

From: "Chevalier, Benoit" <bchevalier@ville.levis.qc.ca>
To: "Therrien, Marie-France [CEAA]" <marie-france.therrien@acee.gc.ca>, "Richard, Francine [CEAA]" <Francine.Richard@ceaa-acee.gc.ca>
Date: 3/7/05 7:25PM
Subject: Avis de la Ville de Lévis - RABASKA

Désolé, voici la dernière version du document. Ce document sera également transmis par fax à l'instant.

Prière de détruire la dernière version transmise.

Merci de votre compréhension.

Benoît Chevalier, urbaniste
Conseiller cadre temporaire
Ville de Lévis
Direction générale
2175, chemin du Fleuve - C.P. 43100
Saint-Romuald (Québec)
tél.: 835-8244
fax: 839-5548

From: "Chevalier, Benoit" <bchevalier@ville.levis.qc.ca>
To: "Therrien, Marie-France [CEAA]" <marie-france.therrien@acee.gc.ca>, "Richard, Francine [CEAA]" <Francine.Richard@ceaa-acee.gc.ca>
Date: 3/7/05 5:36PM
Subject: Avis de la Ville de Lévis - projet RABASKA

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint l'avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis concernant le projet de directive pour la préparation de l'étude d'impact du projet RABASKA.

Une copie « fax » suivra de même que la copie « papier » par courrier.

Nous demeurons disponibles pour toute information supplémentaire.

Benoît Chevalier, urbaniste
Conseiller cadre temporaire
Ville de Lévis
Direction générale
2175, chemin du Fleuve - C.P. 43100
Saint-Romuald (Québec)
tél.: 835-8244
fax: 839-5548



Madame Marie-France Therrien
Gestionnaire de projets
Agence canadienne d'évaluation environnementale
160, rue Elgin, 22^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

Objet : Avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis – projet RABASKA

Madame, Monsieur,

Nous vous transmettons ci-joint l'avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis concernant le projet de directive pour la préparation de l'étude d'impact du projet RABASKA. Ce document fut adopté aujourd'hui même par le Comité exécutif de la Ville de Lévis et est accompagné d'une image satellitaire illustrant certaines préoccupations exprimées par les membres du Comité exécutif.

Dans les jours qui suivent, il se peut qu'un document amendé vous soit transmis, représentant le cas échéant, la position du Conseil de la Ville.

Nous espérons ce document et ces précisions à votre entière satisfaction, et vous prions d'accepter l'expression de nos salutations respectueuses.

Benoît Chevalier, urbaniste
Conseiller cadre temporaire

c.c. : Membres du Comité exécutif
p.j. : AVIS et image satellitaire-concept

**Avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis concernant le projet
de directive pour la préparation de l'étude d'impact
du projet RABASKA préparée par l'Agence canadienne
d'évaluation environnementale, février 2005**

- **Accepté par résolution du comité exécutif de la Ville de Lévis le 7 mars 2005**
- **Transmis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale le 7 mars 2005**

**Avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis concernant le projet
de directive pour la préparation de l'étude d'impact
du projet RABASKA préparée par l'Agence canadienne
d'évaluation environnementale, février 2005**

PRÉAMBULE

La nouvelle Ville de Lévis n'a jamais fait la promotion d'un port en eaux profondes ou de la construction d'un terminal méthanier sur son territoire. Certes, le schéma d'aménagement de l'ex-MRC de Desjardins identifiait un quai en eaux profondes dans le secteur de Ville-Guay et la possibilité de créer une zone « industrio-portuaire » pour tout le quadrilatère constitué de la Route Lallemand à l'ouest, les limites de Beaumont à l'est, l'autoroute 20 au sud et la Route 132 au nord. Mais cette planification date de 1987 et fut adoptée dans la foulée du démantèlement de la Société Inter-Port et de l'acquisition sur la Rive-Sud d'une importante superficie de terrain par la Société du parc industriel et portuaire Québec-Sud (SPIPQS) à des fins de prospection industrielles pour des entreprises de forts gabarits ; ces terrains de la SPIPQS, situés à la Pointe-de-la-Martinière, seront dorénavant dédiés à des fins récréatives et de conservation.

