, puisque cette espèce est menacée, c'est particulièrement important. La réduction de la vitesse des navires, l'adaptation des routes et l'alerte des baleines à la présence de navires sont des mesures d'atténuation suggérées.

Réponse – Ce problème a été reconnu par l'industrie de la navigation. Des mesures ont été prises et la situation est toujours à l'étude. Le 1^{er} juillet 2003, les couloirs de navigation de la baie de Fundy ont été déplacés pour éviter les secteurs où les baleines noires sont concentrées pendant l'été et au début de l'automne. Des études connexes sont actuellement en cours, afin de mettre au point, entre autres, des méthodes pour déplacer les baleines en temps réel afin d'accroître les possibilités d'éviter une collision avec les navires. L'information générale sur la baleine noire est présentée aux pages 453 à 455 de la DIE. L'augmentation accrue du trafic maritime ne devrait pas accroître le taux de mortalité des baleines noires. Les promoteurs ont indiqué qu'en cas de problèmes perçus (c'est-à-dire collision liée au projet avec une baleine noire de l'Atlantique Nord), les mesures d'atténuation seraient améliorées (page 482 de la DIE). Vu l'étude exhaustive associée à cette espèce et grâce aux autres études en cours sur les collisions avec les navires dans la baie de Fundy, l'impact du transport de GNL sera vraisemblablement peu important.

Espèces introduites dans les eaux de ballast

Une préoccupation a été exprimée concernant la possibilité d'introduire des espèces au moyen des déversements d'eau de ballast dans le secteur de Mispec.

Réponse – Il est peu probable que les eaux de ballast soient déversées car le navire-citerne de GNL arriverait chargé, déchargerait sa cargaison et prendrait de l'eau de ballast avant son départ. Le traitement pertinent de l'eau de ballast consiste à la recycler pendant le voyage de retour sur l'océan afin que le potentiel d'introduire des espèces d'un port à un autre soit grandement réduit. Il existe aussi des règlements concernant le déversement d'eau de cale qui devraient réduire le risque d'espèces introduites. Il faudra une autre évaluation de l'impact sur l'environnement si le quai était utilisé pour décharger les cargaisons, ce qui nécessiterait le déversement d'eau de ballast.

Saumon de l'Atlantique

Une préoccupation a été exprimée concernant les effets du projet sur le saumon de l'Atlantique (Dalzell, page 63). La prédation accrue du saumon a été signalée lorsque les échelles à poisson, les déversoirs et les ponts sont éclairés le soir et que le saumon migre.

Réponse – Il est peu probable que ce projet aura un impact sur le saumon de l'Atlantique (page 478 de la DIE). L'éclairage du quai ne posera pas un problème important car, contrairement aux trois exemples ci-dessus, le saumon n'entre pas dans un chenal confiné pendant la migration. La quête de nourriture nocturne par les oiseaux piscivores associée à l'éclairage des quais ne devrait pas être substantielle en raison du petit secteur illuminé.

Bruit sous l'eau

Un intervenant a mentionné que le bruit des hélices pourrait perturber le poisson et les mammifères marins, et modifier les distributions ou les modes de comportement (Dalzell, page 65).

Réponse – Les baleines noires ne semblent pas réagir aux bruits des navires. Les composantes de bruit à faible fréquence peuvent masquer certains appels sous l'eau des grosses baleines. Les navires de GNL produiraient un peu plus de bruit dans la baie de Fundy mais tout impact possible ne peut être évalué pour le moment.

Déversement des eaux usées

Une préoccupation a été exprimée concernant le déversement des eaux usées dans le milieu marin.

Réponse – Les eaux usées huileuses seraient recueillies et transportées à une installation par camion, et les eaux usées sanitaires seraient acheminées vers une fosse septique (page 139 de la DIE). Le processus de regazéification produirait une grande quantité d'eau comme un produit secondaire de la combustion du gaz naturel. Cette

eau acide serait neutralisée et entreposée brièvement dans un bassin de retenue (pour atteindre la température ambiante) avant d'être relâchée dans l'océan (page 139 de la DIE). La neutralisation de l'eau acide générée par le processus de vaporisation (utilisation d'unités de combustion submergées) est une pratique courante pour traiter l'eau efficacement. Cet effluent serait semblable à l'eau pluviale et serait prêt à mélanger à l'eau de mer dans la baie de Fundy. Il ne contiendrait pas de produits chimiques à part la soude caustique suffisante pour établir le pH à près de 7 (neutralité).

