

Énergie Saguenay – Révision des questions selon la nouvelle portée de l'étude

Commentaires d'Environnement et Changement climatique Canada à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

Suite à la détermination de la nouvelle portée pour le projet, l'analyse des effets environnementaux du transport maritime liés au projet devra s'étendre entre les limites du Port de Saguenay et le poste des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins dans l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent.

Commentaire général en rapport avec la qualité de l'air :

En complément des questions dans la Demande de renseignement No1, le promoteur devrait donc tenir compte des émissions des contaminants atmosphériques et des GES issus des navires en mouvement dans la rivière Saguenay jusqu'au quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins.

En ce qui concerne la dispersion atmosphérique des contaminants, le promoteur devrait déterminer si des nouveaux récepteurs sensibles doivent être pris en considération dans nouvelle la zone considérée pour évaluer l'impact de ces contaminants.

En ce qui concerne les GES, le promoteur devrait calculer les quantités émises des moteurs des navires (moteur principal, auxiliaire et bouilloire) durant leur transit entre les limites de l'Administration portuaire du Saguenay et le quai des Pilotes du Saint Laurent aux Escoumins. Les résultats pour les navires en transit devraient être additionnés aux résultats déjà présentés. Les détails quant aux calculs devraient être présentés en même temps que l'information sur les nouvelles quantités de GES.

Note à l'Agence :

Nous encourageons fortement le promoteur à répondre à la première série de questions ainsi qu'à ces nouvelles série questions de façon simultanée ou à la suite afin de prendre en compte certains conseils ou recommandations formulés lors de la première série. Pour ce faire, nous avons identifié dans le tableau ci-dessous la ou les questions apparentées de la première série de questions (voir les références aux numéros de questions de l'Agence).

No. Questions compl. ECCC	Référence questions ACÉE (DI.1)	Contexte	Questions complémentaires - ECCC
Qualité de l'air			

ECCC-C1	ACEE-32 (ECCC-10)	<p>Qualité de l'air et gaz à effet de serre – Air ambiant et sources d'émission régionales</p> <p>Le promoteur n'a pas présenté la qualité de l'air ambiant à l'emplacement du projet et dans le bassin atmosphérique susceptible d'être touché par le projet. Dans le complément de l'étude d'impact (WSP, Avril 2019), il est précisé que la qualité de l'air a été décrite de façon qualitative à la section 7.11 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) puisqu'aucune « station de mesure de l'air ambiant n'est située à proximité de la zone d'étude ». Ainsi, aucun contaminant n'a pu être quantifié hormis les « PM10 et pour la moyenne annuelle des PM2.5, puisque ces valeurs ne sont pas disponibles dans les concentrations initiales génériques du [Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) du Québec].</p> <p>La qualité de l'air ambiant devra également être évalué pour les nouvelles zones concernées susceptibles d'être touchées par le projet, c'est-à-dire en considérant les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins.</p> <p>En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la région, une liste de sources d'émission a été présentée dans le complément de l'étude d'impact, mais selon le promoteur, « les émissions de ces sources ne sont pas disponibles » et aucune d'entre elles ne déclare ses émissions à l'INRP. Or, selon le site de déclaration des GES pour le Canada et l'INRP, plusieurs usines dans un rayon inférieur à 30</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>D) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la qualité de l'air ambiant dans les nouvelles zones concernées susceptibles d'être touchées par le projet. • Justifier l'approche adoptée pour décrire la qualité de l'air ambiant dans cette nouvelle zone. • Déterminer les récepteurs sensibles qui pourraient s'y trouver et être potentiellement affectés. • Gaz à effet de serre : quantifier et réévaluer les sources d'émission de gaz à effet de serre en tenant compte de l'ensemble des activités dans la nouvelle zone.
---------	----------------------	--	--

