



**Direction générale de la santé environnementale  
et de la sécurité des consommateurs**  
Programme de la sécurité des milieux  
1001, rue Saint-Laurent Ouest  
Longueuil (Québec) J4K 1C7

**Healthy Environments and  
Consumer Safety Branch**  
Safe Environments Programme  
1001, St-Laurent Street West  
Longueuil, Quebec J4K 1C7

Le 13 mars 2006

*Notre référence - Our reference*  
AXS.V1 OF6-1-28

*Transmission par courriel*

Monsieur Dominic Cliche  
**Agence Canadienne en Évaluation Environnementale**  
**Projet Rabaska**  
Place Bell Canada, 22<sup>e</sup> étage  
160 rue Elgin  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H3

**Objet: Analyse de la conformité de l'étude d'impact par rapport aux directives fédérales  
pour le volet santé**

---

Monsieur,

Nous avons examiné le contenu de l'étude d'impact (ÉI) de même que les études de référence - *Implantation d'un terminal méthanier à Lévis, Étude d'impact sur l'environnement*, Tomes 1 à 4, janvier 2006 - en parallèle avec la *Directive finale pour la préparation de l'étude d'impact du projet Rabaska, Agence Canadienne d'évaluation environnementale (Mars 2005)* pour les éléments touchant la santé humaine. Notre analyse a porté sur les impacts liés à la qualité de l'air, les impacts sonores ainsi que les impacts socio-économiques. À cet effet, nous avons eu recours à des spécialistes provenant de la division des effets de la qualité de l'air sur la santé et de la division acoustique de chez Santé Canada. Vous trouverez, dans les paragraphes suivants, des commentaires et des suggestions afin de compléter l'étude d'impact à cet effet.

### **Justification du projet**

**Question :** Comment le projet Rabaska s'arrime-t-il avec le projet de construction d'un terminal méthanier projeté à Cacouna ? (voir Tome 1, résumé – section 2). Les besoins en gaz naturel présentés dans l'ÉI en tiennent-ils compte ? Cette préoccupation était aussi reprise par certains résidents lors des consultations publiques (Tome 2, section 5.2).

<b>Qualité de l'air</b>
-------------------------

A l'instar du projet de port méthanier à Gros Cacouna, le projet Rabaska s'inscrit dans le contexte d'un accroissement de la demande énergétique en Amérique du Nord. Il semble en effet que la demande en énergie croisse à un rythme accéléré, de sorte que les sources d'approvisionnement actuelles pourraient bientôt s'avérer insuffisantes à combler nos besoins futurs.

Le projet de terminal méthanier Rabaska s'inscrit également dans un contexte politique particulier, avec l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto.

#### 6.1.2.4 Effets du projet sur les émissions de GES

##### Commentaire

Le rapport d'étude évalue de façon approfondie l'impact du projet de port méthanier sur le marché de l'énergie et, par contre-coup, sur les émissions de gaz à effet de serre. Quoique, à prime abord, la perspective d'ajouter une nouvelle source d'approvisionnement en gaz naturel puisse, du point de vue stratégique, apparaître intéressante pour le Québec, l'impact réel de ce projet sur les émissions de GES apparaît incertain.

A ce sujet, les auteurs du rapport affirment (Tome 3 volume 1, section 6.1.2.4) :

*"Au Canada le projet devrait engendrer, essentiellement grâce à la diminution de l'utilisation des combustibles fossiles liquides au profit du gaz naturel et à la réduction des émissions des réseaux de gazoducs, des réductions d'émissions de GES qui font plus que contrebalancer les émissions du terminal et celles reliées à l'augmentation de la consommation de gaz naturel induite par le projet. La réduction nette des émissions est estimée à environ 317 000 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> quand on compare la situation avec le projet à une situation sans projet équivalent en Amérique du Nord. Les gains se manifestent en dehors du Québec. Au Québec, le projet produira une augmentation nette des émissions de GES de l'ordre de 125 000 t. Cela est dû, d'une part au fait que le terminal y est localisé et, d'autre part, au fait que la structure énergétique du Québec est telle que les émissions évitées par remplacement du mazout y sont faibles en proportion de la taille de l'économie. En effet ces émissions évitées représentent moins du dixième du total des émissions évitées au Canada. Les résultats obtenus montrent donc que le projet Rabaska devrait contribuer marginalement à l'atteinte des objectifs de Kyoto au Canada."*