ENVIRONNEMENT TERRESTRE ET TERRES HUMIDES

Utilisation de l'emprise par les VTT

Un intervenant a mentionné l'impact sur les terrains et les cours d'eau, et les questions de sécurité et de responsabilité concernant l'utilisation accrue possible de l'emprise élargie par les véhicules tout terrain et les motoneiges (Dalzell, pages 10, 18, 20, 30, 31, 70 et 81). Qui est responsable de la protection de l'emprise? Les propriétaires fonciers seront-ils responsables des accidents qui surviennent sur leur bien-fonds? Quelles mesures seront prises pour s'assurer que les divers habitats ne seront pas perturbés?

Réponse – Selon les promoteurs, le fait d'élargir l'emprise n'augmentera pas la circulation des VTT (page 112 de la DIE). Actuellement, les VTT traversent le petit marais pendant les conditions sèches et empruntent les sentiers pour contourner les falaises (page 563 de la DIE). Bien que l'élargissement de l'emprise puisse accroître l'utilisation d'une plus grande parcelle de terrain couverte par la nouvelle emprise par les VTT, surtout pendant la revégétation de la nouvelle emprise après la construction, la mesure proposée ne prévoit pas cette utilisation et ne devrait pas augmenter le nombre d'utilisateurs de VTT dans le secteur. La décision d'installer une clôture autour des terrains devra être prise par les propriétaires fonciers individuellement. Elle pourrait ne pas être pratique dans certains secteurs de l'emprise.

OISEAUX MIGRATEURS

Arlequin plongeur

Trois intervenants ont exprimé des préoccupations concernant les impacts possibles sur les oiseaux, surtout l'arlequin plongeur, une espèce menacée, qui ont été vus dans la région de Mispéc. Les perturbations possibles de la nourriture des oiseaux marins près de l'installation de GNL et de la nidification des oiseaux par les VTT sur l'emprise doivent être prises en compte. Des questions ont été soulevées concernant des études de suivi dans le secteur et l'utilisation de l'information sur les observations fournie par les ornithologues amateurs.

Réponse – L'information sur les oiseaux terrestres, les arlequins plongeurs et d'autres espèces marines est présentée aux pages 574 à 577 de la DIE. Les mesures d'atténuation présentées dans la section sur l'évaluation de l'importance (pages 604 et 605) et les niveaux des effets écologiques résiduels sont pertinentes.

Éclairage du quai et du site

La nature et l'étendue de l'éclairage du quai et du site constituent une préoccupation concernant les oiseaux migrateurs et la « faible pollution » ayant trait à la vue du littoral à partir de la plage de Mispéc et des zones avoisinantes (Dalzell, pages 51 et 82).

Réponse – Les promoteurs prévoient utiliser un éclairage orienté vers le bas lorsque cela est possible (page 588 de la DIE). L'éclairage du quai sera déterminé par les règles de navigation et les besoins opérationnels. Des dispositions ont aussi été prises pour des rapports externes de l'Observatoire des oiseaux de Point Lepreau et une surveillance sur place de la migration pour superviser les périodes de migration. Si les travaux de construction doivent être suspendus pendant des périodes de brouillard ou de mauvais temps, l'éclairage serait réduit (page 588 de la DIE).

Les réservoirs de GNL seront visibles à partir de la plage de Mispec. Ils seront peints d'une couleur pâle afin de refléter la chaleur des rayons solaires. Si une zone tampon d'arbres adultes entre l'installation de GNL et le littoral n'est pas enlevée pendant la préparation ou l'exploitation du site, elle pourrait aider à cacher les réservoirs de la vue du côté extra-côtier ou de l'autre côté du cours d'eau.

PÊCHES COMMERCIALES

Indemnisation des pêcheurs

La zone et les périodes de pêche des pêcheurs commerciaux actuellement dans le secteur de Canaport/GNL seront réduites en raison des zones d'exclusion. Les périodes de déplacement seront plus longues pour la navigation le long du littoral parce qu'il faudra contourner la zone d'exclusion (au lieu de traverser dans la zone lorsqu'aucun navire n'est présent). La question d'indemnisation financière des pêcheurs a été soulevée.