		<p>km déclarent à l'INRP et rapportent des quantités appréciables de GES tels le complexe de Rio Tinto, les installations portuaires de Rio Tinto, l'usine La Grande Baie et Laterrière Alcan.</p>	
ECCC-C2	ACEE-46 (ECCC-25)	<p>Qualité de l'air – Scénario de modélisation</p> <p>Selon le promoteur : « La modélisation réalisée ne comporte pas les manœuvres d'approche des navires-citernes et des remorqueurs aux alentours des plateformes de chargement. Cette omission est cependant volontaire puisqu'une étude antérieure de WSP [...] a démontré que ces émissions peuvent être considérées négligeables, et que de considérer les navires à quai constitue une représentation adéquate de l'impact du transport maritime sur la qualité de l'air, relativement aux autres sources d'émissions du projet » (p. 39 du complément de l'étude d'impact (WSP, Avril 2019)).</p> <p>Bien que l'étude mentionnée ait démontré des impacts « négligeables », Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) est d'avis qu'il se pourrait que la distribution du panache de concentrations varie pour le site à l'étude ainsi que pour les nouvelles zones (en considérant les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins). Les impacts appréhendés pourraient être différents.</p> <p>Il est important de noter que pour l'étude mentionnée par le promoteur, un seul navire était à quai avec un nombre moindre de navires fréquentant le port. Il se pourrait donc que les conditions d'opération et de</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>D) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quantifier les émissions des contaminants issus des navires en mouvement dans cette nouvelle zone et évaluer les impacts de ces émissions sur les milieux récepteurs potentiels le long de ce corridor de navigation. • Quantifier les émissions des GES issus des navires en mouvement dans cette nouvelle zone.

		navigation influent aussi sur la dispersion des contaminants et que les résultats diffèrent pour les deux cas. Selon ECCC, une simple comparaison entre les deux situations n'est pas suffisante pour démontrer que les impacts seront pratiquement les mêmes.	
Milieux humides et végétation			
ECCC-C3	ACEE-79 (ECCC-49)	<p>Fonctions des milieux humides</p> <p>La section 8.1.5 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) traite des pertes de superficies de milieux humides (9,5 ha). La valeur écologique des milieux humides est présentée à l'annexe 8.1. Le promoteur n'a toutefois pas défini les fonctions associées aux terres humides qui seront perdues à la suite des travaux.</p> <p>Les milieux humides susceptibles d'être touchés par la circulation des navires le long du corridor de navigation de la zone d'étude élargie devront être décrits en fonction de leur emplacement, de leur taille, de leur type, de leur composition taxonomique et de leur fonction écologique (Système de classification des terres humides du Canada, Groupe de travail national sur les terres humides, 1997).</p> <p>La Nation huronne-wendat a également soulevé des préoccupations concernant les milieux humides quant à leur inventaire et leur échantillonnage qui auraient pu être sous-évalués.</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>C) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décrire les milieux humides susceptibles d'être touchés par la circulation des navires le long du corridor de navigation, notamment en précisant leur superficie, ainsi que leurs fonctions. Au besoin, présenter l'information à l'aide de cartes. • Évaluer les effets de la circulation des navires le long du corridor de navigation sur les milieux humides et leurs fonctions, notamment la fonction d'habitat pour les espèces sauvages en péril et les oiseaux migrateurs.
Oiseaux et espèces en péril			

ECCC-C4	(Nouvelle question)	<p>Cartographie de la nouvelle portée</p> <p>Suite à la modification de la portée spatiale du projet, le promoteur doit revoir la description des effets de son projet sur la faune aviaire et les espèces en péril ainsi que leurs habitats.</p>	<p>A) Cartographier les nouvelles limites spatiales qui ont été utilisées pour l'identification des effets du projet sur la faune aviaire et les espèces en péril entre les limites du Port de Saguenay et le poste des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins dans l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent.</p>
ECCC-C5	(Nouvelle question)	<p>Description de la faune aviaire en période de nidification</p> <p>Le promoteur présente à la section 8.7 (page 526) la description de la faune aviaire fréquentant l'aire d'étude en période de nidification, les effets potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs ainsi que les mesures d'atténuation qu'il propose de mettre en œuvre.</p>	<p>A) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compléter la description de l'utilisation des habitats le long du corridor de navigation par les oiseaux migrateurs en période de nidification. • Évaluer les effets de la navigation sur les oiseaux migrateurs utilisant les habitats le long du corridor de navigation. • Au besoin, réviser les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour éviter les effets de la navigation sur les oiseaux migrateurs le long du corridor de navigation, ainsi que l'évaluation des effets résiduels.
ECCC-C6	ACEE-117 (ECCC-52)	<p>Description de la faune aviaire en période hivernale</p> <p>L'Annexe 8-7 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) présente l'utilisation de l'aire d'étude par la faune aviaire en période de nidification et de migration. Aucune information n'y est fournie sur l'utilisation du territoire par l'avifaune durant l'hiver, notamment la présence d'oiseaux aquatiques sur la rivière Saguenay et entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins. Ces</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>C) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décrire, à partir de données existantes ou d'inventaire, l'utilisation de la rivière Saguenay, son embouchure et l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins par l'avifaune en période hivernale.

