



Le 22 octobre 2021

Mme Johannie Martin
Gestionnaire de projets – Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1550, avenue D'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1

OBJET : Commentaires de Transports Canada – Rapport provisoire d'évaluation environnementale et conditions potentielles – projet Énergie Saguenay (dossier 5543)

Madame,

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes du secteur des transports et vise à favoriser un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. À cet effet, Transports Canada participe à l'analyse du projet Énergie Saguenay et de ses effets en tant que ministère expert du gouvernement fédéral sur le transport maritime.

La présente correspondance fait suite à votre lettre du 22 septembre 2021, demandant les commentaires de Transports Canada sur le rapport provisoire d'évaluation environnementale ainsi que sur les conditions potentielles du projet Énergie Saguenay, et ce, basé sur différents domaines d'expertise et champs de compétences.

Vous trouverez ci-joint les commentaires de Transports Canada, en lien avec les domaines d'expertise et champs de compétences suivants :

- Navigation et sécurité du transport maritime
- Prévention des incidents et intervention à quai et en milieu fluvial
- Bruit subaquatique généré par les navires et réduction du risque de collisions avec les cétacés.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Catherine Gaudette
Agente en environnement
Affaires environnementales, Groupe des programmes
Transports Canada, Région du Québec

Paryse Turgeon
Gestionnaire
Affaires environnementales, Groupe des programmes
Transports Canada, Région du Québec



Analyse de Sûreté et sécurité maritimes (TCSSM)

Item / Référence	Contenu	Commentaire de TCSSM
Détermination des mesures d'atténuation clés / p. 68	Élaborer, en collaboration avec Pêches et Océans Canada, Parcs Canada et Transports Canada, et mettre en application toute approche de répartition des transits dans le temps, viable d'un point de vue économique, pour minimiser le dérangement acoustique des mammifères marins, dans la mesure où la sécurité du navire et de ses équipages n'est jamais compromise;	Cette mesure devrait être régionale en y incluant les organisations suivantes : <ul style="list-style-type: none">- Administration portuaire du Saguenay- Administration de pilotage des Laurentides- GCC
Qualité de l'eau et des sols / Gestion des eaux de ballast p. 79	La présence de navires-citernes additionnels dans les eaux de la rivière Saguenay provenant de l'étranger pourrait augmenter la contamination de l'eau ainsi que le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes. Plusieurs citoyens et organismes sont notamment préoccupés par le rejet des eaux de ballast ⁵⁶ et son effet sur la biodiversité de la rivière Saguenay. La Première Nation des Essipiunnuat a également relevé cet enjeu, en lien avec l'ajout des eaux de ballast des navires reliés au projet à celles générées par le trafic maritime déjà existant ou prévu dans la région (Conseil de la Première Nation des Innus Essipit, 2019). Pêches et Océans Canada évalue également que l'augmentation du nombre de navires et de la quantité d'eau de ballast rejetée dans la rivière Saguenay pourrait contribuer à accroître le risque d'y introduire des espèces aquatiques envahissantes, particulièrement pour les navires internationaux qui proviennent de régions ayant des conditions environnementales similaires à celles prévalant dans la rivière Saguenay. Selon ce ministère, une incertitude demeure à cet égard en raison des conditions de salinité dans le secteur qui varient de façon importante (Pêches et Océans Canada, 2021).	À la lecture de ce paragraphe, le lecteur pourrait avoir l'impression que rien ne se fait actuellement pour prévenir l'introduction des espèces aquatiques envahissantes et en matière de contrôle des eaux de ballast. TCSSM recommande de faire référence à la réglementation actuelle : <i>Règlement sur l'eau de ballast</i> (DORS/2021-120).