Réponse – La situation actuelle concernant les pêcheurs commerciaux est expliquée aux pages 612 à 615 de la DIE. Pendant les opérations de déchargement à l'installation de GNL, les pêcheurs seraient exclus des zones entre l'extrémité du couloir de navigation jusqu'au quai, y compris les bassins de virage des navires (page 628 de la DIE). L'exclusion des pêcheurs des bancs de pêche autour de l'installation de Canaport est de nature progressive (page 634 de la DIE) mais avec deux ou trois navires par semaine, leur temps de déchargement et des préoccupations relatives aux marées ou à la température, les périodes de pêche accessibles seront souvent trop courtes pour que les engins de pêche puissent être déployés et retirés avant l'arrivée du prochain navire.

Recommandation – Le comité recommande que les pêcheurs commerciaux et la Irving Oil Corporation se rencontrent pour discuter de la question de l'indemnisation financière. Toutes les ententes devront être approuvées officiellement par les autorités pertinentes du ministère des Pêches et des Océans.

SANTÉ ET SÉCURITÉ

Accès adéquat à l'intervention d'urgence

1. Un intervenant a mentionné sa préoccupation concernant la possibilité que le chemin Red Head ne puisse pas fournir un accès suffisant dans des situations d'urgence si un accident majeur survient. Il a souligné qu'un nouveau chemin devrait peut-être être envisagé pour permettre à l'équipement de lutte contre les incendies d'accéder au site et pour assurer l'évacuation en cas d'urgence.

Réponse – L'utilisation du chemin Red Head pour rendre l'équipement d'urgence à l'installation de GNL en cas d'un accident majeur ou d'une situation nécessitant l'évacuation des résidents locaux n'a pas été couverte de manière exhaustive dans la DIE.

Recommandation - Le comité recommande respectivement que, vu que le chemin Red Head est le seul moyen d'accès au site et étant donné les nombreuses préoccupations soulevées concernant son état et sa stabilité par rapport au processus d'érosion associé aux conditions le long du littoral, on évalue davantage le chemin pour déterminer s'il est apte à assurer un accès d'urgence au site et l'évacuation d'urgence de la région immédiate au besoin. Différents moyens d'accès au site et de sortie (c.-à-d. construction d'un autre chemin) devraient être envisagés, s'ils sont justifiés, dans le cadre du processus de révision. [Se reporter à la page 38 pour un compte rendu de cette question.]

Élimination de munitions

Il est possible que des munitions et des explosifs de la Deuxième guerre mondiale aient été laissés dans ce secteur (Dalzell, page 12).

Réponse – Le déversement latéral des matériaux du fond marin pourrait créer une interaction avec les matériaux explosifs qui existent à cet endroit.

Recommandation – Il faudrait vérifier la source de M. Dalzell et d’autres sources pour déterminer si des munitions peuvent se trouver dans le secteur de Canaport.

UTILISATION DES TERRES

Préoccupations touristiques

Un intervenant a mentionné le besoin de sauvegarder la baie de Fundy pour le tourisme.

Réponse – Même si elle touchait un secteur du littoral non aménagé, créant un effet cumulatif sur l’aspect visuel de la baie de Mispic, l’installation d’importation de GNL serait adjacente à un usage industriel semblable (installation de Canaport). Il en résulterait un accroissement de l’utilisation actuelle des terres dans le secteur au lieu de la création d’un nouvel usage ou de l’aménagement d’une installation industrielle distincte. Il est peu probable que les exploitations touristiques soient touchées par l’activité de navigation accrue à Mispic. Les paquebots passeraient les navires-citernes dans les aires de mouillage ou les couloirs de navigation. L’installation de Canaport est située plus en amont de la baie que le port de Saint-Jean. L’accès limité à l’installation de Canaport serait légèrement accru mais non autrement modifié grandement.

Préoccupations concernant le pipeline

Des préoccupations ont été soulevées concernant la demande présentée à la Commission des entreprises de service public en vue de l’utilisation de pipelines. Une première demande pour le projet d’Orimulsion a été suspendue. Selon un intervenant, l’impact environnemental sur la propriété des particuliers doit être évalué et pris en compte.