Du fait de ses caractéristiques, le gaz naturel s'avère plus propre que les autres combustibles fossiles (charbon, mazout, diesel etc.); aussi son usage en tant qu'énergie de remplacement pourrait constituer un élément positif. Toutefois, l'affirmation selon laquelle le remplacement des combustibles polluants par le gaz naturel devrait amener une réduction des GES suppose une volonté politique ferme en faveur du respect du protocole de Kyoto, dans un contexte où la demande en combustible de toute sorte s'accroît rapidement, tant au niveau national qu'au niveau mondial.

À prime abord, au niveau régional (i. e. pour l'Est du Canada) l'ajout d'une nouvelle source d'énergie fossile devrait favoriser la détente des prix du gaz, du fait de l'arrivée de volumes additionnels de combustibles. Cet apport ne constituera aucunement un incitatif à l'économie d'énergie ; bien au contraire, une diminution du prix du gaz amènera le maintien du statu quo, voire le report à plus tard des mesures de réduction de la consommation d'énergie, du moins chez les utilisateurs de gaz naturel.

Un tel apport ne favorise pas davantage l'entrée en force sur le marché des formes d'énergie moins polluantes comme l'énergie solaire ou éolienne. Au contraire, le gaz naturel viendra en compétition avec les «énergies vertes», du fait de son image «propre». Évidemment, cette compétition s'exercera aussi vis-à-vis des combustibles fossiles plus polluants; incidemment, c'est là l'un des aspects positifs du projet, dans la mesure où une portion des utilisateurs de mazout ou de charbon pourrait voir à réorienter sa consommation énergétique au profit du gaz naturel.

En résumé, au chapitre des émissions de Gaz à effet de serre, l'implantation d'un port méthanier ne devrait en rien amoindrir le problème, à moins évidemment que des technologies efficaces de traitement des émissions (par confinement, neutralisation ou d'autre manière) ne voient le jour dans un proche avenir.

**Question :** Le promoteur peut-il réviser sa discussion en nuanciant le fait que la contribution marginale aux objectifs du Protocole de Kyoto évoquée par le promoteur, demeure hypothétique et repose sur des conditions qui ne sont pas encore en place?

### **Qualité de l'air**

Le rapport d'étude fait état (Tome 3, volume 1, section 4.9.3.1) de travaux impliquant l'excavation de 1,500,000 m<sup>3</sup> de déblais, qui devraient servir, entre autres choses, à l'aménagement de talus d'atténuation visuelle.

**Commentaire:** Bien que la majorité des résidences soient éloignées du site des travaux, l'aménagement du talus d'atténuation visuelle du côté sud se déroulera, selon nos estimés, à moins de 400 mètres des résidences les plus proches (celles situées au sud de l'autoroute). Selon notre appréciation, les travaux de terrassement devraient occasionner l'émission d'une quantité importante de particules respirables, provenant des matériaux déplacés de même que des véhicules. Aussi sommes-nous étonnés de l'évaluation des auteurs du rapport : *"Du fait que les lieux des travaux sont généralement éloignés des résidences les plus proches (celles-ci sont à environ 500 m, au sud de l'autoroute), les poussières générées pendant la construction ne devraient pas constituer une nuisance pour les résidents (sauf pour le corridor de service)."*

**Question :** Des mesures de suivi sont-elles prévues au niveau de la qualité de l'air à l'endroit des récepteurs sensibles ?

