

Par courriel

Le 18 janvier 2021

Madame Geneviève Grenier  
Coordonnatrice du secrétariat  
de la commission  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
140, Grande Allée Est, 6<sup>e</sup> 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 (DQ65)  
(Dossier 3211-10-021)**

Madame,

Veillez trouver ci-dessous les réponses du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour les questions posées le 14 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***

*La représentante du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a précisé, en audience, que les émissions associées aux carburants et aux combustibles utilisés pour la navigation ne sont pas assujetties au système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE), la quantification des émissions associées à la navigation étant très complexe (Vicky Leblond, MELCC, DT5). Puisque les distributeurs de carburants et de combustibles sont assujettis au SPEDE, qu'est-ce qui explique que les émissions*

...2

*associées aux carburants et aux combustibles utilisés pour la navigation ne soient pas assujetties au SPEDE ? Dans le cas du projet Énergie Saguenay, les émissions du transport maritime seraient-elles assujetties au SPEDE, et dans quelle proportion ?*

***Réponse à la question 1***

*a) Puisque les distributeurs de carburants et de combustibles sont assujettis au SPEDE, qu'est-ce qui explique que les émissions associées aux carburants et aux combustibles utilisés pour la navigation ne soient pas assujetties au SPEDE?*

Les carburants utilisés en navigation aérienne ou sur l'eau sont explicitement exclus du champ d'application du protocole de quantification des émissions de GES attribuables à la distribution de carburants et de combustibles. Il s'agit d'une décision liée à la fois au fait que le transport maritime et le transport aérien soient de compétence fédérale et à la difficulté de départager les carburants qui sont consommés au Québec et ceux qui sont consommés à l'extérieur du Québec.

*b) Dans le cas du projet Énergie Saguenay, les émissions du transport maritime seraient-elles assujetties au SPEDE, et dans quelle proportion?*

Non, les émissions du transport maritime ne seraient pas assujetties au SPEDE.

*Cette réponse a été rédigée en collaboration avec Mme Vicky Leblond, de la Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission et avec M. Yann Rosan, de la Direction du marché du carbone.*

***Question 2***

*L'étude de modélisation de la dispersion atmosphérique effectuée par GNL Québec conclut que les valeurs pour les différentes substances évaluées respecteraient les normes et les critères gouvernementaux. Étant donné que d'autres usines souhaitent s'installer dans la zone industrialo-portuaire de Port Saguenay, comment allez-vous vous assurer que les effets cumulatifs de chacun des projets relativement à la qualité de l'air ne dépassent pas ces normes et ces critères ?*

***Réponse à la question 2***

L'évaluation de l'impact cumulatif local de multiples projets sur la qualité de l'air ambiant est complexe et ne peut pas être traitée de façon précise par le biais de la modélisation de la dispersion atmosphérique. En effet, chaque initiateur de projet

soumet une modélisation dans le cadre de sa demande d'autorisation et le MELCC ne peut pas raisonnablement exiger qu'il inclue dans cette étude l'ensemble des sources situées à proximité. Pour cette raison, l'article 202 du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* prévoit que la conformité d'un projet est évaluée en ajoutant des concentrations initiales aux concentrations modélisées pour chacun des contaminants émis par un projet. Ces concentrations initiales correspondent soit aux concentrations révélées par un échantillonnage réalisé sur le site ou dans un milieu comparable, soit à des concentrations génériques élevées correspondant à des milieux industrialisés ou urbains. De cette façon, le MELCC s'assure que les concentrations ambiantes des différents contaminants émis par les projets actuels et futurs dans la zone industrialoportuaire (IP) de Port Saguenay demeurent en deçà des normes et critères de qualité de l'atmosphère. Cette façon d'évaluer l'impact cumulatif pourrait éventuellement compromettre la réalisation d'un nouveau projet dans la zone IP, advenant que les concentrations initiales excèdent les normes et critères de qualité de l'atmosphère en raison de l'impact cumulé des autres projets.

*Cette réponse a été rédigée en collaboration avec M. Vincent Veilleux, de la Direction de la qualité de l'air et du climat.*

### ***Question 3***

*Concernant l'environnement sonore, le Parc Aventure Cap Jaseux soutient que les prises de niveau sonore réalisées par Énergie Saguenay ne tiennent pas compte de la psychoacoustique (perception humaine des sons) et sont, par conséquent, non recevables à titre de baromètre (DM2034, p. 11 et 12). Il explique qu'un « type de bruit de même niveau qu'un autre peut ainsi être plus agressant en fonction de sa nature ». Que pensez-vous de ce point de vue ? Considérez-vous que la psychoacoustique devrait faire partie de l'évaluation sonore ? Veuillez expliquer.*

### ***Réponse à la question 3***

Selon notre compréhension, la psychoacoustique étudie les rapports entre les perceptions auditives de l'être humain et les sons qui lui parviennent. La méthodologie et les critères préconisés par le MELCC et utilisés par le promoteur sont basés sur des normes internationales (ISO) reconnues et sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La méthodologie utilisée prend compte de certaines caractéristiques du bruit, tel que les tonalités, les basses fréquences et les bruits impulsionnels dans les études du climat sonore pour tenir compte justement de la nature du bruit. La méthodologie utilisée prend donc en compte les principaux aspects de la psychoacoustique. Les études environnementales s'intéressent aux sons comme

perturbateurs et les critères établis utilisés visent la protection des êtres humains et leur santé. Elles répondent à la psychoacoustique en réduisant la gêne qu'occasionne le bruit émis, cette gêne devrait être minimale ou absente quand le bruit particulier est peu perceptible et non dominant sur le bruit résiduel au récepteur sensible, comme dans le cas présent. De plus, le niveau de bruit se mesure en décibels (dB). La mesure des décibels qui est ajustée pour tenir compte de la manière dont l'oreille humaine entend est présentée en décibels « A » (dBA).

*Cette réponse a été rédigée en collaboration avec M. Michel Ducharme, de la Direction adjointe de la qualité de l'atmosphère.*

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