

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Rapport de suivi d'évaluation environnementale

Newfoundland LNG Ltd.

**Terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL)
de la pointe Grassy**

Dossier du RCEE : 07-03-26546

Pointe Grassy, baie Placentia, T.-N.-L.

Soumis au :

Ministre de l'Environnement
en vertu du paragraphe 21(2) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

Auteurs :

**Transports Canada
Pêches et Océans Canada**

Juin 2007

Table des matières

1.0 Introduction	3
1.1 Objet du document.....	3
1.2 Sommaire du projet.....	3
2.0 Processus d'évaluation environnementale	6
2.1 Contexte réglementaire.....	6
2.2 Processus de l' <i>Environmental Protection Act</i> de Terre-Neuve-et-Labrador.....	7
3.0 Portée du projet	8
4.0 Exigence d'une étude approfondie	9
5.0 Participation du public au cours du processus d'étude approfondie	10
5.1 Consultation du public.....	10
5.2 Commentaires du public.....	12
5.3 Programme d'aide financière aux participants.....	16
6.0 Portée de l'évaluation environnementale	16
7.0 Possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs	17
8.0 Effets cumulatifs potentiels	18
9.0 Accidents et défaillances potentiels	18
10.0 Capacité de l'étude approfondie d'examiner les questions relatives au projet	19
ANNEXE A	20

Liste des tableaux

Tableau 1 : Tableau détaillé des commentaires/préoccupations reçus au cours de la période de consultation publique sur le document d'établissement de la portée de l'évaluation et des réponses des AR relativement au terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié envisagé sur la pointe Grassy, dans la baie Placentia, T.-N.-L. (RCEE, dossier n° 07-03-26546)	12
Tableau 2 : Possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs	17

1.0 Introduction

1.1 Objet du document

Transports Canada (TC) et Pêches et Océans Canada (MPO) sont en train de réaliser, au titre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)*, une évaluation environnementale du terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) projeté sur la pointe Grassy, dans la baie Placentia, à Terre-Neuve-et-Labrador. TC et le MPO ont déterminé que leurs ministères respectifs ont la responsabilité de réaliser une évaluation environnementale des aspects du projet d'aménagement au titre des alinéas 5(1)c) et d) de la *LCEE*. Chacune des deux AR a déterminé la portée de l'évaluation d'un projet différent, mais les deux projets sont assujettis à une étude approfondie. Étant donné qu'il existe un chevauchement entre le projet évalué par le MPO et le projet évalué par TC et que les deux projets nécessitent une étude approfondie, il a été déterminé qu'on préparerait un seul document de détermination de la portée de l'évaluation et un seul rapport de suivi de l'évaluation environnementale pour satisfaire aux exigences de la *LCEE*.

Conformément à l'exigence de l'alinéa 21(2)a) de *LCEE*, le présent rapport décrit :

- les portées du projet;
- les éléments à prendre en compte et la portée de ceux-ci;
- les préoccupations du public au sujet du projet;
- la possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs; et
- si l'étude approfondie permet l'examen des questions soulevées par le projet.

Les renseignements que renferment le présent rapport et les recommandations soumises par les AR au ministre de l'Environnement en vertu de l'alinéa 21(2)b) visent à aider le ministre de l'Environnement à déterminer en vertu du paragraphe 21.1(1) s'il faut poursuivre l'EE au moyen d'une étude approfondie ou la renvoyer à un médiateur ou à une commission d'examen suivant le paragraphe 29 de la *LCEE*.

1.2 Sommaire du projet

La Newfoundland LNG Limited projette aménager un terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) sur la pointe Grassy dans la baie Placentia, T.-N.-L. L'installation fournira du GNL aux marchés du Nord-Est des États-Unis (É.-U.) et du Canada. Le terminal de transbordement et de stockage de GNL de la pointe Grassy comportera des installations en vue du transfert de cargaisons de GNL et du stockage du GNL, ainsi qu'un emplacement de désarmement à l'intention des méthaniers de passage. Le terminal maritime permettra le stockage et le chargement des méthaniers de petite taille ou spécialisés capables d'entrer dans la majorité des terminaux portuaires de GNL des États-Unis.

La Newfoundland LNG Ltd. fonctionnera en tant qu'élément du réseau de livraison du GNL, fournissant des services de transbordement et de stockage à divers clients en vertu

d'ententes d'approvisionnement préexistantes. Il incombera à tous les clients de la Newfoundland LNG Ltd. d'obtenir leur propre approvisionnement en GNL. On s'attend à ce que tous les clients disposent de gaz naturel de concession, qu'ils signent des ententes d'approvisionnement à long terme avec des producteurs tiers ou qu'ils soient engagés autrement dans l'expédition du GNL.

Le projet d'aménagement prévoit la construction, l'exploitation et la désaffectation éventuelle :

- d'un terminal maritime comprenant trois jetées offrant des possibilités d'accostage aux méthaniers d'une capacité jusqu'à concurrence de 265 000 mètres cubes;
- un bassin des remorqueurs;
- huit réservoirs de stockage de GNL d'une capacité brute de 160 000 mètres cubes; et
- l'infrastructure auxiliaire, notamment un chemin d'accès, des bureaux, des clôtures de sécurité et des commodités, comme l'eau courante, les égouts et l'électricité.

