

Demandes de renseignement à l'intention du promoteur

Tableau 2 : Présenter les commentaires et les suggestions de votre ministère quant aux renseignements à exiger du promoteur pour la réalisation de l'analyse de l'EIE

Numéro de la demande de renseignements (DR)	Lien entre les effets du projet et la LCEE 2012	Référence aux lignes directrices relatives aux EIE	Référence à l'EIE	Contexte et justification	Question ou demande de renseignements particulière
GCC-1	À remplir par l'AEIC	À remplir par l'AEIC	Volume 1, Section 4.3 Emplacement du projet, p. 134/437	<p>Les aides à la navigation font partie des services maritimes essentiels fournis aux Canadiens par la Garde côtière canadienne (Garde côtière). Dans la section 4.3 Emplacement du projet, le promoteur indique que : « [...] le Projet touche une superficie totale de 106 051 m² en milieu aquatique pour la construction des postes à quai (...) en continuité des installations actuelles du Port [...] ».</p> <p>La Garde côtière constate que certaines bouées sont présentes dans le secteur ciblé par le promoteur pour ce projet. Il sera donc nécessaire de valider si le balisage actuel est adéquat ou si des modifications doivent y être apportées afin de permettre l'exécution du projet pendant les phases de construction et d'exploitation.</p>	<p>GCC-1.1 La Garde côtière invite le promoteur à entrer en contact avec elle pour collaborer à cet effet.</p>
GCC-2	À remplir par l'AEIC	À remplir par l'AEIC	Volume 1, Section 8.1.5 Régime des glaces, p. 258/437	<p>Dans la <i>section 8.1.5 Régime des glaces</i>, le promoteur décrit la formation de glaces sur le fleuve Saint-Laurent en période hivernale, explique que le phénomène de fonte et dérive des glaces peut représenter un danger pour la navigation maritime et les installations riveraines, et que des stratégies de gestion des glaces sont déjà en place pour minimiser les risques de façon efficace. Cette section permet de croire que le promoteur est conscient de la formation de glaces pendant l'hiver et de l'importance de la gestion des glaces, et semble en tenir compte dans la planification de son projet.</p>	
			Volume 1, Section 4.5.18, p. 156/437	<p>Dans la section 4.5.18 Aménagement définitif des ouvrages maritimes, le promoteur indique son intention de s'assurer que : « [...] la configuration du réseau de pieux ne favorise pas l'accumulation de glace pour que les opérations de déglacage soient possibles et facilement réalisables ».</p>	<p>GCC-2.1 La construction d'une nouvelle structure en milieu maritime pourrait potentiellement modifier l'écoulement de l'eau et la formation de glaces dans le secteur. Le promoteur est invité à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préciser comment il compte s'assurer que la configuration du nouveau terminal ne favorise pas l'accumulation de glace et ne nuit pas à son écoulement; • Documenter les effets de la mise en place de cette nouvelle structure sur la formation et le mouvement des glaces.