Le tableau 4.13 (Tome 3 volume 1, section 4.13.1) mentionne la présence de 25 à 180 camions sur le site du chantier pendant la construction. Les équipements alimentés au diesel sont reconnus être à l'origine d'émissions polluantes particulièrement nocives, spécialement au chapitre des particules fines (PM<sub>2.5</sub>).

**Question :** A-t-on prévu des dispositions afin de réduire les émissions des véhicules fonctionnant au diesel (par exemple la surveillance de la performance des moteurs diesel, un calendrier d'entretien et de calibrage, etc.) ?

**Question :** La modélisation de la dispersion des contaminants réalisée pour la période d'exploitation fait état de concentrations de particules fines très proches de la valeur établie comme critère pour une période de 24 heures, en l'occurrence 30 µg/m<sup>3</sup> (Tome 3, volume 1, tableau 6.2). Cette situation est attribuable à la valeur élevée du niveau de fond des particules fines. Il est également mentionné que la modélisation des contaminants secondaires révèle que les effets se feront sentir plus loin du terminal méthanier (Tome 3, volume 1, page 6.11).

**Question:** Pourrait-on disposer des résultats de la modélisation des particules fines et des contaminants secondaires, compte tenu que les concentrations de ces contaminants approchent les valeurs établies comme critère ?

**Question:** Les fiches P1 à P7 (Tome 3, volume 2, Annexe E) n'ont pas été complétées au niveau de la grille de l'évaluation d'impact. Les grilles d'évaluation des impacts des fiches P1 à P7 devraient être remplies.

## Impact sonore

Nous avons analysé attentivement la section 6.3.12.4 (Tome 3, V1) présentant l'évaluation des impacts sonores. Le promoteur a réalisé une évaluation détaillée des impacts sonores. La méthode utilisée pour évaluer les impacts significatifs à la santé humaine est assez similaire à celle recommandée par Santé Canada. De plus, malgré le fait que certaines informations additionnelles sont requises, la méthode d'évaluation des impacts est présentée de façon très détaillée et est satisfaisante.

Cependant, Santé Canada aurait besoin des informations additionnelles suivantes afin de poursuivre son analyse :

**Question :** Dans l'évaluation des impacts sonores en construction présentés au tableau 6.17 (Tome 3, V1), est-ce que l'ajustement de +12 dB recommandé par la norme ISO1996-1 pour les bruits fortement impulsifs a été pris en compte dans la détermination du pourcentage de la population fortement gênée?

**Question :** La durée approximative des bruits de construction reliés au battage de pieux à l'endroit des récepteurs sensibles doit être clairement indiqué. Le calendrier de construction présenté à la Figure 4.17 (Tome 3, V2, annexe A) suggère que cette durée pourrait s'étendre jusqu'à deux (2) ans. De façon générale, la durée des impacts sonores dus aux travaux de construction à l'endroit des récepteurs sensibles requiert plus de détails. En effet, Santé Canada n'a pas pu clairement identifier ces durées à partir du calendrier de construction présenté à la Figure 4.17. Des précisions concernant ces durées, en particulier en ce qui a trait au battage de pieux sont importantes puisque le promoteur indique de façon qualitative qu'il y aura une réduction des impacts sonores sur la base que les travaux de construction sont temporaires. Toutefois, le calendrier des travaux (Figure 4.17) indique que certaines phases de construction pourraient durer d'un à deux (2) ans. Santé Canada considère ces durées trop longues pour être considérées temporaires et ainsi justifier une réduction des impacts. Ceci est d'autant plus important si les récepteurs subissent de forts impacts sonores initiaux.