Réponse – Une demande devra être soumise à la Commission des entreprises de service public, un processus qui étudie les impacts sur l’environnement.

Zonage

Un intervenant a dit regretter que sa communauté dortoir rurale devienne une communauté industrielle.

Réponse – Il s'agit d'une question de zonage qui ne relève pas du présent examen.

Autres projets

Au cours de la réunion et dans les mémoires (ex. Dalzell, pages 78 et 79), des intervenants ont soutenu que d'autres projets liés au projet actuel sont envisagés et qu'ils devraient être inclus dans le présent examen. Une usine pétrochimique est citée à titre d'exemple.

Réponse – Le présent examen est inclusif. D'autres utilisations ou de nouveaux projets devront être approuvés selon leurs propres caractéristiques.

Valeur des propriétés

Un intervenant a soulevé la question de la valeur des propriétés qui pourrait diminuer en raison du projet.

Réponse – Cette question est abordée aux pages 690 et 691 de la DIE. Il est indiqué correctement que « les prix de l'habitation sont le reflet d'un certain nombre de facteurs et attributs dont la conjoncture du marché, les valeurs sociales et les perceptions, la qualité de l'habitation et l'emplacement ». La conclusion de la DIE précisant : « il est peu probable que l'on observe un impact négatif sur la valeur des propriétés et les effets du projet sur celle-ci sont jugés non importants » est raisonnable.

RESSOURCES ARCHÉOLOGIQUES ET PATRIMONIALES

Une préoccupation a été exprimée concernant le fait que le ministère fédéral responsable de ces questions n'a pas été consulté (Dalzell, page 4). Une préoccupation particulière portait sur les bunkers de la Deuxième guerre mondiale (Dalzell, page 85).

Réponse – Des représentants des Services d'archéologie du Nouveau-Brunswick (Secrétariat à la Culture et au Sport) ont été consultés et continueront de participer

activement. Les Services d'archéologie du Nouveau-Brunswick sont responsables de la gestion générale des ressources culturelles du patrimoine archéologique de la province. Cette responsabilité comprend la protection, la sauvegarde et l'interprétation des ressources archéologiques non renouvelables du Nouveau-Brunswick. Les fonctions comprennent : coordination générale, délivrance des permis, gestion des collections, évaluation de l'impact sur les ressources patrimoniales, récupération, développement des produits, recherche et liens avec les Premières nations sur les questions patrimoniales. Les Services d'archéologie offrent des conseils professionnels et techniques à l'industrie, aux organismes municipaux, provinciaux et fédéraux, aux Premières nations, aux communautés, aux groupes sans but lucratif et aux particuliers.

UTILISATION DES RESSOURCES ET DES TERRES PAR LES AUTOCHTONES

Des questions ont été soulevées concernant la consultation des Premières nations et leur participation (Dalzell, page 86).

Réponse – Aux pages 731 et 732 de la DIE, on constate qu'il y a eu des tentatives pour connaître les réactions des représentants des Premières nations, et obtenir de l'information pertinente. Il est aussi mentionné que « Irving est disposé à poursuivre les consultations avec l'Union of New Brunswick Indians et avec les autres Premières nations » (page 732 de la DIE).

Réseau de transport routier

Approvisionnement en agrégats

La source d'approvisionnement et le transport des agrégats nécessaires pour la construction ont été soulevés.

Réponse – Les promoteurs prévoient utiliser une centrale de dosage sur place. Les pierres seront extraites du site par l'exploitation par coupe et remblai (page 105 de la DIE). D'autres agrégats seront obtenus des carrières existantes. La livraison des matériaux comprendra jusqu'à 107 trajets de camions lourds par mois durant la phase de construction (page 115 de la DIE).

Circulation routière

Une préoccupation a été soulevée concernant la circulation accrue des véhicules, surtout des gros camions, qui constituerait un danger pour la sécurité sur le chemin Red Head. La situation est davantage compliquée par l'étroitesse de la chaussée et l'absence de trottoirs.

Réponse – Les promoteurs énumèrent diverses mesures d'atténuation associées à la circulation accrue, ce qui laisse supposer que la chaussée ne sera pas modifiée (tableau 5.12.11 et page 766 de la DIE). La surveillance périodique du débit de circulation et la liaison avec la ville de Saint-Jean concernant la régulation des feux de circulation à l'intersection de la promenade Bayside et du chemin Red Head sont des facteurs pertinents. Le respect rigoureux de la limite de vitesse affichée par tous les usagers de la route sera un aspect important de la sécurité routière. Il sera probablement accru par une surveillance policière de la circulation, surtout pendant la phase de construction.