			Volume 2, Section 13.2.3.5 Glaces et embâcles, p. 249/334	Dans la section 13.2.3.5 Glaces et embâcles, le promoteur affirme que : « <i>Les nouveaux quais du terminal 21 ne vont pas créer d'embâcles puisqu'ils ne vont que suivre la berge, sans entraver la circulation normale des courants et des glaces. De plus, le va-et-vient des navires au Port de Trois-Rivières de même que le déglacement au besoin du chenal maritime rendent pratiquement impossible la création d'un embâcle au droit du terminal 21</i> ».	GCC-2.2 En tenant compte des effets de la mise en place de la nouvelle structure sur la formation des glaces, le promoteur est invité à : <ul style="list-style-type: none"> • Préciser les éléments ayant mené à la conclusion que les nouveaux quais ne créeront pas d'embâcles; • Documenter les répercussions sur le mouvement des glaces dans la zone d'étude en amont du terminal.
GCC-3	À remplir par l'AEIC	À remplir par l'AEIC	Volume 1, Section 8.2 Dynamique sédimentaire et fluviale, p. 260-276/437	La mise en place de nouvelles infrastructures pourrait modifier la dynamique sédimentaire et fluviale, ce qui peut potentiellement influencer la navigation maritime et la sécurité de la navigation dans la voie navigable du Saint-Laurent. À la lumière des informations fournies dans la section 8.2 Dynamique sédimentaire et fluviale, la Garde côtière invite le promoteur à fournir des informations additionnelles sur les zones d'études restreinte et locale à l'aide de la question GCC-3.1 et des sous-questions reliées (GCC-3.2 à GCC-3.9.1).	GCC-3.1 Quels seront les impacts des phases de construction, d'opération et d'entretien du Terminal 21 sur la dynamique hydro-sédimentaire de la voie navigable située à proximité du lieu projeté des installations ?
			Volume 1, Section 8.2 Dynamique sédimentaire et fluviale, p. 260-276/437	Dans la section 8.2, les modélisations sédimentaires présentent principalement les analyses sur la côte, le long des quais.	GCC-3.2 Le promoteur est invité à fournir plus d'informations sur les impacts du Terminal sur la dynamique hydro-sédimentaire de la zone d'étude vis-à-vis les installations, avec une emphase sur la voie navigable et les zones potentielles d'accumulation sédimentaire.
			Volume 1, Section 8.2 Dynamique sédimentaire et fluviale, p. 275/437	Dans la section 8.2, il est mentionné que : « <i>Le sable et le silt, remis en suspension, se propagent vers l'aval, le long des quais futurs et de ceux existants</i> ».	GCC-3.3 Quelles sont les quantités de sédiments et les zones prévues pour l'accumulation de ces sédiments ?
			Volume 1, Section 8.2 Dynamique sédimentaire et fluviale, Figure 8-5, p. 268/437	Malgré une réduction attendue des vitesses d'écoulement (et le potentiel de sédimentation) en aval de la nouvelle structure, une accélération de la vitesse d'écoulement est signalée à l'extrémité ouest du prolongement projeté (Figure 8-5, point 9).	GCC-3.4 Quels seront les impacts de cette augmentation de courant sur le surcreusement au pied des quais, sur le transport sédimentaire vers le large (vers la voie navigable) et sur le dragage d'entretien ?
			Volume 1, Section 8.2.5.2 Phase d'exploitation et d'entretien, p. 268-275/437	La section 8.2.5.2 indique notamment que : « <i>Le prolongement du Terminal 21 crée une zone de ralentissement de vitesse dans la zone en amont qui est situé à l'extrémité ouest de la structure projetée. Cette zone caractérisée par des vitesses faibles de l'ordre de 0,1 m/s (point 2) favorise le dépôt et l'accumulation de sédiments à cet endroit</i> ».	GCC-3.5 Quels seront les impacts de l'accumulation prévue en amont des installations sur la dynamique hydraulique après plusieurs années? GCC-3.5.1 Ces accumulations auront-elles un impact sur le régime hydro-sédimentaire à moyen et long terme ? GCC-3.5.2 Ces accumulations pourraient-elles influencer à la hausse les volumes estimés pour le dragage d'entretien près de la section ouest du Terminal ?