L'emplacement des réservoirs envisagé est partiellement recouvert d'arbres et de morts-terrains peu profonds. On coupera les arbres et tout le bois marchand sera récupéré. Les morts-terrains seront prélevés de l'emplacement et transportés par camion dans un secteur où on les gardera en tas. On prélèvera la terre des tas pour la redéposer sur des terrains aménagés au cours de l'avenir et le secteur de dépôt en tas sera nivelé et remis en état. L'aménagement de l'emplacement nécessitera des travaux d'excavation et de dynamitage de roche, laquelle sera déposée dans des secteurs de remblayage au cours du nivellement du terrain réalisé.

On réalisera la construction des trois postes d'accostage de façon progressive au cours de la période du projet. Les postes d'accostage s'étendront jusqu'à une profondeur d'environ 15 mètres dans l'eau et ne nécessiteront pas de dragage. On construira initialement un seul poste d'accostage, qui sera suivi des autres postes au fur et à mesure que la demande de GNL augmentera. On construira chaque poste d'accostage de façon similaire; chacun comportera une plate-forme d'accès, des ducs d'Albe, des ducs d'albe d'accostage, le chevalet d'accès reliant la plate-forme de chargement au rivage, les passerelles reliant les ducs d'Albe et les ducs d'albe d'accostage, ainsi que les gazoducs de GNL connexes. La plate-forme d'accès sera équipée de bras de chargement fixes facilitant le chargement et le déchargement du GNL. La superficie sur l'eau des ouvrages maritimes couvrira un plan d'eau dont la ligne de démarcation vers le sud-ouest s'étendra sur 2 250 mètres à partir de la limite est de la ligne de démarcation existante de la Newfoundland Transshipment Limited (NTL). La ligne de démarcation tournera ensuite vers le sud-est et s'étendra sur environ 700 mètres pour prendre fin au point le plus au sud des terres dans le secteur du cap Adams, T.-N.-L. Chaque poste d'accostage sera équipé de matériel de confinement des déversements, de matériel d'incendie et de tourelles de lutte contre l'incendie.

Le plan de construction incorporera en outre un bassin réservé aux remorqueurs. Le bassin des remorqueurs envisagé devra avoir une profondeur d'un minimum de sept mètres et permettre l'accostage de trois remorqueurs. Des travaux de dragage pourraient s'avérer nécessaires dans le bassin des remorqueurs; les déblais de dragage seront tous éliminés en milieu terrestre, conformément à la réglementation provinciale. La superficie préliminaire du secteur de remblayage du bassin des remorqueurs correspondra à environ 19 180 mètres cubes et on utilisera des roches lavées d'une carrière autorisée pour l'aménagement.

Les réservoirs de stockage et le gazoduc de raccordement seront situés sur un terrain voisin des installations maritimes. Cet établissement ne nécessite pas d'usine de regazéification ni de vaporisation importante. Les huit réservoirs de stockage auront au total une capacité de stockage maximale de 1,3 million de mètres cubes de GNL. Les réservoirs de stockage de GNL comporteront une seule enceinte. On a sélectionné la taille et le type des réservoirs de manière à assurer une compatibilité avec la majorité des méthaniers actuellement en activité à l'échelle mondiale. Les réservoirs à une enceinte représentent les réservoirs les plus courants dans les deux Amériques; ils sont normalement constitués d'un réservoir interne en acier inoxydable et d'un réservoir externe en béton renforcé ou en acier ordinaire. Les réservoirs seront entourés d'un bassin endigué d'une superficie permettant la rétention des 100 % du volume du réservoir.

Les réservoirs seront érigés sur des fondations conçues pour prévenir un soulèvement par le gel grâce à leur conception à lames d'air ou à l'utilisation d'une dalle chauffée. On apportera les matériaux sur le chantier en construisant un quai en sections préassemblées des dimensions maximales que peut transporter une barge et pouvant être installées sur les lieux. On remplira un petit étang présent à l'intérieur de la superficie au sol des réservoirs pour effectuer la construction des réservoirs de stockage.

On construira un chemin d'accès de 1,5 kilomètre pour transporter le matériel, les matériaux et le personnel, d'Arnolds Cove au chantier. Le chemin aura une largeur minimale de six mètres et sera doté d'accotements d'un mètre. On sécurisera et interdira l'accès au poste de gardien du GNL de la pointe Grassy. La clôture de périmètre sera une clôture à mailles losangées galvanisée de 2,4 mètres de hauteur surmontée de trois fils barbelés. L'alimentation en eau potable sera assurée par un puits artésien creusé sur les lieux ou, si l'on ne parvient pas à trouver suffisamment d'eau sur les lieux, on pourra installer une canalisation d'eau domestique reliée au réseau d'alimentation en eau existant de la ville d'Arnolds Cove. Un réseau d'égouts sanitaires autonome sera aménagé sur les terrains de l'installation et son entretien sera assuré par un entrepreneur local, conformément à la réglementation provinciale.