		informations sont nécessaires afin de bien évaluer les effets du projet sur cette composante.	<ul style="list-style-type: none"> Le cas échéant, soumettre une mise à jour de l'évaluation des impacts potentiels de la navigation sur la faune aviaire, des mesures d'atténuation et de l'évaluation des effets résiduels.
ECCC-C7	ACEE-118 (ECCC-53)	<p>Description de la faune aviaire en période migratoire</p> <p>La section 3.2 (Annexe 8-7 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019)) présente les résultats de l'inventaire d'oiseaux qui a été effectué en période migratoire (printemps et automne). L'inventaire semble avoir été fait à partir d'un seul point d'observation sur la berge du Saguenay et avait pour but de documenter l'utilisation du milieu aquatique du fjord par la faune aviaire pour les périodes de migration printanière et automnale. Il avait également comme objectif de décrire l'utilisation du milieu par les oiseaux en déplacements.</p> <p>Par conséquent, le secteur entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins n'a pas été couvert par l'inventaire en période de migration.</p> <p>L'inventaire en période migratoire devrait être étendu à toute la zone d'étude et à tous les groupes d'oiseaux incluant les oiseaux terrestres.</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>C) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins :</p> <ul style="list-style-type: none"> Décrire, à partir de données existantes ou d'inventaire, l'utilisation de la rivière Saguenay, son embouchure et l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins par les oiseaux en période de migration (printemps et automne), notamment la sauvagine et autres oiseaux aquatiques. Le cas échéant, soumettre une mise à jour de l'évaluation des impacts potentiels de la circulation des navires sur la faune aviaire en migration, des mesures d'atténuation et de l'évaluation des effets résiduels.
ECCC-C8	ACEE-120 (ECCC-55)	<p>Effets négatifs sur les oiseaux migrateurs</p> <p>Tel qu'indiqué dans les lignes directrices (section 6.4) : « chaque mesure d'atténuation sera explicites, réalisables, mesurables et vérifiables, et être décrites de manière à éviter toute ambiguïté au niveau de</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>B) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p>

		<p>l'intention, de l'interprétation et de la mise en œuvre.»</p> <p>Or, il y a dans l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts du projet qui ne permettent pas d'éviter toute ambiguïté sur l'intention du promoteur. Par exemple, concernant les oiseaux migrateurs (section 8.7.6 de l'étude d'impact), on indique notamment que «lorsqu'applicable », les travaux doivent respecter les périodes de restriction liées à la faune aviaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Indiquer les mesures d'évitement/d'atténuation que le promoteur s'engage à mettre en œuvre pour prévenir et réduire au minimum les effets néfastes sur les oiseaux migrateurs qui sont présents ou potentiellement présents le long du corridor de navigation de la limite du port de Saguenay jusqu'au quai des Pilotes aux Escoumins.
ECCC-C9	ACEE-122 (ECCC-57)	<p>Programme de surveillance et de suivi – Oiseaux migrateurs</p> <p>Selon les Lignes directrices (section 8.1), « le promoteur devra élaborer un programme de surveillance environnementale qu'il prévoit réaliser pour toutes les phases du projet. Ce programme permettra de s'assurer de la réalisation du projet tel que proposé et de la mise en application efficace des mesures d'atténuation et de compensation prévues pour minimiser les effets environnementaux du projet ». Il devra également « présenter un programme préliminaire de suivi, plus particulièrement pour les composantes valorisées pour lesquelles il y a une certaine incertitude scientifique quant à la prévision des effets » (section 8.2 des Lignes directrices).</p> <p>Tel qu'observé par Environnement et Changement climatique Canada, par la Nation huronne-wendat et par la Première Nation des Pekuakamiulnuatsh, le promoteur indique à la section 8.7.8 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) qu'aucun programme de</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>B) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présenter un programme de surveillance et de suivi pour les oiseaux migrateurs qui pourraient être affectés par la circulation des navires le long du corridor de navigation ou expliquer pourquoi ce programme n'est pas requis.