			Volume 1, Section 8.2.5.2 Phase d'exploitation et d'entretien, p. 271/437	À la section 8.2.5.2, il est indiqué que : « <i>Les simulations réalisées montrent en effet que les impacts sont locaux et se limitent à une légère augmentation de la vitesse vers le large [...]</i> ».	<p>GCC-3.6 Quelles sont les vitesses de courant vers le large ?</p> <p>GCC-3.6.1 Ces courants surviennent-ils de manière permanente ou sous certaines conditions ? Quelles sont ces conditions ?</p> <p>GCC-3.6.2 Quels seront les impacts de ces modifications sur les courants dans la voie navigable située à moins de 1 encablure des installations projetées ?</p>
			Volume 1, Section 8.2.5.2 Phase d'exploitation et d'entretien, Figure 8-11, p. 273-274/437	La simulation présentée à la figure 8-11 est spatialement limitée.	<p>GCC-3.7 Quels seront les impacts sur l'érosion côtière en amont du terminal ?</p>
			Volume 1, Section 8.2.5.2 Phase d'exploitation et d'entretien, Figure 8-12, p. 274-275/437	À la figure 8-12, il semble y avoir une augmentation des concentrations des classes sable 3, sable 4 et sable 5 vers le large (limite sud de la modélisation) lors des crues de récurrence 2 ans.	<p>GCC-3.8 Comment expliquer ces augmentations ?</p> <p>GCC-3.8.1 Quels sont les impacts prévus de ces sédiments en transport sur la dynamique sédimentaire de la voie navigable dans la zone d'étude ?</p>
			Volume 1, Section 8.2.7 Importance des effets résiduels, p. 275-276/437	À la section 8.2.7, le promoteur indique que : « <i>[...] les effets appréhendés sur la dynamique sédimentaire et fluviale seront peu significatifs par rapport aux conditions actuelles, mais pourraient avoir une certaine incidence sur une augmentation du transport de sédiments le long des quais existants ou sur le transport des sédiments lors des dragages d'entretien</i> ».	<p>GCC-3.9 Quels sont les impacts des changements prévus de la dynamique sédimentaire sur la sédimentation dans la voie navigable ?</p> <p>GCC-3.9.1 Ces effets résiduels causeront-ils des effets croisés sur la voie navigable et la sécurité de la navigation ?</p>
GCC-4	À remplir par l'AEIC	À remplir par l'AEIC	Volume 2, Section 14.3.3.1 Déversement maritime, p. 277/334 et Volume 2, Section 14.1.3.2 Données du registre des interventions d'urgence-	La sous-section « Probabilité d'occurrence » de la section 14.3.3.1 indique que : « <i>Un déversement de produit (pétrolier ou vrac) pourrait survenir, mais dans une situation exceptionnelle. Des situations telles qu'un échouage, un incendie à bord ou des collisions (entre un navire en mouvement et un objet immobile pouvant être un quai ou un autre navire) ont eu lieu dans les années antérieures, mais aucune n'a engendré un déversement de matières dangereuses. Par conséquent, la probabilité d'occurrence d'un déversement de matières dangereuses dans le fleuve lors d'un transport maritime est jugée très faible</i> ».	<p>GCC-4.1 Le promoteur est invité à tenir compte des données du Registre des interventions d'Urgence-Environnement et des données de l'APTR sur les déversements de source maritimes pour évaluer les probabilités d'occurrence de déversement maritime.</p>

		environnement, p. 262-263/334 et Volume 2, Section 14.1.3.3, Données de l'APTR, p. 263/334	<p>La probabilité d'occurrence est basée sur certaines catégories d'incident uniquement (quatre causes potentielles ont été identifiées à la p. 276) et il est mentionné qu'aucune d'elles n'a engendré un déversement de matières dangereuses. Cette affirmation est erronée sachant que d'autres catégories d'incident ont provoqué des déversements au Port de Trois-Rivières dans le passé, tel qu'indiqué dans la section 14.1.3.2 : « <i>Cinq évènements survenus au Port de Trois-Rivières depuis 2013 sont identifiés dans le Registre des interventions d'Urgence-Environnement</i> » et dans le tableau 14-8.</p> <p>De plus, à la section 14.1.3.3, le promoteur indique que « [...] sur une période allant de mars 2016 à mai 2020 [...] sur 45 incidents environnementaux [...] 32 incidents étaient des déversements [...] » et que « [...] 25 d'entre eux étaient des déversements terrestres [...] », ce qui signifie que 7 d'entre eux étaient des déversements de source maritimes.</p>	GCC-4.1.1 Le promoteur est invité documenter les déversements de source maritimes survenus dans la zone d'étude du projet dans la section 14.3.3.1 portant sur les déversements maritimes.
		Volume 2, Section 14.3.3.1 Déversement maritime, p. 276-278/334 et Volume 2, Section 14.3.5 Synthèse des risques, Tableau 14-10, p. 280/334	<p>La sous-section « Gravité » de la section 14.3.3.1 indique que « <i>Les estimations ont été faites en considérant [...] trois temps donnés, soit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>1h : correspondant au temps de déversement maximum pour contenir le produit dans les limites du port;</i> – <i>6h : correspondant au temps nécessaire aux organismes d'urgence spécialisés pour se mobiliser;</i> – <i>24h : correspondant au pire cas, soit un déversement sans qu'aucune intervention ne soit réalisée</i> ». 	GCC-4.2 Le promoteur est invité à préciser les moyens utilisés pour permettre de rencontrer les délais présentés (trois temps donnés) et à définir les rôles et responsabilités pour la mise en place des moyens proposés.
		Volume 5, Section 14-A Analyse de risque de déversements accidentels d'hydrocarbures pétroliers, p. 849/886 et	<p>À la sous-section 2.4 Temps du déversement, il est indiqué que « <i>Les estimations du panache de déversement accidentel d'HP ont été générées sur une période de 1h, 6h et 24h</i> », soit les mêmes temps présentés à la section 14.3.3.1 du Volume 2.</p> <p>De plus, dans sous-section 4.5 Chronologie d'une intervention et dispersion des HP, il est mentionné « [...] <i>qu'il est raisonnable de penser [que la SIMEC serait] sur place à l'intérieur de six heures</i> ». Cette formulation au conditionnel exprime un futur hypothétique plutôt qu'une affirmation certaine.</p>	GCC-4.3 Le promoteur est invité à préciser les moyens utilisés pour permettre de rencontrer les délais présentés (trois temps donnés) et à définir les rôles et responsabilités pour la mise en place des moyens proposés.