On anticipe que 300 à 400 personnes travailleront sur le chantier au cours de la construction. Pendant la période d'exploitation de pointe, environ 125 personnes travailleront à l'installation de transbordement et de stockage de GNL.

On anticipe qu'au cours des premières années d'exploitation, environ 150 à 200 navires pénétreront dans la baie Placentia pour se rendre à l'installation de GNL. Au cours des

stades ultérieurs d'exploitation, ce nombre passera à 400 navires par jour. Le terminal maritime sera opérationnel avant les réservoirs de stockage; en conséquence, l'exploitation comportera vraisemblablement le transfert de GNL d'un bâtiment à l'autre entre des navires accostés parallèlement les uns aux autres dans une même aire de mouillage. Ce genre de transfert du produit n'est actuellement pas utilisé ailleurs et a recours à des moyens techniques nouveaux.

2.0 Processus d'évaluation environnementale

2.1 Contexte réglementaire

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) a reçu une notification officielle du projet d'aménagement du promoteur le 23 novembre 2006; conformément au *Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale*, l'Agence a avisé les autorités fédérales du projet d'aménagement pour qu'elles déterminent leurs rôles éventuels dans l'évaluation environnementale. L'avis a été envoyé au MPO, à TC, à Environnement Canada (EC), à Ressources naturelles Canada (RNCan), à Industrie Canada et à Santé Canada (SC). Le 15 décembre 2006, le MPO et TC s'étaient reconnus comme autorités responsables et EC, RNCan et SC, comme autorités fédérales disposant d'une expertise spécialisée. Selon l'article 12.4 de la *LCEE*, l'Agence constitue le coordonnateur de l'évaluation environnementale fédérale (CEEF) en ce qui concerne l'étude approfondie.

L'article 5 de la *LCEE* stipule qu'une évaluation environnementale fédérale pourrait s'avérer nécessaire par rapport à un projet lorsqu'une autorité fédérale prévoit :

- en être le promoteur;
- effectuer ou autoriser un paiement ou fournir toute autre forme d'aide financière à un promoteur;
- vendre, louer ou céder autrement des terres; ou
- délivrer un permis, une licence ou accorder une autre forme d'autorisation aux termes d'une disposition d'une loi ou d'un règlement citée dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

On appelle ces fonctions des déclencheurs. La responsabilité de TC de s'assurer de la réalisation d'une évaluation est liée : 1) à la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'un autre type d'approbation prévus dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* établi en vertu de la *LCEE*, et 2) au fait qu'une partie du projet d'aménagement se situe à l'intérieur d'un port fédéral administré par Transports Canada. La responsabilité du MPO de s'assurer de la réalisation d'une évaluation est liée à la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'un autre type d'approbation prévue dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* établi en vertu de la *Loi*. Voici plus de détails à ce sujet :

- TC pourrait accorder son approbation en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur la protection des eaux navigables* de permettre le dérangement de la navigation

associé à la construction, à l'exploitation, à la modification, à la désaffectation ou à l'abandon du terminal maritime (trois postes de mouillage munis de plates-formes d'accès, ducs d'Albe, chevalet/passerelle et piliers), ainsi que du bassin des remorqueurs.

- TC pourrait louer une partie du plan d'eau à l'intérieur du port de la baie Placentia, qui est administré par Transports Canada, pour permettre la construction et l'exploitation de l'infrastructure maritime.

La responsabilité du MPO de s'assurer de la réalisation d'une évaluation est liée à la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'un autre type d'approbation prévue dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* établi en vertu de la *LCEE*. Voici plus de détails :

- Le MPO pourrait accorder une autorisation au titre du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* en vue de la détérioration, de la destruction ou de la perturbation de l'habitat du poisson associées à la construction du terminal maritime (trois postes de mouillage dotés de plates-formes d'accès, ducs d'Albe, chevalet/passerelle et piliers) ainsi qu'au remblayage et au dragage de l'habitat des poissons de mer dans le bassin des remorqueurs et au remblayage de l'habitat des poissons d'eau douce à l'intérieur de la superficie au sol des réservoirs de stockage ainsi que dans les passages de cours d'eau du chemin d'accès.

TC et le MPO constituent par conséquent des autorités responsables (AR) en raison de leurs responsabilités décisionnelles par rapport aux éléments ci-dessus; ils doivent s'assurer de la réalisation d'une évaluation environnementale conformément à la *LCEE*. De plus, EC, SC et RNCan participeront au processus d'évaluation environnementale à titre d'autorités fédérales (AF) expertes.

Chaque ministère fournira les connaissances de ses spécialistes, des renseignements et un soutien connexe au processus d'évaluation environnementale. TC et le MPO ont conjointement préparé le présent rapport de suivi d'évaluation environnementale pour répondre aux exigences du paragraphe 21(2) de la *LCEE*.

