

Le 23 mars 2015

Madame Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

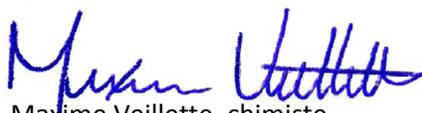
**Objet : Projet de construction d'une installation de liquéfaction de gaz naturel à Bécancour  
Réponses aux questions du 18 mars 2015 (DQ14 n<sup>os</sup> 4 et 5)**

Madame Boutin,

À la suite de votre correspondance du 18 mars 2015 concernant des questions supplémentaires liées au projet mentionné, il nous fait plaisir de collaborer avec la commission en ayant rédigé des réponses que nous espérons aussi complètes que possible.

Veillez trouver, annexées à la présente, les réponses aux questions formulées pour lesquelles la commission souhaitait obtenir des réponses.

Recevez, Madame Boutin, nos salutations les plus distinguées.



Maxime Veillette, chimiste  
Directeur - Environnement

p.j.

## Réponses aux questions complémentaires du 18 mars 2015 adressées à la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (DQ14, n<sup>os</sup> 4 et 5)

### Question 4

**Selon le Plan d'action de développement durable 2009-2013 de la SPIPB, « l'éclairage a [...] été réduit de 60% lorsqu'il n'y a pas d'activité sur les quais » (p. 2). Le promoteur a également fait référence à ce pourcentage dans son étude d'impact (PR3.1, p. 7-38).**

**a) Quelles ont été les mesures mises en place pour atteindre cette réduction ? Ce pourcentage est-il toujours valide actuellement ?**

Les mesures mises en place pour réduire l'éclairage consistent à éteindre certaines lumières à l'intérieur de la zone portuaire, de manière à réduire au minimum l'éclairage hors des périodes d'achalandage, tout en conservant l'éclairage minimal essentiel à la sécurité et à la surveillance obligatoire des installations portuaires.

Pour chacun des blocs de lumières à vapeur de sodium, une partie des ampoules est éteinte par un système automatisé à partir de minuit. Sur l'ensemble des ampoules de la zone portuaire, 40% sont éteintes tous les soirs par ce système. Selon nos vérifications, le Plan d'action de développement durable 2009-2013 était erroné en ce sens qu'il aurait dû mentionner « à 60% » plutôt que « de 60% ». Avec les équipements d'éclairage et de surveillance actuels, il s'agit de la réduction maximale permettant de conserver un niveau de sécurité adéquat et ce pourcentage de réduction n'a pas changé depuis la mise en place de ce système.

En cas d'activités nocturnes dans la zone portuaire, le système automatisé peut être contourné manuellement pour certains lampadaires spécifiques dirigés vers les travaux et est remis en fonction dès la fin des travaux.

**b) Avez-vous élaboré des orientations, des lignes directrices ou des mesures en vue de réduire la pollution lumineuse générée pour l'ensemble du parc industriel ? Si oui, quel est le pourcentage de réduction atteint ou attendu ?**

La SPIPB est actuellement en processus de remplacement de son éclairage de rue. Depuis 2013, 98 lampadaires de rue à vapeur de sodium ont été remplacés par des équipements à DEL. Le projet se poursuivra avec 61 remplacements en 2015 et jusqu'au remplacement complet des 315 lampadaires au cours des années à venir.

Toutefois, il est important de mentionner que ce projet a été conçu dans un objectif d'efficacité énergétique et de développement durable sans tenir spécifiquement compte de la pollution lumineuse.

La SPIPB a également étudié la possibilité d'installer des systèmes d'allumage par détection de mouvement des luminaires de rue. Au moment de ces vérifications et du début du projet de remplacement de l'éclairage, aucune technologie ne permettait de répondre aux besoins particuliers du territoire, notamment en raison du délai d'allumage engendré.

La SPIPB tient à préciser qu'au cours des dernières années, elle n'a reçu aucune indication ou plainte à l'effet que l'éclairage actuel de la zone portuaire constituait une nuisance aux citoyens de Champlain. Les préoccupations soulevées en deuxième partie des audiences publiques, le 9 mars dernier et par l'entremise d'un mémoire (DM15) constitue un élément

nouveau à tenir en compte. Rappelons par ailleurs qu'aucun éclairage supplémentaire n'a été mis en place par la SPIPB depuis 2006.

Nous pouvons d'ailleurs assurer la commission que ces préoccupations font déjà l'objet de discussions importantes à l'intérieur de notre organisation. Depuis le 9 mars, il a déjà été prévu qu'au cours de l'année 2015, des vérifications seraient réalisées auprès de fournisseurs de technologies et de spécialistes en éclairage. La SPIPB souhaite étudier des alternatives à mettre en place et évaluer la possibilité de prioriser le remplacement de l'éclairage de la zone portuaire en fonction des préoccupations soulevées. Notons d'ailleurs que le remplacement des caméras de surveillance, déjà prévu pour 2015-2016, devrait permettre une meilleure surveillance avec moins d'éclairage, ce qui pourrait être un atout important pour la réduction éventuelle de la pollution lumineuse.

Pour ce qui est de la zone industrielle, nous ne jugeons pas qu'il soit nécessaire de prévoir une diminution de la pollution lumineuse. La distance avec les résidences et le couvert végétal permettent d'éviter les nuisances. De plus, la vocation du parc, notamment en ce qui a trait à la production et au transport routier de matières dangereuses, nous oblige à conserver un niveau d'éclairage élevé et efficace sur nos routes, dans une optique de sécurité civile.

## Question 5

### **Concernant les risques technologiques :**

- a) ***Avez-vous prévu une zone d'exclusion autour du quai de chargement des navires pour protéger les plaisanciers, les kayakistes et tous les usagers de la Route Bleue ?***

Selon les informations fournies par le promoteur, les zones de sécurité ou de dégagement prévues à la norme CSA Z276 sont un rayon de 15 mètres en tout temps et de 30 mètres lors des opérations de chargement.

Après vérifications, ces zones de sécurité entourant la station de chargement ne nécessitent aucune intervention supplémentaire auprès des plaisanciers ou usagers de la Route Bleue par la SPIPB. Tant vers le Nord que vers le Sud, la zone de sécurité ne s'étendrait pas au-delà de la darse du port, à l'intérieur de laquelle la présence de plaisanciers n'est pas tolérée.

- b) ***De la même manière, y aurait-il une zone d'exclusion ou de contrôle des accès sur la jetée autour de la conduite cryogénique ?***

À l'entrée de la zone portuaire, des barrières automatisées, ouvertes par cartes d'accès, permettent un contrôle d'identité, en plus de la présence d'un agent de sécurité et des systèmes de surveillance par caméra.

Tel que prévu au code CSA Z276, aucune zone d'exclusion ou de dégagement supplémentaire n'est envisagée pour la conduite cryogénique. Seules les zones de sécurité pour la station de chargement seront nécessaires pour rencontrer les exigences du code.