		surveillance et de suivi n'est proposé pour la faune aviaire.	
ECCC-C10	ACEE-123 (ECCC-58)	<p>Habitats potentiels pour les espèces en péril</p> <p>Les espèces en péril, inscrites à l'Annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> ou évaluées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, susceptibles de fréquenter la zone d'étude, ou dont la présence est confirmée, ont été identifiées aux tableaux 8-32 (mis à jour au tableau 4 à la page 32 du complément de l'étude d'impact (WSP, Avril 2019)) et 8-44 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019).</p> <p>L'information présentée ne permet toutefois pas de valider s'il y a présence ou non d'habitats potentiels pour chacune de ces espèces dans la zone d'étude. Elle ne permet pas non plus de vérifier si les résultats d'inventaire donnent un portrait représentatif de la zone à l'étude.</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>I) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. À partir de données existantes ou d'inventaire identifier toutes les espèces en péril (autre que les espèces aquatiques) susceptible de fréquenter la rivière Saguenay et ses berges, son embouchure et l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent et ses berges jusqu'au quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins, préciser le moment de l'année, cartographier, pour chacune des espèces les habitats potentiels des espèces qui risquent d'être présentes dans la zone. Lorsque l'habitat essentiel et la résidence sont connus, les présenter sur les cartes produites. Les cartes devront également présenter les éléments suivants : <ol style="list-style-type: none"> a. Identifier les mentions de chacune des espèces; b. Identifier les stations d'inventaires en précisant où la présence de l'espèce a été confirmée; c. Illustrer les limites de l'empreinte du projet en identifiant les infrastructures temporaires et permanentes. 2. Indiquer les caractéristiques d'habitats potentiels retenues pour chaque espèce pour la réalisation de la cartographie, en précisant la source (programme

			<p>de rétablissement, plan de gestion, rapport du COSEPAC, littératures reconnues).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Démontrer et expliquer comment les habitats potentiels de ces espèces ont été suffisamment couverts par les inventaires. 4. Identifier et décrire les impacts potentiels du projet sur chacune de ces espèces et leur habitat potentiel. 5. Le cas échéant, proposer des mesures d'atténuation applicables pour chacune de ces espèces et leur habitat potentiel pour éviter ou amoindrir ces effets. 6. Le cas échéant, mettre à jour la description et l'évaluation des effets résiduels du projet pour chacune de ces espèces et leur habitat et à toutes les phases du projet. 7. Le cas échéant, mettre à jour l'évaluation des effets cumulatifs en considérant l'importance, l'abondance et la répartition régionales des espèces en péril.
ECCC-C11	ACEE-126 (ECCC-61)	<p>Mesures d'atténuation spécifiques aux espèces en péril</p> <p>Aucune mesure d'atténuation spécifique aux espèces en péril autres que les espèces en péril aquatiques n'est présentée dans l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019).</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>A) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présenter des mesures d'atténuations spécifiques aux espèces en péril (autres que les espèces en péril aquatiques) présentes ou potentiellement présentes le long du corridor de navigation qui

