

Par courriel

Le 15 janvier 2021

Madame Geneviève Grenier
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
140, Grande Allée Est, 6^e étage, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

**Objet : Audience publique : Projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay – Projet Énergie Saguenay par GNL Québec Inc.
Demande d'information de la commission (DQ61)
(Dossier 3211-10-021)**

Madame,

Veillez trouver ci-dessous la réponse du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour la question posée le 12 janvier 2021 par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée de l'audience publique du projet en titre.

Question 1

GNL Québec indique que la capacité de ballast des méthaniers serait de 70 000 m³ par navire (DA9.2, p. 4). Puisque les méthaniers arriveraient au port de Grande-Anse vides (sans cargaison), les réservoirs d'eau de ballast seraient remplis à leur pleine capacité et le déballastage complet se ferait au fur et à mesure du chargement des méthaniers (DT3, p. 33). Le Projet viendrait presque doubler le trafic maritime dans la rivière Saguenay et augmenterait donc significativement la quantité d'eau de ballast qui y serait rejetée.

...2

GNL Québec a mentionné en audience avoir une préférence pour un système de traitement basé sur l'électrochlorination (DT4, p. 83 ; DA9.2, p. 4). L'électrochlorination est basée sur l'électrolyse partielle du chlorure de sodium contenu dans l'eau salée pour produire du chlore qui a un pouvoir désinfectant. Quant aux conséquences environnementales résultant du rejet des eaux de ballast chlorées dans l'écosystème du Saguenay, l'initiateur a comparé celles-ci à de l'eau potable traitée avec du chlore (DT4, p. 83).

- *À la suite de l'interpellation de la commission auprès de Pêches et Océans Canada à ce sujet et à sa réponse que cet éventuel impact ne relève pas de sa responsabilité, la commission demande l'avis du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) sur les effets éventuels du rejet de grands volumes d'eaux de ballast chlorées sur une base récurrente sur l'écosystème du Saguenay.*

Selon les recherches de la commission, les systèmes recourant à des oxydants pourraient nécessiter une étape de neutralisation par des produits chimiques, tels que du métabisulfite de sodium ($\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_5$) ou du thiosulfate de sodium ($\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_3$) avant le rejet des eaux de ballast (Apetroaei et al., 2018, p. 4).

- *La commission aimerait avoir l'avis du MELCC quant aux possibles effets du rejet de ces produits chimiques sur l'écosystème du Saguenay.*

Réponse à la question 1

Transports Canada est l'organisme responsable de la gestion adéquate des eaux de ballast des navires. À cet effet, voici quelques informations sur l'acceptation des systèmes de traitement des eaux de ballast par Transports Canada.

« Les systèmes de traitement des eaux de ballast dont l'usage est autorisé au Canada doivent être approuvés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Transports Canada est signataire de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de l'OMI (la Convention). En autres choses cette Convention exige que les systèmes de traitement des eaux de ballast soient certifiés par des compagnies indépendantes qui représentent des pays membres de l'OMI et rencontrent des normes de traitement et de rejet des eaux de ballast. Le contrôle des rejets des oxydants fait partie des critères de certification.

À cet effet la Convention inclut deux sections sur la conception et l'approbation des systèmes de traitement : 1) le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des

eaux de ballast (Code BWMS) et 2) la Procédure d'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (G9). La Procédure (G9) se compose elle-même de deux étapes afin de s'assurer que le système de gestion des eaux de ballast ne représente pas un risque excessif pour l'environnement, la santé de l'homme, les biens ou les ressources.

Compte tenu de la complexité et du volume significatif de documents requis pour pouvoir soumettre une demande d'approbation d'un système de traitement des eaux de ballast qui fait usage de substance active, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a convenu de mettre en place un groupe technique chargé, d'une part, d'examiner ces demandes et toute donnée complémentaire et, d'autre part, d'indiquer à l'Organisation s'il apparaît que ces propositions pourraient présenter un risque déraisonnable pour l'environnement, la santé de l'homme, les biens ou les ressources, conformément aux critères indiqués dans la Procédure (G9). Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC 53) a convenu lors de sa 53e session du fait qu'un groupe technique relevant du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) et financé au moyen d'un système de redevances versées par les fabricants de ces systèmes servirait au mieux les intérêts du secteur des transports maritimes. Le MEPC 53 a ainsi chargé le groupe d'élaborer les méthodes et les renseignements réglementaires nécessaires, conformément à la Procédure (G9).

En résumé Transports Canada accepte l'utilisation des systèmes de traitement approuvés par l'OMI sur la base d'un processus de certification rigoureux. Ce sont les fabricants de systèmes de traitement qui doivent démontrer, au moment de leur demande de certification auprès du GESAMP, que les rejets de substances actives (eau chlorée, métabisulfite de sodium ($\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_5$), thiosulfate de sodium ($\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_3$) ou autres) ne dépassent pas des quantités qui pourraient être dommageable pour l'environnement. »¹

Dans le cadre d'autres projets impliquant du transport maritime, le MELCC s'en est tenu à l'application des mesures protectrices de Transports Canada. L'équipe d'analyse du projet évaluera la nécessité d'appliquer des mesures d'atténuation additionnelles en lien avec la gestion des eaux de ballast dans le cadre de l'analyse environnementale du projet.

¹ Tiré d'un courriel de M. Charles Laliberté, de Transports Canada, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 14 janvier 2021 à 9 h 41.

4

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.

Michel Duquette, ing.
Porte-parole
Ministère de l'Environnement et de
la Lutte contre les changements climatiques