			Volume 5, Section 14-A Analyse de risque de déversements accidentels d'hydrocarbures pétroliers, p. 862/886		
			Volume 5, Section 14-A Analyse de risque de déversement d'hydrocarbures pétroliers, p. 860/886	À la sous-section 4.4 Réseau d'alertes, le Réseau d'avertissement et d'alerte de la GCC est mentionné sans être expliqué.	GCC-4.4 Le promoteur est invité à détailler le rôle du Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA) de la Garde côtière canadienne.
			Volume 5, Section 14-A Analyse de risque de déversement d'hydrocarbures pétroliers, p. 861-863/886	À la sous-section 4.5 Chronologie d'une intervention et dispersion des HP, plusieurs éléments manquent de réalisme ou des informations sont inexactes. En voici quelques exemples : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Les mesures prises pour contrôler la fuite à la source et les mesures immédiates pour minimiser les impacts du déversement; ◦ Les rôles et les responsabilités des intervenants dans la mise en place des mesures d'urgence en lien avec l'incident maritime (par exemple, à qui revient la responsabilité de mettre en place les équipements d'intervention de base entre le quai et le navire si applicable); ◦ La portée des actions du pollueur dans la phase initiale de l'intervention et les priorités d'intervention; ◦ Réviser l'ampleur de l'intervention à mettre en place pour atténuer les impacts du déversement de 1 300 000 L en fonction du temps (par exemple, après 24 heures, les types et les quantités d'équipements mobilisés, ainsi que les ressources humaines requises pour soutenir toutes les activités dépasseraient largement les quantités exposées dans la chronologie); ◦ Revoir les délais d'intervention en tenant compte des niveaux de services des organisations impliquées. 	GCC-4.5 Bien que le scénario soit présenté à titre indicatif, parce que chaque incident est unique, la Garde côtière considère que la séquence d'intervention présentée dans le scénario présente des anomalies et manque de réalisme. Le promoteur est invité à préciser les rôles et responsabilités des parties prenantes pour la mise en place des moyens proposés dans cette chronologie.
			Volume 5, Section 14-A Analyse de risque de	À l'annexe B de la section 14-A, la sous-section <i>Intervenants externes – Garde côtière canadienne (GCC)</i> comporte plusieurs erreurs, omissions et imprécisions.	GCC-4.6 Le promoteur est invité à consulter <i>le Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national</i> pour obtenir plus de précisions sur les rôles et

			déversement d'hydrocarbures pétroliers, Annexe B - Rôles et responsabilités détaillées en cas d'urgence environnementale, p. 879-880		les responsabilités de la Garde côtière canadienne, plus spécifiquement pour le programme d'Intervention environnementale.
--	--	--	--	--	--