**Question :** Le promoteur indique également de façon qualitative qu'il y aura réduction des impacts sonores en phase de construction due au fait que l'aire affectée par les impacts est locale. Cependant, tel qu'indiqué par l'ACEE, Santé Canada considère que des impacts locaux significatifs peuvent se produire et que des mesures d'atténuation seraient alors requises. Les points de mesures 8 à 11 présentés au tableau 6.17 (Tome 3, V1) subissent des impacts forts et le promoteur doit donc conséquemment présenter des mesures d'atténuation adéquates. Le tableau des mesures d'atténuation (tableau 6.34, Tome 3, V1) indique qu'il se peut qu'un accès à partir de l'autoroute 20 soit autorisé par le MTQ et qu'un programme de surveillance sera mis en place. Le promoteur doit indiquer quelles seront les alternatives possibles si l'accès n'est pas autorisé et quelles seront les mesures d'atténuation mises en place pour atténuer les impacts forts dus aux travaux de construction aux points de mesure 8 à 11 (aires résidentielles).

**Question :** En ce qui concerne l'évaluation des niveaux sonores de référence, une brève discussion devrait être présentée afin de pouvoir considérer les points de mesure comme étant représentatifs, c'est-à-dire que ces points ne se trouvent pas trop près des routes, ni trop loin des résidences.

## Volet social – Évaluation des impacts sur le milieu humain

Pour évaluer la qualité de l'information ainsi que son exhaustivité en ce qui touche les effets sociaux sur la santé humaine, nous avons utilisé une large définition de la santé qui tient compte de l'ensemble des facteurs qui contribuent au bien-être global des individus. Notre lecture se fait à partir d'une perspective axée sur la santé des populations qui considère la santé comme déterminée par un ensemble de facteurs (les déterminants) d'ordre économique, social et culturel. Selon cette perspective, un logement adéquat, des réseaux sociaux qui prêtent du soutien social, une répartition équitable des revenus contribuent à maintenir ou améliorer l'état de santé des individus.

Nous avons donc revu l'ÉI présentée par les promoteurs en regard des exigences des autorités fédérales pour les aspects qui touchent la santé de la population et les déterminants sociaux de la santé.

Dans certains cas, cette analyse de conformité est allée chercher des informations supplémentaires pour mieux comprendre les enjeux que le projet pourrait soulever pour la population (revue de presse, sites internet, références, etc.).

### Commentaires relatifs à la consultation publique

La directive rappelle que les promoteurs doivent pleinement tenir compte de l'expertise et du savoir des collectivités locales.

L'ÉI documente bien les différents moyens de consultation de la population sur le projet proposé, selon les différentes phases du projet (Tome 2, Chapitre 5.0). Entre autres moyens utilisés pour sonder l'opinion de la population de Lévis, un sondage Léger Marketing a été réalisé en février 2005, indiquant que 65% des citoyens de Lévis étaient en accord avec le projet. Cependant, un article paru dans *Le Soleil* le 28 février 2006<sup>1</sup> rapporte les propos du porte-parole de l'Association pour la protection de l'environnement de Lévis (APPEL), M. Jacques Levasseur, qui met en doute le résultat de ce sondage, puisque selon lui, ce sondage n'incluait qu'environ 400 citoyens de Lévis (sur 819 personnes sondées) et ne touchait qu'une faible partie des Lévisiens touchés directement par le projet, les autres citoyens sondés vivant dans des secteurs éloignés. M. Levasseur remet donc en doute les résultats du sondage.

**Question :** Le promoteur peut-il affirmer que ce sondage est représentatif de la population directement touchée par le projet?

Les consultations publiques ont fait ressortir les préoccupations principales des citoyens : le choix du site, la sécurité du terminal, l'intégration du projet dans son milieu et les retombées économiques. Les échos médiatiques reliés au projet sont principalement reliés aux questions de justification du projet, de la sécurité entourant les activités sur le site et du périmètre de sécurité autour des installations. Une coalition nommée Rabat-Joie est formée par des gens du milieu qui sont en opposition au projet.