Item / Référence	Contenu	Commentaire de TCSSM
Condition 3.8.3 p. 11/48	exigeant que les navires-citernes associés au projet désigné soient conformes, minimalement, aux normes d'émissions les plus strictes de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis en vigueur au moment où les navires-citernes entrent en opération dans les eaux canadiennes	<p>Cette condition serait difficilement applicable.</p> <p>Nous n'avons aucun outil juridique qui nous renvoie à ces normes.</p> <p>Les navires ont l'obligation de se conformer aux conventions internationales telle que la convention MARPOL (Annexe VI / Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et à au <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> (DORS/2012-69).</p> <p>De plus, les contrôles et les vérifications seraient difficiles sur le terrain lors des inspections.</p>
Condition 3.11 p. 11/48	Le promoteur installe et maintient en état de fonctionnement, durant l'exploitation, un branchement électrique à quai pour que tout navire-citerne associé au projet désigné en mesure de s'y brancher puisse le faire lorsqu'il est à quai.	<p>Ajouter l'expression suivante à la condition : « Si les normes de l'industrie le permettent ». La condition reformulée serait la suivante :</p> <p>Si les normes de l'industrie le permettent, le promoteur installe et maintient en état de fonctionnement, durant l'exploitation, un branchement électrique à quai pour que tout navire-citerne associé au projet désigné en mesure de s'y brancher puisse le faire lorsqu'il est à quai.</p>



Analyse des Politiques environnementales et du Centre d'innovation

Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
Condition 4.1 p. 12/48	<p>Pour toute activité de forage ou d'enfoncement des pieux requise dans le cadre du projet désigné, le promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none">• utilise des têtes rotatives pour le forage et le vibrofonçage pour l'enfoncement des pieux;• débute les travaux de forage et d'enfoncement des pieux en augmentant graduellement la puissance des équipements de forage et d'enfoncement des pieux, sur une période d'au moins 20 minutes, au début de chaque période de forage ou d'enfoncement.	<p>Puisque cette condition s'applique à des activités de construction, elle serait mieux interprétée si elle était déplacée après la condition 4.2 ou 4.3 où l'on parle d'élaborer des mesures avant la construction en milieu marin. Cette condition pourrait également faire l'objet d'un paragraphe subordonné à 4.2 ou 4.3.</p>
Condition 4.6 p. 14/48	<p>Le promoteur élabore, avant l'exploitation et en consultation avec Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Parcs Canada, un plan de gestion adaptatif pour les mammifères marins pour atténuer les effets environnementaux de la navigation associée au projet désigné causés par le bruit subaquatique et le risque de collisions avec les mammifères marins. Le promoteur harmonise le plan avec les programmes de rétablissement et plans d'actions des mammifères marin en péril applicables. Le promoteur présente le plan à l'Agence, Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Parcs Canada avant l'exploitation. Le promoteur met en œuvre le plan, y compris toute version du plan mise à jour conformément à la condition 4.8, dès le début de</p>	<p>Le plan de gestion pour les mammifères marins se doit d'être un plan de gestion <i>adaptatif</i>, afin qu'il puisse tenir compte des nouvelles données et connaissances scientifiques disponibles (incluant celles récoltées <i>in situ</i> dans le cadre du projet)</p>



Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
	l'exploitation et durant toute l'exploitation. Dans le cadre du plan, le promoteur :	
Condition 4.6.3 p. 15/48	établit des objectifs de réduction du bruit subaquatique (y compris les seuils de bruit dans certaines bandes de fréquences à ne pas dépasser pour les types de navires-citernes associés au projet désigné) et du risque de collisions pour des intervalles spécifiques qui tiennent compte de la manière dont le promoteur prévoit mettre en oeuvre les technologies et les pratiques opérationnelles de la manière visée à la condition 4.6.2;	<p>À noter que pour établir des objectifs de réduction du bruit subaquatique, il sera important de pouvoir se baser sur des données mesurées <i>in situ</i> avant le début des activités de construction et d'exploitation, ainsi que pendant les phases de construction et d'exploitation, lorsque celles-ci seront disponibles.</p> <p>Le risque de collision sera différent pour chaque espèce de mammifère marin et le chiffrer pour une espèce donnée sera un projet d'une envergure et d'une complexité qui risque de dépasser largement les capacités du promoteur. Sans pouvoir quantifier ce risque de collision, il sera complexe, voire impossible, pour le promoteur, d'en établir des objectifs visant sa réduction. Ainsi, il est recommandé de retirer la condition visant l'établissement des objectifs de réduction du risque de collision de la condition 4.6.3.</p> <p>Suivant la condition 4.6.1, le promoteur devrait identifier les zones plus à risque pour les collisions avec les mammifères marins et proposer des mesures technologiques ou opérationnelles pour en réduire le risque de collision, sans toutefois devoir établir des objectifs.</p> <p>À considérer aussi dans la formulation de la condition 4.7.</p>



Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
Condition 4.7 p. 15/48	Dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.11, le promoteur présente les progrès réalisés durant l'année de déclaration pour la mise en oeuvre de la version courante du plan de gestion des mammifères marins visé à la condition 4.6, notamment pour l'atteinte des objectifs de réduction du bruit subaquatique et du risque de collisions visés à la condition 4.6.3. Le promoteur indique aussi toute initiative réalisée durant l'année de déclaration pour obtenir ou maintenir une certification « silencieuse » d'une société de classification reconnue pour tous les navires-citernes associés au projet désigné.	Il serait aussi intéressant de connaître les critères qui ont justifiés le choix d'une notation silencieuse ou d'une autre, le cas échéant. Nous recommandons le retrait de l'établissement des objectifs de réduction du risque de collision de la condition 4.6.3.
Condition 4.8 p. 15/48	Le promoteur examine, en consultation avec Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Parcs Canada, et, si nécessaire, met à jour le plan de gestion adaptatif pour les mammifères marins visé à la condition 4.6 à une fréquence déterminée lors de l'élaboration du plan. Si le promoteur met à jour le plan, il présente tout plan révisé à l'Agence, à Pêches et Océans, Transports Canada et Parcs Canada dans les 30 jours suivant la mise à jour du plan.	La mise à jour du plan de gestion adaptatif pour les mammifères marins doit tenir compte des nouvelles informations scientifiques
Condition 4.10.2 p. 15/48	exige que des observateurs, qui sont des personnes qualifiées relativement à l'observation des mammifères marins et qui sont positionnés à bord des navires-citernes associés au projet désigné, effectuent une surveillance visuelle en continu des mammifères marins pendant les heures de clarté dans la zone d'étude élargie.	Nous recommandons d'enlever la condition 4.10.2 puisque nous voyons mal comment l'observateur de mammifères marins pourra réduire le risque de collision dans le contexte du projet Énergie Saguenay. Les conditions de la navigation dans les zones du projet ne permettraient pas une déviation sécuritaire à des fins d'évitement et les navires circuleront déjà près de leur vitesse sécuritaire la plus faible.



Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
		<p>Nous suggérons d'ajouter au plan de gestion adaptatif pour les mammifères marins (4.6) un protocole permettant à des observateurs de mammifères marins qualifiés de monter à bord des navires du projet dans le but d'utiliser les données amassées pour alimenter les bases de données scientifiques sur la distribution et le comportement des baleines.</p> <p>Ce protocole serait par conséquent élaboré et mis à jour en consultation avec les autorités fédérales compétentes.</p>
Condition 4.11.2.2 p. 16-17/48	élabore et met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires (qui comprennent la modification des modalités de navigation) si les niveaux de bruit mesurés conformément à la condition 4.11.2.1 dépassent les simulations acoustiques réalisées dans le cadre de l'évaluation environnementale et présentées dans le rapport sectoriel 7-12 soumis avec l'étude d'impact environnemental.	Le promoteur devrait se baser sur les données mesurées <i>in situ</i> dans le cadre du projet, lorsqu'elles seront disponibles, et non seulement sur les simulations afin d'assurer un suivi plus représentatif de la situation en cours.
Rapport provisoire	Commentaires généraux	<p>La plupart des affirmations sont appuyées de sources, mais certaines n'en sont pas.</p> <p>Toutes modifications apportées dans le document des conditions potentielles devront être reflétées dans la section <i>Détermination des mesures d'atténuation clés</i> du rapport provisoire et le tableau récapitulatif de l'<i>Annexe C : Mesures d'atténuation et de suivi clés identifiées par l'Agence</i> et vice versa.</p>



Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
Rapport provisoire Section bruit subaquatique p.59	Toutefois, il a été démontré que le passage de chaque navire dans la rivière Saguenay est susceptible de masquer la communication et l'écholocation des bélugas pendant plusieurs minutes et de nuire à la réalisation de certaines fonctions vitales telles que l'élevage des jeunes ou l'alimentation. Ainsi, l'augmentation du transport maritime dans les aires utilisées par l'espèce risque d'affecter les bélugas fréquentant assidûment la rivière Saguenay et l'estuaire du Saint-Laurent en diminuant les périodes plus silencieuses et en augmentant de manière chronique le niveau de bruit ambiant (Pêches et Océans Canada, 2018). De plus, l'augmentation du bruit généré par le transport maritime associé au projet est également susceptible <u>d'entraîner des effets</u> sur le rorqual commun et le rorqual bleu dans l'estuaire du Saint-Laurent (Pêches et Océans Canada, juin 2021).	Il serait utile d'ajouter une phrase ou deux sur les spécificités acoustiques de la rivière Saguenay, i.e. vallée sous-marine avec beaucoup de rayonnement acoustique. Étant donné ces caractéristiques acoustiques, une augmentation de trafic dans la rivière Saguenay n'a pas le même effet que dans l'estuaire. Il pourrait être utile de qualifier les effets (négatifs/similaires?) que l'augmentation du bruit généré par le transport maritime peut avoir sur le rorqual commun et le rorqual bleu.
Rapport provisoire Section mesures d'atténuation et de suivi prévues par le promoteur p.62	Le promoteur mentionne que, dans la mesure du possible, les travaux de fonçage et la prise de mesure seront amorcés en dehors de la période de présence potentielle du béluga dans le secteur (avril à octobre).	Cette phrase porte à confusion car on fait référence, dans la même phrase, à la période en-dehors de la période de présence de béluga, en même temps qu'à la période de fréquentation du béluga (avril à octobre). <u>Reformulation suggérée :</u> Le promoteur mentionne que, dans la mesure du possible, les travaux de fonçage et la prise de mesure seront amorcés en-dehors de la période de la présence potentielle du béluga dans le secteur, soit de novembre à mars.



Item / Référence	Contenu	Commentaire des Politiques environnementales et du Centre de l'innovation
Rapport provisoire Section mesures d'atténuation et de suivi prévues par le promoteur p.62	Les technologies qui pourraient être intégrées dans les navires-citernes présentées par le promoteur comme mesures d'atténuation auraient certes pourraient avoir un potentiel de réduction du bruit.	À noter que très peu des mesures proposées et confirmées par le promoteur pourraient mener à une réduction réelle du bruit des navires. Celles ayant du potentiel étaient encore à l'étude lors du dépôt du projet et demeurent à ce jour non-confirmées.
Rapport provisoire Section Analyse des effets p.65	Pour ce qui est du phoque du Groenland, qui est principalement présent en période hivernale dans l'estuaire du Saint-Laurent, le transport maritime associé au projet circulerait dans le principal corridor de navigation et ne devrait ainsi pas affecter les conditions de glace par rapport aux conditions existantes. Pour les mammifères marins cétacés , la pollution sonore subaquatique d'origine anthropique dans l'estuaire du Saint-Laurent et la rivière Saguenay peut conduire à la dégradation de l'habitat essentiel du béluga en faisant ainsi un enjeu majeur limitant son rétablissement (Chion <i>et al.</i> , 2020).	Il serait important de préciser si on parle des cétacés en particulier, puisque les phoques/pinnipèdes sont aussi des mammifères marins et ont été traités au paragraphe précédent. À noter que la pollution sonore peut aussi être aérienne, d'où l'importance de spécifier pollution sonore subaquatique.
Rapport provisoire Effets cumulatifs p.67	Ceux-ci s'ajoutent aux dizaines de milliers de transits effectués par les cinq lignes de traversiers qui opèrent dans l'habitat d'été du béluga et des centaines de transits occasionnés par les départs journaliers de l'industrie d'observation des mammifères marins et des plaisanciers qui naviguent dans le secteur.	Il s'agit de la première mention de « l'habitat d'été », il serait utile de préciser ses limites afin d'éviter la confusion avec son habitat essentiel. Si « habitat d'été » réfère aux mêmes coordonnées géographiques que l'habitat essentiel, il est recommandé d'utiliser un langage uniforme à travers le document.