MAIN-D'ŒUVRE ET ÉCONOMIE

Les commentaires concernant cette section étaient en général très positifs. En effet, l'énergie a été identifiée comme un secteur prioritaire dans la « stratégie de croissance » d'Entreprise Saint-Jean. Un intervenant a mentionné que les investissements futurs dans le secteur pourraient largement dépasser trois milliards de dollars. Il considérait que le présent projet était essentiel au développement du secteur énergétique de la région, car il aura de nombreuses retombées socio-économiques pour la région.

Un approvisionnement accru de gaz naturel est généralement perçu comme un aspect très positif. Des questions ont été soulevées concernant l'étendue de la situation, surtout concernant son impact sur les prix. Une mise en garde a aussi été faite concernant le fait qu'un intervenant souhaite que le gaz naturel produit soit disponible pour le marché du Nouveau-Brunswick.

Réponse – Un terminal de GNL augmentera l’approvisionnement en gaz naturel à l’échelle locale et régionale. Les forces du marché dicteront l’impact sur les prix quoique l’approvisionnement accru, toute proportion gardée, exercerait des pressions à la baisse sur les prix. Les forces du marché influenceront aussi le lieu de la consommation finale du gaz naturel.

NAVIGATION

Couloirs de navigation

Une question a été soulevée concernant les couloirs de navigation associés aux autres endroits sur le site de l’installation et les effets de l’utilisation de ces sites sur l’industrie des paquebots de croisière (Dalzell, page 9). D’autres types de navires devront-ils mouiller dans la baie pour attendre le passage d’un navire-citerne de GNL? (Dalzell, page 16).

Réponse – Les trois autres emplacements, c’est-à-dire Courtney Bay, havre de Saint-Jean et Lorneville, comportaient diverses difficultés de navigation et ils n’étaient pas des lieux avantageux pour d’autres raisons (pages 27 et 28 de la DIE). L’industrie des paquebots de croisière serait moins touchée si l’installation de GNL était située à l’extérieur du havre de Saint-Jean. Les règles et les procédures actuelles relatives à la navigation dans la baie de Fundy, le havre de Saint-Jean et dans diverses aires de mouillage s’appliqueraient à tous les navires. La priorité des mouvements serait probablement basée sur des protocoles établis. Selon l’Association de pilotage de l’Atlantique (APA), à part la légère hausse du nombre de navires par année dans le secteur, les opérations de réglementation de la circulation ne devront pas être grandement modifiées pour accueillir les navires-citernes de GNL. Les détails des itinéraires, les zones d’exclusion et de virage, etc. devront être déterminés après d’autres consultations de l’APA, des Pilotes du havre de Saint-Jean, de Canaport, de la Garde côtière canadienne et de l’Autorité portuaire de Saint-Jean (page 57 de la DIE).

Zones d'exclusion des navires-citernes de GNL

Un intervenant a demandé si les zones d'exclusion sécuritaires autour des navires-citernes de GNL (si elles sont jugées nécessaires) auraient un impact négatif sur la circulation maritime dans la baie et la région locale en limitant d'autres usages dans le milieu marin. Il estime fortement que la décision concernant le besoin de zones d'exclusion sécuritaires devrait être prise et que l'impact de ces zones sur les usages maritimes existants devrait être déterminé avant l'approbation du projet.