		<p>L'étude d'impact du projet doit tenir compte des informations et des recommandations relativement aux espèces en péril qui se trouvent dans les programmes de rétablissement et les plans d'action notamment le but et les objectifs en matière de rétablissement.</p> <p>Le cas échéant, il est recommandé d'utiliser la meilleure information disponible sur le rétablissement tels les plans de gestion et le rapport du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada.</p> <p>Cette préoccupation a également été soulevée par la Nation huronne-wendat.</p>	<p>risquent d'être affectées par la circulation des navires ou indiquer pourquoi des mesures d'atténuation spécifiques ou additionnelles ne sont pas nécessaires.</p>
ECCC-C12	ACEE-127 (ECCC-62)	<p>Espèces en péril – Programme de surveillance et de suivi</p> <p>Selon les Lignes directrices (section 8.1), « le promoteur devra élaborer un programme de surveillance environnementale qu'il prévoit réaliser pour toutes les phases du projet. Ce programme permettra de s'assurer de la réalisation du projet tel que proposé et de la mise en application efficace des mesures d'atténuation et de compensation prévues pour minimiser les effets environnementaux du projet ». Il devra également « présenter un programme préliminaire de suivi, plus particulièrement pour les composantes valorisées pour lesquelles il y a une certaine incertitude scientifique quant à la prévision des effets » (section 8.2 des Lignes directrices).</p> <p>Tel qu'observé par Environnement et Changement climatique Canada et par la Nation huronne-wendat,</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>B) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter un programme de surveillance et de suivi pour les espèces en péril (autres que les espèces en péril aquatiques) qui risquent d'être affectées le long du corridor de navigation ou expliquer pourquoi ce programme n'est pas requis.

		aucun programme de surveillance et de suivi n'est présenté pour les espèces en péril terrestre dans l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) (c.-à-d. autre que les espèces en péril aquatiques).	
Accidents et défaillances			
ECCC-C13	ACEE-153 (ECCC-64)	<p>Pires scénarios d'accidents liés à la navigation</p> <p>La section 12.8.4 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019) présente une description générale des types de déversement, des zones sensibles (dont les cartes 12-2 à 12-4 présentant le milieu naturel dans différents secteurs du Saguenay) ainsi qu'une évaluation des effets des pires scénarios d'accidents sur les différentes composantes (qualité de l'eau, végétation, faune, mammifères et oiseaux aquatiques).</p> <p>Le promoteur mentionne que « Le pire scénario considéré, quoique très improbable, impliquerait le naufrage d'un navire-citerne [...]. Un tel accident aurait potentiellement des conséquences majeures sur l'écosystème marin de la zone d'étude élargie et sur certaines activités socioéconomiques pratiquées dans la région » (p. 893 de l'étude d'impact).</p> <p>Malgré une description générale des pires scénarios, aucune carte n'illustre les conséquences sur l'environnement advenant le pire scénario crédible de déversement en carburant. Afin de faciliter la compréhension des scénarios, il serait utile de fournir des cartes synthèses permettant d'illustrer clairement les interactions potentielles entre les substances</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>I) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <p>a) Décrire les pires scénarios possibles d'accident ou de défaillance crédibles et dans un milieu marin d'une manière conforme à au moins un des principes directeurs de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour la prévention, la préparation et l'intervention en matière d'accidents chimiques et au Guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs de 2007 du Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM). Ajouter un ou des scénarios entre les limites du Port de Saguenay, la rivière Saguenay, son embouchure, et l'estuaire maritime du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins. Inclure les conséquences environnementales résultant de l'allumage (ignition) du carburant déversé et du chargement de gaz naturel liquéfié.</p> <p>b) Détailler les pires scénarios crédibles de déversement, particulièrement dans un contexte d'environnement marin, en fournissant, sans s'y limiter :</p>