2.2 Processus de l'*Environmental Protection Act* de Terre-Neuve-et-Labrador

Un document d'enregistrement préparé par le promoteur a été soumis au ministère de l'Environnement et de la Conservation de Terre-Neuve-et-Labrador le 23 novembre 2006 comme l'exige l'*Environmental Protection Act*. Le document en question, intitulé « Enregistrement en vue de l'évaluation environnementale : Terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) de la pointe Grassy » (traduction) renferme une description complète ainsi qu'un aperçu de l'environnement biophysique. Les intéressés peuvent consulter le document sur le site Web <http://www.env.gov.nl.ca/env/Env/EA%202001/Project%20Info/1304.htm>.

Les renseignements fournis par le promoteur dans ce document ont servi à la fois aux processus d'évaluation environnementale provincial et fédéral.

Le 19 janvier 2007, le ministre provincial de l'Environnement et de la Conservation a annoncé qu'il dégageait la proposition d'une évaluation environnementale provinciale plus poussée sous réserve de plusieurs conditions. Ces conditions stipulent que le promoteur doit préparer et soumettre au ministre de l'Environnement et de la Conservation un plan d'équité en matière d'emploi, une étude d'évaluation des risques et un plan de protection de l'environnement avant le début de la construction. Étant donné qu'une évaluation provinciale plus poussée n'est pas exigée, il est inutile d'assurer une harmonisation fédérale-provinciale du processus d'EE.

3.0 Portée du projet

Les portées du projet englobent les travaux physiques reliés à la construction, à l'exploitation, à la modification et à la désaffectation/l'abandon de la composante envisagée du projet et des activités connexes. Chacune des deux AR a évalué un projet différent, mais les deux projets sont assujettis à une étude approfondie. Étant donné qu'il existe un chevauchement entre le projet évalué par le MPO et celui évalué par TC et que les deux projets nécessitent une étude approfondie, il a été déterminé qu'on préparerait seulement un document d'établissement de la portée de l'évaluation et un rapport de suivi d'évaluation environnementale pour satisfaire aux exigences de la *LCEE*.

Les AR ont préparé un document intitulé « Document d'établissement de la portée de l'évaluation – Newfoundland LNG Limited – Terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) de la pointe Grassy », en date du 14 mars 2007. Ce document d'évaluation de la portée (annexe A) comprend des renseignements sur les portées envisagées du projet, les facteurs à considérer et la portée de ces facteurs. On a mis le document d'établissement de la portée de l'évaluation à la disposition du public pour que celui-ci en prenne connaissance et livre ses commentaires conformément au paragraphe 21(1) de la *LCEE* pendant une période de 40 jours, qui s'est étendue du 19 mars au 27 avril 2007.

L'évaluation environnementale du terminal de transbordement et de stockage de GNL évaluera les aspects ci-après :

- la construction du terminal maritime (trois bassins de mouillage dotés de plates-formes d'accès, ducs d'Albe, chevalet/passerelle et piliers);
- la construction du bassin des remorqueurs;
- la construction et l'installation de huit réservoirs de stockage de GNL et des gazoducs connexes;
- les passages de cours d'eau du chemin d'accès qui nécessitent des autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches*; et
- le remplissage des nappes d'eau à l'intérieur de la superficie au sol des réservoirs de stockage.

Le « projet » ci-après désigne tous les travaux physiques et activités associés à la construction, à l'exploitation et à la désaffectation (y compris la fermeture et la remise en état) du projet d'aménagement décrit ci-dessus.

La portée de l'évaluation définit les facteurs qui doivent être considérés dans l'évaluation environnementale ainsi que la portée de ces facteurs. Les AR doivent considérer les facteurs précisés à l'article 16 de la *LCEE*, prenant en considération les définitions pertinentes d'*environnement*, d'*effets environnementaux* et de *projet*. Les AR déterminent la portée de ces facteurs en vertu de l'article 16. Le document d'établissement de la portée de l'évaluation décrit les portées du projet et la portée de l'évaluation envisagée par les AR relativement au projet.

4.0 Exigence d'une étude approfondie

Certains éléments du projet sont assujettis aux dispositions ci-après du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* de la *LCEE* :

13. *Projet de construction, de désaffectation ou de fermeture, ou projet d'agrandissement entraînant une augmentation de la capacité de production de plus de 35 pour cent*
 - (d) *d'une installation de liquéfaction, de stockage ou de regazéification de gaz naturel liquéfié d'une capacité de traitement de gaz naturel liquéfié de plus de 3 000 t/d ou d'une capacité de stockage de gaz naturel liquéfié de plus de 50 000 t;*

et

28. *Projet de construction, de désaffectation ou de fermeture :*
 - (c) *d'un terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL, sauf s'il est situé sur des terres qui sont utilisées de façon courante comme terminal maritime et qui l'ont été par le passé ou que destine à une telle utilisation un plan d'utilisation des terres ayant fait l'objet de consultations publiques.*

TC a en conséquence déterminé qu'une étude approfondie s'avère nécessaire par rapport au terminal maritime et au réservoir de stockage de GNL compte tenu de l'interdépendance opérationnelle prononcée entre ces deux éléments du projet. Le MPO a déterminé qu'une étude approfondie s'avère nécessaire par rapport à la composante du terminal maritime du projet. Les AR ont déterminé, en consultation avec les AF et l'Agence, que le projet est assujetti à une étude approfondie au titre de la *LCEE*.