Réponse – La section 5.14.5.1.2 (page 807) de la DIE explique en détail la circulation des navires-citernes de GNL et d'Orimulsion, et les mouvements prévus pendant l'exploitation de l'installation. Elle décrit aussi le besoin possible de déplacer les zones d'exclusion sécuritaires autour des navires-citernes en transit et le processus d'établissement de ces zones. La zone d'exclusion sera déterminée par les intervenants suivants : Autorité portuaire de Saint-Jean, l'APA/Association des pilotes du havre de Saint-Jean, Garde côtière canadienne, Transports Canada, Irving Oil et pêcheurs locaux. Jusqu'à présent, les représentants de l'Association des pilotes du havre de Saint-Jean ont participé aux travaux du CRT et ont indiqué qu'en général, le mouvement des navires-citernes dans l'approche et l'accostage à l'emplacement du quai proposé serait acceptable. Sachant qu'une situation pratique existe, il est acceptable (et souvent effectué ailleurs comme par la U.S. Coast Guard concernant la préparation des plans de gestion de navires au terminal d'importation de GNL aux États-Unis) que l'établissement des zones de sécurité et la mise au point des détails d'opération relatifs à l'approche, à l'amarrage et aux méthodes de déchargement des cargaisons soient finalisés après l'approbation conditionnelle du projet, mais avant l'exploitation.

Analyse du risque

Un intervenant a mentionné qu'une analyse des risques devrait être effectuée non seulement sur les navires-citernes de GNL mais aussi sur le potentiel de collision de ces navires et des pétroliers de brut en raison du nombre général accru de navires dans le secteur.

Réponse – Les risques des navires de GNL ou d'Orimulsion associés aux opérations du projet proposé sont discutés à fond à la section 5.14 de la DIE.

Un intervenant (membre de l'Association des pilotes du havre de Saint-Jean) a mentionné, au cours de la réunion publique, que Irving Oil avait indiqué dès le début du processus qu'il rencontrerait l'Association comme groupe. Jusqu'à présent, une telle rencontre n'a pas eu lieu, bien que Irving Oil ait rencontré deux des pilotes individuellement.

Réponse – Le comité reconnaît que l'Association des pilotes du havre de Saint-Jean est représentée au CRT par deux personnes qui ont rencontré des représentants de Irving Oil afin de discuter de divers aspects de la navigation maritime associés au projet. Au cours d'une réunion tenue le 28 novembre 2003 pour discuter des questions maritimes avec Irving Oil, l'APA a proposé une rencontre entre Irving Oil et tout le groupe des pilotes locaux pour discuter de la conception et de l'orientation du quai. Puisque la navigation maritime est un aspect crucial du développement de ce projet, il semblerait sage que Irving Oil rencontre les membres de l'Association des pilotes du havre de Saint-Jean et de l'APA comme groupe pour examiner leurs réactions aux opérations futures relativement à la circulation maritime associée au projet.

Un intervenant (pilote du havre de Saint-Jean) a mentionné, au cours de la réunion publique, que les pilotes du havre ont revu l'emplacement proposé du quai polyvalent et indiqué que l'emplacement proposé serait pertinent quoique ce ne soit pas celui que préfèrent les pilotes pour l'amarrage des navires-citernes. Le site préféré est Tiners Point, près de Coleson Cove.

Réponse – L'analyse des autres sites pour l'installation d'importation proposée, y compris l'analyse du secteur de Lorneville où se trouve Tiners Point, est incluse dans la DIE, aux pages 27 à 29. Le comité reconnaît que, même si l'emplacement du quai proposé peut ne pas être préféré du point de vue nautique, il est acceptable. Plusieurs autres facteurs doivent aussi être pris en compte dans le choix général d'un site préféré comme il est indiqué dans la DIE.

EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET

Changements climatiques

Un intervenant a identifié les impacts possibles des changements climatiques sur la viabilité du quai en raison des conditions météorologiques plus rigoureuses. Le quai peut-il résister aux vagues et aux vents pour les cent prochaines années malgré les meilleures conceptions techniques?

Réponse – Les promoteurs font référence à deux rapports sur les changements climatiques et mentionnent que les installations liées au projet seront conçues pour soutenir les événements de chute de pluie pendant une période de 100 ans (page 823 de la DIE). Les codes et règlements de construction qui seront suivis sont indiqués aux pages 65 et 66 de la DIE.

Une préoccupation a été soulevée concernant les changements climatiques qui risquent de modifier les modes de déplacement des baleines noires plus près des corridors de navigation (Dalzell, page 65).

Réponse – Cette possibilité n'est pas examinée dans la DIE. C'est toutefois un système très complexe qui serait difficile à prédire avec certitude. Le statut d'espèce menacée de la baleine noire de l'Atlantique Nord est tel que, s'il survient un tel déplacement, des mesures d'atténuation pourraient devoir être prises par diverses autorités.