		<p>déversées et les éléments et milieux sensibles présents pour toute l'étendue de la dispersion du déversement de contaminant (pire scénario).</p> <p>Cette préoccupation a également été soulevée les Premières Nations en raison des effets potentiels sur la faune et l'environnement, ainsi que sur la pêche, notamment la pêche au crabe, aux poissons de fond et à l'oursin vert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •le nombre et les quantités maximales des types de carburants et de lubrifiants pour navire qui seraient déversés en cas d'incident maritime; •les renseignements sur les courants et les marées entourant le terminal et adjacents à celui-ci; •l'illustration sur des cartes du comportement (dispersion et trajectoire) des contaminants (hydrocarbures ou autres contaminants) déversés dans l'eau ou dispersés dans l'air. Les scénarios retenus devront présenter la dispersion maximale de substance dans le temps et l'espace, et ce jusqu'au moment où le déversement est sous contrôle ou jusqu'à ce que le volume à récupérer soit négligeable. <p>c) Superposer et illustrer l'interaction entre le (ou les) pire scénario d'accident et les éléments sensibles du milieu qui pourraient être présents et touchés sur toute l'étendue de ce (ou ces) scénario afin de mieux comprendre l'ampleur des accidents. Pour ce faire, présenter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une première carte à une échelle permettant de voir le détail près du lieu d'accident et sur toute l'étendue du pire scénario de déversement de contaminant. - une deuxième carte permettant de visualiser ces mêmes informations sur la nouvelle zone de façon à obtenir une vue d'ensemble des milieux sensibles qui seraient touchés (ou non). <p>Cette cartographie devra prendre en compte les changements sur les composantes ou zones sensibles qui ont lieu au cours d'une année (migration, saison végétative, présence de glace, présence d'espèces.).</p> <p>d) Inclure, sur les cartes qui seront produites, sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la localisation du projet avec les échelles appropriées;
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - la localisation de points de repère géographiques (ville, village, route, plan d'eau, etc.); - les infrastructures reliées au projet; - la localisation de tous les éléments et milieux sensibles connus (aire protégée, aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA), habitat essentiel du béluga du Saint-Laurent, site de fraie et zone d'alevinage, herbier, marais, échoueries de phoque commun, habitat d'espèce en péril, site de pêche); - les tracés de la trajectoire de la nappe d'hydrocarbure pour le (ou les) pire scénario de déversement pour chaque saison de l'année, y compris le débit des rivières associées. Identifier les limites des modèles utilisés ainsi que les hypothèses faites; - une légende identifiant tous ces éléments. <p>e) Estimer le temps de réponse des organismes en urgence environnementale afin de déterminer les zones géographiques qui risquent d'être davantage impactées par ces scénarios ou qui ne pourront pas être protégées en temps opportun.</p> <p>f) Décrire les conséquences potentielles de ces pires scénarios sur les éléments et les zones sensibles identifiées (dont les composantes visées par l'article 5 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale 2012). Il faudra également prendre en compte les enjeux (éléments sensibles identifiés, présence de glace) liés aux changements qui ont lieu au cours d'une année.</p> <p>g) Déterminer et identifier toutes les mesures raisonnables, nécessaires pour réduire les risques d'accident et atténuer les conséquences potentielles sur l'environnement (éléments sensibles). Expliquer comment les</p>
--	--	--	--

			renseignements et la cartographie des éléments et zones sensibles ont été pris en compte pour évaluer les effets et orienter les mesures d'intervention d'urgence.
Effets cumulatifs			
ECCC-C14	ACEE-179 (ECCC-48)	<p>Rejets d'eaux huileuses</p> <p>À la section 12.7.3.1 de l'étude d'impact (WSP, Janvier 2019), il est indiqué que « L'accroissement de la navigation anticipée sur le Saguenay dans le contexte du projet se traduira par une augmentation des rejets routiniers d'eaux huileuses. »</p> <p>Le promoteur mentionne qu'en tenant compte notamment de la réglementation stricte, le projet n'aura pas d'effet notable sur la qualité de l'eau du Saguenay. Il ajoute que « Bien que des rejets d'eau huileuse sont peu susceptibles de se produire et le cas échéant de petites quantités seront émises dans le sillage des navires ceux-ci affecteront une étendue ponctuelle en raison notamment de la dilution rapide de ces rejets ». Cependant, « sur un plan cumulatif, [...] les rejets d'eaux huileuses sont susceptibles d'occasionner des effets sur la faune aquatique un peu au même titre qu'un déversement d'hydrocarbures de très faible envergure. » Des mesures d'atténuation ne sont toutefois pas proposées.</p> <p>Environnement et Changement climatique Canada rappelle que les dispositions relatives à la prévention de la pollution de la <i>Loi sur les pêches</i>, qui interdisent notamment le rejet d'une substance nocive dans des</p>	<p>Demande supplémentaire :</p> <p>B) Pour les navires en transit entre les limites du port de Saguenay et le quai des Pilotes du Saint-Laurent aux Escoumins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décrire les mesures d'atténuation prévues pour éviter le rejet d'eaux huileuses, considérant l'augmentation du trafic maritime le long du corridor de navigation.

		eaux où vit le poisson, s'appliquent en tout temps. Cette préoccupation a également été soulevée par le public.	
--	--	--	--