5.0 Participation du public au cours du processus d'étude approfondie

5.1 Consultation du public

La *LCEE* exige la réalisation d'une consultation publique à au moins trois reprises au cours d'une étude approfondie :

- pendant la préparation du document de détermination de la portée de l'évaluation [paragraphe 21(1)];
- pendant l'examen du rapport d'étude approfondie (REA) préparé avant que le ministre de l'Environnement publie une déclaration de sa décision au sujet de l'évaluation environnementale (article 22) ; et
- à un autre moment non précisé au cours du processus, pour fournir une possibilité de participation (article 21.2) en plus de celles prévues au paragraphe 21(1) et à l'article 22.

Le processus de consultation publique décrit au paragraphe 21(1) de la *LCEE* vise l'obtention de commentaires du public au sujet du document d'établissement de la portée de l'évaluation environnementale relative au projet de terminal de transbordement et de stockage de GNL sur la pointe Grassy, dans la baie Placentia, T.-N.-L. Le document d'établissement de la portée de l'évaluation a été préparé par les AR et il comprenait des renseignements sur l'objet du document, le processus d'évaluation environnementale, les possibilités pour le public de livrer ses commentaires et les autres possibilités de participations du public.

En ce qui concerne le document d'établissement de la portée de l'évaluation, on a réalisé les initiatives ci-après de consultation et de communication publiques :

- Les renseignements sur l'évaluation environnementale sont publiquement accessibles sur le site Web du Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE). Le numéro de référence du RCEE de la présente étude approfondie est le 07-03-26546. Le RCEE comprend l'avis de commencement, l'avis au sujet de la possibilité pour le public de livrer ses commentaires sur le document d'établissement de la portée de l'évaluation et l'avis signalant l'accessibilité d'aide financière aux participants.
- Des avis faisant part de la période de réception des commentaires du public au sujet du document d'établissement de la portée de l'évaluation ont été insérés dans les journaux ci-après : *The Telegram*, *The Clarenville Packet*, *The Placentia Charter* et *Le Gaboteur*. Les avis ont fourni des renseignements au sujet de la période de réception des commentaires du public, de la façon d'obtenir un exemplaire du document d'établissement de la portée de l'évaluation, de l'accessibilité d'aide financière aux participants et de la façon de fournir une rétroaction.

- Des exemplaires du document d'établissement de la portée de l'évaluation ont également été mis à la disposition des intéressés souhaitant en prendre connaissance au bureau municipal de Come By Chance, au bureau municipal d'Arnolds Cove, au bureau municipal de Southern Harbour et au bureau municipal de Placentia.

En plus des avis publics, on a envoyé des exemplaires du document d'établissement de la portée de l'évaluation à des intervenants clés avant de faire paraître les avis publics. Ces intervenants comprenaient les organismes ci-après :

- la ville de Come By Chance,
- la ville d'Arnolds Cove,
- la ville de Sunnyside,
- la ville de Placentia,
- l'Administration portuaire d'Arnolds Cove,
- l'Administration portuaire de Davis Cove,
- l'Administration portuaire de Fair Haven,
- l'Administration portuaire de Garden Cove,
- l'Administration portuaire de Mount Arlington Heights,
- l'Administration portuaire de North Harbour,
- l'Administration portuaire de la région de Placentia,
- l'Administration portuaire de Ship Harbour,
- l'Administration portuaire de Southern Harbour,
- l'Administration portuaire de St. Brides,
- l'Union des pêcheurs de Terre-Neuve,
- la société One Ocean,
- le Sierra Club du Canada – section régionale du nord-est d'Avalon,
- le ministère des Pêches et de l'Aquaculture de Terre-Neuve-et-Labrador, et
- le ministère de l'Environnement et de la Conservation de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le public et les intervenants clés ont été invités à livrer leurs commentaires sur les points particuliers ci-après au cours de la période de consultation qui s'est étendue du 19 mars au 27 avril 2007 : 1) les portées envisagées du projet aux fins de l'évaluation environnementale; 2) les facteurs qu'on prévoyait considérer dans l'évaluation; 3) la portée envisagée de ces facteurs et 4) la capacité de l'étude approfondie d'examiner les questions relatives au projet.

En plus de la consultation publique exigée en vertu de la *LCEE*, le promoteur a tenu deux journées portes ouvertes dans les localités de Come By Chance et d'Arnold's Cove en décembre 2006. Le promoteur a également tenu des journées portes ouvertes dans les localités de Clarendville, de Southern Harbour, d'Arnold's Cove, de Sunnyside et de Come By Chance entre les 22 et 24 mai 2007. On a tenu des rencontres supplémentaires avec les pêcheurs préoccupés à une date ultérieure pour éviter les périodes de pêche de pointe.