Par ailleurs, si les promoteurs de RABASKA désirent implanter un terminal méthanier à Lévis, c'est d'abord afin de répondre aux besoins énergétiques du Québec et de l'Ontario. Mais ce n'est sûrement pas afin de répondre uniquement aux besoins énergétiques des Lévisiens !... Ainsi, si ce projet répond aux besoins du Québec et du Canada, ces gouvernements supérieurs ont une responsabilité et un rôle à jouer dans le présent débat, dans les études d'impact qui seront réalisées et dans la mise en œuvre de ce projet, si ces études d'impact sont concluantes selon les principes du développement durable.

Pour la Ville de Lévis, la notion de sécurité demeure l'élément déterminant de l'étude d'impact. Nous insisterons afin que les critères d'analyse des directives du provincial et du fédéral soient appliqués de façon rigoureuse, mais qu'en plus, des coefficients supérieurs de sécurité soient appliqués. Concernant la protection du paysage, les critères de la Ville de Lévis feront en sorte que le paysage champêtre de part et d'autre de la route 132 ne sera pas perturbé ; seul la présence du quai sera visible.

La **notion d'acceptabilité** du projet doit être examinée sous plusieurs facettes, tels qu'en font foi les éléments d'analyse des directives du provincial et du fédéral. Cependant, la Ville de Lévis considère que ces directives ne vont pas assez loin, ne sont pas assez prospectives en ce qui a trait au développement durable, considérant que ce projet apportera au Québec et au Canada une nouvelle source d'énergie. À titre d'exemple, nous savons que le GNL, c'est du gaz que l'on extrait puis que l'on refroidit à des températures extrêmes afin d'en permettre le transport sur de longues distances. La vaporisation de ce GNL dans des bacs chauffés (au gaz) nous apparaît un gaspillage d'énergie. Pour cette raison, nous proposerons que l'étude d'impact considère, en lien avec les principes de développement durable, diverses avenues permettant le développement d'entreposage et de transformation de produits agricoles d'une des régions agricoles les plus prospères du Québec, la région Chaudière-Appalaches. Également, nous insisterons sur la possibilité de faire profiter nos entreprises serricoles actuelles et futures de la présence de ce terminal méthanier dans les limites de la ville de Lévis en leur procurant un approvisionnement en gaz naturel à tarif préférentiel.

Enfin, puisque ce projet constitue une première au Québec, puisqu'il répond aux besoins du Québec et du Canada sur le plan énergétique et puisque la Ville de Lévis constitue, bien malgré elle, le site privilégié pour l'implantation de ces installations, nous demandons que l'étude d'impact sur l'environnement, afin d'être pleinement cohérente aux principes du développement durable, examine dans quelle mesure une expérience-pilote pourrait être réalisée à Lévis afin de diminuer la production de GES. Ainsi, nous demandons que soit examinée la possibilité de faire fonctionner notre flotte d'autobus au gaz naturel. Le gouvernement provincial et fédéral pourrait s'impliquer dans ce projet-pilote qui pourrait peut-être avoir un effet d'entraînement pour les autres sociétés de transport et contribuer ainsi à l'atteinte de l'Accord de Kyoto. Dans la même foulée, les véhicules municipaux pourraient également être transformés graduellement afin d'utiliser le gaz naturel comme carburant. Pour cette expérience-pilote, les promoteurs RABASKA pourraient s'engager à fournir le carburant à coût réduit. À notre avis, nous aurions ainsi un bel exemple de développement durable.

Par le passé, la Ville de Lévis fut lourdement sollicitée pour l'implantation de plusieurs équipements et infrastructures liés à l'énergie. En effet, le territoire lévisien est tailladé d'emprises hydro-électriques de toutes

catégories, un des plus gros poste de transformation du Québec se trouve à Saint-Jean-Chrysostome, la raffinerie Ultramar se situe en plein centre de notre territoire, et prochainement, le projet RABASKA s'implantera à l'est. Ce constat milite en faveur de la reconnaissance de Lévis pour l'implantation éventuelle d'un centre de recherche sur l'énergie, ce qui viendrait compenser quelque peu les impacts négatifs que causent toutes ces installations sur notre territoire.

RABASKA constitue un beau projet pour ses actionnaires et pour les consommateurs du Québec et de l'Ontario, parmi les plus énergivores au monde. Si ce projet doit se réaliser sur notre territoire, nous voulons qu'il représente également un beau projet pour les Lévisiennes et les Lévisiens et qu'il devienne pleinement acceptable et défendable sur le plan du développement durable. Nous ne voulons pas que le seul avantage de ce projet pour Lévis soit pécuniaire, à savoir un apport de taxes de 7 à 9M\$. Surtout, nous voulons que ce projet soit sécuritaire selon les normes les plus sévères de l'industrie et comparables aux autres terminaux construits au Canada, en Amérique du nord et en Europe.