Stabilité du chemin Red Head

L'instabilité de certains tronçons du chemin Red Head préoccupe depuis quelques années. Si un tronçon de Red Head Bluffs s'effondre, la partie est du chemin Red Head serait isolée.

Réponse – Ce problème a été cerné par la ville de Saint-Jean mais la construction d'un chemin de contournement n'a pas été approuvée. Le principal problème semble être l'abrasion marine au pied du talus et l'effondrement du sol comme une conséquence (page 740 de la DIE). La construction d'une installation de GNL ne devrait pas aggraver

le problème (page 765 de la DIE). La défaillance **potentielle** du chemin, surtout pendant un ouragan, entraînerait de graves problèmes relatifs à la sécurité et à l'économie pour les résidents, Canaport et l'installation de GNL.

Recommandation – Irving Oil devrait examiner d'autres moyens de transport à ce site et collaborer avec la ville de Saint-Jean à la planification d'un nouveau chemin.

SÉCURITÉ DE L'INSTALLATION

On a reçu plusieurs commentaires mettant en doute la sécurité prévue à l'installation, surtout concernant les attaques terroristes et le besoin d'un examen indépendant des systèmes de sécurité proposés au site (ex. : Dalzell, pages 4, 13, 23, 29, 31 et 49).

Réponse – Les mesures de sécurité mentionnées dans le rapport sont brièvement abordées dans la section 2.8.11. Les mesures décrites semblent être établies afin de réduire la probabilité d'intrusion sur la propriété de l'installation de Canaport. Le comité reconnaît que des plans de sécurité plus détaillés seront établis avec le développement du projet. Il recommande respectivement que le plan de sécurité détaillé pour l'installation du terminal de GNL, une fois établi, soit revu par une source indépendante (*p. ex.* autorités ou organismes fédéraux et provinciaux pertinents, ou leurs représentants) avant que soit entreprise l'exploitation de l'installation afin de déterminer de manière indépendante, la pertinence d'un aspect aussi important du projet.

Recommandation – Lorsqu'un plan de sécurité détaillé et complet pour l'installation du terminal de GNL aura été établi, la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick devrait demander qu'un expert en sécurité analyse le plan et formule des recommandations pertinentes s'il y a lieu.

SUIVI DE LA CONFORMITÉ AUX CONDITIONS ET ENGAGEMENTS RELATIFS AU PROJET

Au cours de l'examen, il est devenu évident que l'étape de développement et la période d'examen réglementaire d'un projet d'une telle envergure et d'une telle complexité seraient suivi de plusieurs engagements pris par Irving Oil envers divers intervenants et organismes pendant les négociations, les rencontres, les demandes de permis et les rapports. Compte tenu des études, des plans et des rapports qui ne sont pas encore achevés, les permis délivrés pour le projet seraient très probablement assortis de conditions réglementaires. D'un point de vue réglementaire, le fait d'assurer et de documenter la conformité aux conditions et aux engagements environnementaux est un volet important du rôle de l'agent de réglementation pendant la construction et l'exploitation du projet.

Recommandation – Afin d'effectuer le suivi, et d'assurer et de documenter la conformité avec les conditions et les engagements environnementaux pris pendant le processus d'examen réglementaire, le comité recommande respectivement qu'Irving Oil établisse une base de données de suivi (tableau) qui peut être utilisée pour vérifier et documenter la conformité avec toutes les conditions des permis et tous les engagements pris par Irving Oil au cours du processus d'examen réglementaire et de la phase de conception du projet. Le suivi de chaque condition ou engagement devrait être effectué et la base de données devrait pouvoir être consultée pour les aspects suivants, au moins :

- installation associée à l'engagement ou à la condition (*p. ex.* quai, terminal de GNL, pipeline d'émission);
- étape du projet lorsque la condition ou l'engagement doit être énoncé (*p. ex.* permission, avant construction, construction, exploitation);
- groupe responsable de la mise en oeuvre;
- document (*p. ex.* DIE, permis, autorisation, lettre) dans lequel est indiqué l'engagement ou la condition;
- date de mise en oeuvre.

Après la création de cette base de données et avant le début des travaux de construction, nous recommandons qu'Irving Oil mette à jour la base de données chaque mois pendant la période de construction et soumette un tableau de suivi au **ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux** afin que l'on

puisse suivre et documenter la conformité pendant la construction et, au besoin, pendant l'exploitation.