5.2 Commentaires du public

Les AR ont reçu 14 mémoires au sujet des portées envisagées de l'évaluation environnementale du projet. On a reçu des mémoires de particuliers, de groupes d'intérêts, de conseils municipaux, d'entreprises privées, du ministère des Pêches et de l'Aquaculture de Terre-Neuve-et-Labrador (MPA), de One Ocean (une organisation de liaison entre l'industrie pétrolière et gazière marine et la pêche commerciale) et de l'Union des pêcheurs de Terre-Neuve (UPTN), qui représente les pêcheurs de la région. Le tableau 1 fournit un résumé détaillé des mémoires.

Tableau 1 : Tableau détaillé des commentaires/préoccupations reçus au cours de la période de consultation publique sur le document d'établissement de la portée de l'évaluation et des réponses des AR relativement au terminal de transbordement et de stockage de gaz naturel liquéfié envisagé sur la pointe Grassy, dans la baie Placentia, T.-N.-L. (RCEE, dossier n° 07-03-26546).

Commentaires généraux	Préoccupations particulières	Réponses des AR
Circulation accrue de méthaniers	Préoccupations par rapport à la sécurité (c.-à-d. abordages). Déplacement de pêcheurs. Perte d'engins de pêche. Incidence sur l'aquaculture.	<ul style="list-style-type: none"> • On évaluera l'accroissement de la circulation maritime à titre d'effet cumulatif à l'intérieur de la baie Placentia. Conformément à la <i>LCEE</i>, l'étude approfondie prendra en compte le contexte local et les effets environnementaux cumulatifs que le projet pourrait avoir en combinaison avec les autres projets et activités ayant été ou qui seront réalisées. • Le promoteur doit respecter le <i>Règlement sur les abordages</i> établi en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>. Le promoteur doit se conformer à ce règlement dans le cadre de ses activités normales. • Les facteurs à considérer en vertu de la <i>LCEE</i> englobent les effets du projet sur l'environnement qui pourraient influencer sur les conditions socioéconomiques.

<p>Perte de lieux de pêche (infrastructure maritime)</p>	<p>Compensation de l'habitat du poisson.</p> <p>Déplacement de pêcheurs.</p> <p>Indemnisation monétaire de la part des promoteurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le promoteur devra chiffrer les pertes d'habitat du poisson et préparer une stratégie de compensation de l'habitat du poisson; il devra prévoir la compensation de la productivité perdue de l'habitat du poisson d'eau douce et de mer conformément au principe directeur d'une « perte nette nulle » de la politique de gestion de l'habitat du poisson du MPO. Il faudra élaborer la stratégie de compensation de l'habitat du poisson et obtenir son approbation avant de compléter le processus d'EE. Des détails de la stratégie de compensation seront incorporés dans le document final de l'EE. Nota – Le terme <i>compensation</i> désigne ici la compensation de l'habitat palliant la perte d'habitat physique du poisson en raison de la construction de l'infrastructure du projet seulement, et non pas l'indemnisation financière des pêcheurs en raison de la perte d'accès à des lieux de pêche, etc. • Les facteurs à considérer en vertu de la <i>LCEE</i> comprennent les effets sur l'environnement qui pourraient influencer sur les conditions socioéconomiques. • La question de l'indemnisation monétaire se situe hors du processus de l'EE et devra être déterminée entre le promoteur et les pêcheurs déplacés.
<p>Zones de sécurité/d'exclusion</p>	<p>Interruption éventuelle des activités existantes à l'intérieur de la baie Placentia en raison de la mise en place d'une zone de sécurité ou d'exclusion</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le promoteur a fait part de son intention de participer à la méthode d'évaluation TERMPOL (MET). Le terme TERMPOL désigne la méthode d'évaluation technique des réseaux de

	<p>autour du terminal de GNL et des méthaniers.</p>	<p>terminaux maritimes et des emplacements de transbordement. La MET vise essentiellement le trajet choisi d'un navire théorique spécialisé dans les eaux de compétence canadienne jusqu'à son poste de mouillage dans un terminal maritime ou un emplacement de transbordement envisagé, et plus précisément jusqu'au processus de manutention de la cargaison entre les navires ou jusqu'au déchargement du navire à terre, ou vice-versa. On réalisera la MET parallèlement au processus de la LCEE; l'exercice constituera une source clé de renseignements.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'établissement et la mise en place de zones d'exclusion/de sécurité prendra en compte les déplacements des autres navires et le risque d'abordage, le panache des gaz qui se manifesterait à la suite d'une perte accidentelle de produit et la sécurité du méthanier et des autres navires dans le secteur d'exploitation.
<p>Possibilité de déversements</p>	<p>Nécessité de matériel supplémentaire d'intervention face aux déversements.</p> <p>Nécessité d'une meilleure formation d'intervention face aux déversements.</p> <p>Incidences potentielles sur l'environnement marin, les oiseaux de mer, la pêche traditionnelle et l'aquaculture.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le promoteur doit se conformer au <i>Règlement sur les urgences environnementales (E2)</i> établi en vertu de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)</i>. Le GNL figure parmi les substances énumérées à l'annexe 1 du <i>Règlement E2</i>; une évaluation des effets environnementaux est en conséquence obligatoire. L'évaluation doit considérer les pires des scénarios plausibles et il faut prêter attention aux conditions et aux points sensibles particuliers des lieux. Il faudra en plus préparer un plan d'urgence environnementale.