**Question :** Est-ce que cette coalition a été invitée aux séances d'information/consultation préparées par le promoteur? L'ÉI ne mentionne pas ce groupe comme étant un acteur local qui a pris part aux discussions. Quels sont les moyens que le promoteur a pris pour contacter cette organisation et la faire participer au processus de consultation? Santé Canada est d'avis que tous les acteurs locaux doivent être considérés lors des consultations publiques, qu'ils soient pour ou contre le projet.

---

<sup>1</sup> Marc St-Pierre, *Le Soleil*, 28 février 2006. *Les opposants à Rabaska doutent maintenant de l'indépendance du BAPE.*

Il est indiqué dans l'ÉI à la section 5.2.3 *Autres aspects de la consultation* qu'un comité aviseur avait été formé à Beaumont dans les premières phases du projet (juin 2004) et que ce comité avait reçu du financement de Rabaska afin de réaliser des études indépendantes sur le patrimoine, l'évaluation de la valeur des propriétés, la sécurité et les retombées économiques. Il est indiqué que ces études avaient été rendues publiques le 16 novembre 2004.

**Question :** Santé Canada aimerait prendre connaissance de ces études. Le promoteur peut-il fournir une copie de ces études pour analyse? Malgré le fait que ces études aient été réalisées en lien avec le premier projet proposé à Beaumont, plusieurs informations présentées doivent demeurer applicables pour le deuxième projet proposé à Lévis.

Il est mentionné dans la directive à la section 8-*Consultation du public* que le promoteur doit décrire les préoccupations qui ne seront pas ou ne pourront pas être adressées.

**Question :** Le promoteur peut-il clairement indiquer quelles sont les préoccupations du public qui ne seront/pourront être adressées?

### Projets similaires

L'Annexe E du Tome 2 présente des évaluations environnementales réalisées ailleurs au Canada et dans le monde pour des projets similaires à celui présentement à l'étude. Il est surprenant de constater qu'aucune donnée sur le milieu humain ne soit présentée dans ces tableaux (craintes de la population, retombées économiques, etc.)

**Question :** Le promoteur devrait ajouter une composante « Milieu humain » à ces tableaux afin que nous puissions prendre connaissance des enjeux reliés au milieu humain pour ces projets similaires.

### Préoccupation des autochtones

Dans la section 2.4.4 du Tome 3, il est mentionné que le Ministère des Affaires Indiennes et du Nord a indiqué qu'aucune revendication territoriale par les autochtones ne visait le territoire à l'étude. Cependant, il semblerait que le Conseil de Bande de la Première Nation Malécite de Viger considère que le projet Rabaska est situé sur des terres ancestrales.

**Question :** Y a-t-il eu d'autres communications entre le promoteur et la communauté à ce sujet depuis le dépôt de l'étude d'impact? Si oui, y a-t-il, outre les revendications territoriales, d'autres préoccupations qui ont été exprimées par les autochtones en lien avec le projet?

### Retombées économiques

Ce projet aura, selon les promoteurs, des retombées économiques intéressantes pour la région, et pour le Québec. En outre, les promoteurs s'engagent à verser une série de compensations aussi bien aux citoyens pouvant être affectés par le projet qu'à la municipalité. Les promoteurs manifestent leur désir de «contribuer de façon importante à la richesse collective municipale».

**Question :** Comment les promoteurs ont-ils estimé qu'un paiement annuel d'un minimum de 7 millions de dollars en taxes municipales et de 1 million de dollars en taxes scolaires (section 5.2.6.5 Retombées du projet, Tome 2) serait une contribution équitable? Sur quelle base cette somme a-t-elle été estimée? Un article paru récemment dans l'Actualité<sup>2</sup>, rapporte que le consortium Irving-Repsol sur le terrain de Canaport au Nouveau-Brunswick a vu son impôt foncier annuel passer de 5 millions\$ à 500 000\$, suite à

---

2 J-F Gazaille, 2006. *La guerre du méthane*. L'Actualité, janvier 2006, vol.31, n01. pp. 46 à 52.

une modification du rôle foncier par le gouvernement. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a aussi amendé sa loi pour favoriser la société Anadarko qui a entrepris la construction d'un terminal méthanier à Bear Head, à l'île du Cap-Breton, faisant en sorte que l'impôt foncier payé sera les deux tiers du montant prévu. Quelles sont les garanties concernant les sommes avancées par le promoteur pour le projet à l'étude?