COMITÉ DE LIAISON

Des préoccupations ont été soulevées concernant la représentation limitée au comité de liaison et l'exclusion de certains membres potentiels.

Réponse – Dans le cadre de projets comme celui-ci, l'accès à l'information est un élément très important pour tous les intervenants. La limitation de l'accès à l'information et au forum où cette information peut être distribuée peut susciter des doutes. Bien que le nombre de membres puisse être limité pour permettre des délibérations efficaces, les principaux intervenants devraient être en mesure de contribuer lorsque cela est possible.

Recommandation – La composition du comité de liaison devrait être révisée pour inclure, dans la mesure du possible, tous les principaux intervenants.

Annexe 1 : Exposés à la réunion publique et présentation de mémoires :

- Artiss, William – Entreprise Saint-Jean et ville de Rothesay
- Barton, Diana – Entreprise Saint-Jean
- Dalzell, Gordon – Coalition de l’air pur de Saint-Jean
- Ediger, Nick – Sentinel Associates Limited
- Goyetche, Darryl – Chambre de commerce de Saint-Jean
- Griffin, Denis – résident du chemin Red Head
- Griffin, Glenn – résident du chemin Red Head
- Hunter, Jim
- Hunter, Roger – pêcheur commercial de Mispéc
- Macintosh, Andrew – résident de Connelly Head
- McAfee, M.
- Moore, Charlene – citoyenne intéressée
- Peacock, Daniel
- Quinn, Capitaine Kevin – Bay Pilots & Marine Consultants Inc.
- Quinn, Capitaine Pat – Pilote du havre de Saint-Jean
- Thompson, David – Conseil de conservation
- Thompson, David W. – pêcheur de Mispéc
- Thompson, E. Jean – citoyenne intéressée

ÉTAPES FINALES DU PROCESSUS D'EIE

La présentation du rapport du Comité indépendant d'examen de l'étude d'impact sur l'environnement, et la préparation et le dévoilement du Sommaire de la participation publique de la ministre marquent la fin de ce volet du processus provincial d'étude d'impact sur l'environnement. La ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux tiendra compte des opinions du public énoncées dans le sommaire du rapport du comité, ainsi que des conclusions et des renseignements présentés par le Comité de révision technique, y compris la Déclaration de révision générale. Une recommandation préparée par la ministre sera soumise à l'examen du Cabinet afin qu'une décision soit prise. Cette recommandation peut comprendre un ensemble de conditions d'exploitation à considérer.

Une fois la décision du Cabinet rendue, la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux publie un communiqué annonçant la décision du gouvernement concernant le projet, y compris toute condition relative à la décision, le cas échéant.

Il sera également possible d'avoir accès à cette information en communiquant avec un bureau du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux ou en consultant le site Web du ministère à <http://www.gnb.ca/0009/0377/0002/0008-f.asp>.

Le ministre fédéral de l'Environnement a aussi déterminé les prochaines étapes et avisera les autorités fédérales responsables. Tout sera mis en oeuvre pour coordonner l'annonce des décisions. L'information rendue publique dans le cadre des modalités de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) ayant trait à ce projet peut être consultée sur le site Web d'Environnement Canada au : http://www.ceaa-acee.gc.ca/010/0003/0012/report_f.htm.

ÉTAPES FAISANT SUITE AU PROCESSUS D'EIE

Le processus d'EIE est le premier volet d'un plus grand système de gestion de l'environnement. Les éléments conceptuels détaillés et les questions opérationnelles sont examinés dans le cadre de la composante de délivrance d'agrément et de permis du système de gestion de l'environnement. Cette étape serait suivie de la composante de surveillance et de suivi pour assurer la conformité. Plusieurs agréments relatifs à la construction et aux opérations devraient être obtenus et les engagements devraient être suivis afin d'assurer la conformité. Voici des exemples de conditions : approbation par la Commission des entreprises de service public du pipeline de gaz naturel et de l'emprise qui représente un processus public transparent, établissement d'un modèle simulé d'un navire, conformité aux conventions fédérales (à établir) comme un grand émetteur final de CO₂, établissement de plans d'intervention d'urgence et de protection de l'environnement à la satisfaction des diverses autorités compétentes.