		<ul style="list-style-type: none"> • On considérera ces points dans l'analyse des accidents et des défaillances prévue dans le cadre de l'étude approfondie; une telle analyse est exigée en vertu de la <i>LCEE</i>. • Le promoteur doit se conformer au <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures</i> établi en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>. Les articles 660.2 et 660.3 fournissent des détails sur le matériel nécessaire, la nécessité d'établir une organisation d'intervention et de préparer un plan d'intervention d'urgence face à la pollution par les hydrocarbures, ainsi qu'un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le promoteur doit se conformer à ce règlement dans le cadre de ses activités normales.
Absence de matériel adéquat dans la baie Placentia	<p>Nécessité de remorqueurs de taille supérieure pouvant conduire des navires de taille supérieure.</p> <p>Nécessité de pilotes et de bateaux-pilotes supplémentaires pour gérer l'accroissement de la circulation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • On prendra en compte la nécessité d'une infrastructure supplémentaire dans la baie Placentia dans l'EE, compte tenu des lois/règlements existants et en tenant compte des effets cumulatifs du projet. • On considérera de plus ce point dans l'analyse des accidents et des défaillances réalisée dans le cadre de l'étude approfondie; une telle analyse constitue une exigence de la <i>LCEE</i>.
Introduction d'espèces envahissantes étrangères	Méthode de rejet des eaux de cale et de nettoyage de la coque.	<ul style="list-style-type: none"> • Le rejet des eaux de cale devrait s'effectuer conformément au <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</i> et au <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures</i> établis en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>, qui prévoit

		des mesures pour assurer une protection contre les espèces envahissantes étrangères. Le promoteur devra se conformer à ces règlements dans le cadre de ses activités normales.
Autres commentaires	<p>Nécessité d'un programme de surveillance de référence pour établir les conditions environnementales à l'emplacement du projet envisagé.</p> <p>Inflammation éventuelle du GNL et explosion consécutive.</p> <p>Les effets environnementaux cumulatifs</p>	<p>• Le promoteur est engagé à part entière dans plusieurs études de référence et programmes d'échantillonnage à l'emplacement du projet pour établir une description précise de l'environnement biophysique existant.</p> <p>• Le promoteur a réalisé une évaluation des risques associés à la présence du terminal qui sera évoquée dans la section des accidents et des défaillances du rapport d'évaluation environnementale.</p> <p>• Conformément à la <i>LCEE</i>, l'étude approfondie prendra en compte le contexte local et les effets environnementaux cumulatifs que le projet pourrait avoir en combinaison avec les autres projets et activités ayant été ou qui seront réalisées.</p>

5.3 Programme d'aide financière aux participants

L'Agence a mis un montant total de 50 000 \$ à la disposition des groupes ou des personnes souhaitant participer au processus de l'EE du projet envisagé en vertu de son programme d'aide financière aux participants. Trois demandes ont été soumises à l'Agence.

6.0 Portée de l'évaluation environnementale

On entend par « portée de l'évaluation environnementale » la portée du projet aux fins de l'évaluation environnementale, les facteurs à examiner dans le cadre de l'évaluation environnementale et la portée des facteurs.

Après avoir examiné les commentaires du public reçus au sujet du document d'établissement de la portée de l'évaluation, les AR ont décidé de maintenir inchangés les portées de la présente évaluation environnementale et les facteurs à considérer parce que les principales préoccupations pertinentes figuraient à l'intérieur du document d'établissement de la portée de l'évaluation. Les AR et les AF détermineront les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) en tenant compte des commentaires reçus. Les CVE orienteront l'évaluation environnementale. On tiendra compte des préoccupations soulevées par le public au cours du processus d'étude approfondie tout comme des préoccupations signalées par le public au cours des consultations futures prévues pendant que l'évaluation environnementale sera en cours.

7.0 Possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs

Pour évaluer les effets environnementaux potentiels du projet, les AR ont eu recours à leur jugement professionnel, à la contribution des AF, aux renseignements techniques existants et à la contribution reçue pendant la période de réception des commentaires du public au sujet du document d'établissement de la portée de l'évaluation. On anticipe que les effets environnementaux cités dans le tableau 2 pourraient se manifester si on ne mettait pas en place de mesures d'atténuation.