Il est indiqué dans l'étude d'impact (section 5.2.6.5, Tome 2) que le promoteur assumera les frais supplémentaires éventuels liés à l'augmentation des effectifs de sécurité publique et d'incendie, la formation des intervenants, les changements aux infrastructures d'aqueduc et d'égout.

**Question :** Ces coûts supplémentaires ont-ils été estimés? Pour combien d'années seront-ils assumés? L'article de l'Actualité cité précédemment (voir référence sur la page précédente), rapporte que chaque entrée d'un méthanier dans le port de Boston nécessite des mesures de sécurité d'envergure (circulation maritime interrompue, surveillance policière, pompiers aux aguets) qui représentent une somme de 50 000\$ américains à la ville de Boston.

La section 6.3.2 (Tome 3, V1) indique que les promoteurs s'engagent à défrayer toute hausse de primes d'assurance que pourraient connaître les résidents du périmètre établi par les promoteurs (1,5 km) en raison de la présence du terminal.

**Question :** Combien de résidences se trouvent dans ce périmètre ? Pour combien de temps ces hausses de primes d'assurance seront-elles assurées par les promoteurs ?

### **Agriculture**

La section 6.3.5-Agriculture (Tome 3, V1) de l'ÉI signale que la construction du terminal peut avoir un impact fort sur les activités agricoles locales. Il est prévu qu'environ 85% des terres actuellement en culture soient remises à la disposition des agriculteurs pour location une fois la construction achevée, ce qui réduirait sensiblement l'importance de cet impact selon le promoteur.

**Question :** Que pensent les agriculteurs de cette mesure d'atténuation? La trouvent-ils satisfaisante?

### **Activités récréo-touristiques**

La figure 2.9 (Tome 3, V2) indique qu'un centre équestre se trouve sur les terres agricoles qui seront achetées par Rabaska.

**Question :** Qu'advient-il des activités du centre équestre après l'achat des terres ? Cette activité n'est pas rapportée dans les activités récréo-touristiques présentées à la section 6.3.6 (Tome 3, V2).

### **Travailleurs locaux**

Il est indiqué à la section 5.2.6.5 (Tome 2) que le promoteur favorisera, en lien avec les autorités locales, la formation et l'embauche de main d'œuvre locale.

**Question :** Quelles sont les mesures concrètes qui seront mises de l'avant par le promoteur afin de favoriser l'embauche de travailleurs locaux ?

En espérant que ces informations vous seront utiles pour la suite du projet, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations cordiales.

Elizabeth Boivin, ing.  
Coordonnatrice régionale des évaluations environnementales /  
Regional Environmental Assessment Coordinator  
Direction de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs /  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch  
Santé Canada - Région du Québec / Health Canada – Quebec Region

I:\dgsesc\secmilieux\2-grands thèmes\évaluations environnementales\rabaska\2006\commentaires de santé canada\lettre conformité santé canada-projet rabaska.doc

- c.c. Stephen Bly, Protection contre les rayonnements des produits cliniques et de consommation acoustiques, Santé Canada  
Jacques-François Cartier, Bureau des contaminants de l'environnement, Division des effets de l'air sur la santé, Santé Canada  
Solange Van Kemenade, Analyste de recherche et de politiques, Division de la recherche sur les politiques, Direction des politiques stratégiques, Agence de santé publique du Canada  
DJ Smith, Chef intérimaire, Service de l'évaluation de l'hygiène du milieu, Santé Canada  
Marie-France Blain, Gestionnaire régionale, Programme de la sécurité des milieux, Santé Canada