Tableau 2 : Possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs

Composantes valorisées de l'écosystème	Effets environnementaux potentiels
Qualité de l'eau	<ul style="list-style-type: none">• Des déversements d'hydrocarbures éventuels et le rejet d'eaux de cale pourraient contaminer les nappes d'eau (eau de mer et eau douce).
Habitat du poisson et poissons d'eau douce et de mer	<ul style="list-style-type: none">• Modification de la capacité productive des systèmes aquatiques.• Altération, perturbation nuisible ou destruction de l'habitat du poisson, notamment des lieux de frai et des aires de croissance, d'élevage, d'alimentation et de migration directement ou indirectement essentielles aux poissons pour leurs processus vitaux.
Aquaculture/pêches commerciales	<ul style="list-style-type: none">• Modification/dégradation de la capacité productive des systèmes aquatiques.• Interférence entre les vraquiers, les pêches commerciales et les sites d'aquaculture.
Oiseaux migrateurs	<ul style="list-style-type: none">• Mortalité directe ou indirecte des oiseaux migrateurs.• Interactions négatives entre les oiseaux migrateurs et les vraquiers.
Espèces en péril	<ul style="list-style-type: none">• Les espèces en péril dans la région

	<p>immédiate qui pourraient être touchées par le projet comprennent : le rorqual bleu (population atlantique), la baleine noire de l'Atlantique Nord, le bec-croisé des sapins (sous-espèce <i>percna</i>) et le monarque.</p> <ul style="list-style-type: none">• Mortalité directe ou indirecte d'espèces en péril.
Mammifères marins	<ul style="list-style-type: none">• Interactions négatives entre les mammifères marins migrateurs et la circulation maritime accrue.
Sécurité maritime	<ul style="list-style-type: none">• La construction et l'exploitation du terminal maritime pourraient limiter ou restreindre la navigabilité.
Santé et sécurité humaines	<ul style="list-style-type: none">• Interactions entre les vachers, les pêcheurs, les aquaculteurs et les plaisanciers.

8.0 Effets cumulatifs potentiels

Le projet pourrait avoir des effets environnementaux cumulatifs. On réalisera une évaluation des effets cumulatifs du projet conformément au cadre d'examen de tels effets au titre des lignes directrices actuelles de la *LCEE*. L'évaluation des effets cumulatifs s'avère essentielle pour évaluer les effets cumulatifs probables qui pourraient se manifester en combinaison avec d'autres projets ou activités ayant été ou qui seront réalisés dans un avenir prévisible.

La probabilité d'effets cumulatifs excessifs associés au projet est relativement élevée dans la baie Placentia parce que la région est dotée d'une infrastructure industrielle considérable. Celle-ci englobe une raffinerie de pétrole existante à Come by Chance, une installation de transbordement du pétrole existante à Whiffen Head, une raffinerie de pétrole brut et un terminal maritime envisagés à Southern Head et une installation du traitement du nickel envisagée à Long Harbour. La majorité de ces établissements sont situés à l'extrémité de la baie Placentia, T.-N.-L.

Outre l'activité industrie présente dans la baie Placentia, plus de 600 bateaux de pêche fréquentent actuellement les eaux de Placentia. La majorité de ces bateaux ont moins de 35 pieds de longueur. L'industrie aquacole est par ailleurs en expansion dans la baie Placentia. Vu l'activité existante, l'augmentation prévue de la circulation maritime aura possiblement un effet cumulatif marqué à l'intérieur de la baie Placentia, T.-N.-L.

9.0 Accidents et défaillances potentiels

L'évaluation environnementale tiendra également compte de la possibilité d'accidents et de défaillances qui pourraient survenir au cours de n'importe quelle phase du projet. Cet

exercice comporte une évaluation de la probabilité et des circonstances dans lesquelles de tels incidents pourraient survenir, de même que des effets environnementaux qu'ils pourraient avoir. TC est présentement en train de réaliser une étude d'évaluation du risque pour le littoral sud que présente la navigation le long de la côte sud. Cette étude vise à évaluer le risque éventuel d'accidents et de défaillances relatifs à la circulation navale le long du littoral sud. Les accidents et les défaillances pourraient éventuellement avoir une incidence sur les lieux de pêches traditionnels, sur les sites d'aquaculture, sur les colonies d'oiseaux de mer et sur les mammifères marins présents le long des voies de navigation établies.

Le GNL figure par ailleurs à l'annexe 1 du *Règlement sur les urgences environnementales (E2)*. Il est par conséquent obligatoire qu'on évalue les effets environnementaux des accidents et des défaillances reliés au rejet éventuel de substances réglementées au titre du *Règlement E2*.

10.0 Capacité de l'étude approfondie d'examiner les questions relatives au projet

À en juger d'après les commentaires reçus du public au cours de la période initiale de consultation du public, il ne semble pas exister une forte opposition à la portée de l'étude approfondie proposée.

Les AR sont par conséquent d'avis qu'une étude approfondie peut examiner les questions scientifiques et techniques relatives au projet en s'appuyant sur les paramètres définis par rapport aux CVE. Les experts techniques des ministères fédéraux engagés dans l'évaluation environnementale participeront pleinement à l'examen et à l'analyse des questions reliées au projet.

Les AR en sont venus à la conclusion, en consultation avec l'Agence et les AF expertes, qu'une étude approfondie peut examiner de façon efficace les questions reliées à ce projet et elle recommande que le processus d'évaluation environnementale se poursuive sous forme d'une étude approfondie.

ANNEXE A

Document d'établissement de la portée de l'évaluation

Newfoundland LNG Limited

Terminal de transbordement et de stockage de GNL

N° de référence du RCEE : 07-03-26456

Pointe Grassy, baie Placentia, T.-N.-L.