Le présent avis sera fait en considérant tous les éléments du projet de directive de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui elle-même fait référence à la directive du ministère de l'Environnement du Québec.

Le présent avis ne constitue pas une acceptation du projet RABASKA, mais représente les préoccupations de la Ville de Lévis suite aux séances de consultation initiées par les promoteurs et aux échanges tenus aux séances du Conseil municipal.

Introduction

1. Caractéristiques de l'étude d'impact (directive du Québec, p. 1)

Considérant que l'étude d'impact est un instrument privilégié dans la planification du développement, la Ville de Lévis demande que cette étude d'impact identifie de quelle façon les conclusions devront être intégrées dans les outils de planification mis à la disposition de la Ville, notamment :

1. Plan de développement du territoire
2. Schéma d'aménagement de la MRC de Desjardins
3. Plan d'urbanisme révisé de la Ville, incluant PIIA
4. Règlements d'urbanisme de la Ville
5. Et, le cas échéant, le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement et le Plan des grands enjeux de la CMQ

Ainsi, les conclusions de l'étude d'impact intégrées aux outils de planification de la Ville assureront une cohérence, une pérennité et une sécurité d'application pour tous de l'application de ces recommandations.

Il va de soi qu'avant la conclusion de cette étude d'impact, tous ces documents de planification de la Ville actuellement en révision ou actuellement en élaboration ne pourront tenir compte du projet RABASKA. En effet, il serait considéré non-conforme aux orientations gouvernementales le fait d'autoriser à l'intérieur de la zone agricole de tels usages (installations de Rabaska) par le biais du schéma d'aménagement et de développement révisé ; les étapes de l'étude d'impacts et de la révision éventuelle de la zone agricole constituent des étapes préalables incontournables.

2. Exigences ministérielles et gouvernementales (directive du Québec, p. 2)

La directive prévoit des échanges entre les promoteurs et les organismes gouvernementaux durant l'élaboration de l'étude d'impact.

La Ville de Lévis demande d'être partie prenante de ces échanges, non seulement pour les domaines de sa propre compétence en aménagement et développement du territoire et en urbanisme, mais également pour toutes les questions traitant notamment de sécurité, de retombées économiques.

À cet effet, la Ville demande qu'un mécanisme soit mis en place dès le début de l'étude d'impacts afin que des rapports synthèses de chaque portion de l'étude d'impact soient transmis à la Ville qui veillera à en faire l'étude et formuler ses préoccupations et recommandations le cas échéant aux organismes gouvernementaux responsables de l'étude d'impact. Ainsi, la Ville de Lévis pourra suivre l'évolution de ce dossier durant l'élaboration de l'étude d'impact et non uniquement lors de son dépôt.

3. Intégration des objectifs de développement durable (directive du Québec, p. 2)

L'intégration des objectifs du développement durable devra être prise en compte tant à l'échelle nationale et provinciale qu'à l'échelle régionale et municipale. Ainsi, la Ville de Lévis demande que ces objectifs ne concernent pas uniquement le territoire du Canada et du Québec, mais surtout celui de la Ville de Lévis et également celui de la région Chaudière-Appalaches.

Ainsi, nous ne voulons pas que nos propres objectifs de développement durable à l'échelle de la Ville soient annihilés ou même bafoués par ceux des entités territoriales supérieures.

5. Incitation à consulter le public en début de procédure (directive du Québec, p. 3)

La Ville de Lévis demande qu'un plan de communication soit convenu avant l'élaboration de l'étude d'impact. Ce plan de communication doit prévoir les documents synthèses à produire, les modes de consultation proposés et les partenaires impliqués. À cet effet, la Ville de Lévis propose la création d'un site Internet interactif qui deviendrait une véritable plaque tournante d'informations et de consultation du milieu.

PARTIE I : CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

1. Mise en contexte du projet

1.1 Présentation de l'initiateur (directive du Québec, p. 7)

La Ville de Lévis aimerait connaître les endroits où les promoteurs ont déjà construit un terminal méthanier et les infrastructures connexes similaires au projet RABASKA, obtenir les caractéristiques des projets réalisés, des engagements pris découlant d'études d'impact et les coordonnées des responsables politiques et administratifs des collectivités où ces projets sont maintenant réalisés.

1.2. Contexte et raison d'être du projet (directive du Québec, p. 7)

La Ville de Lévis aimerait savoir clairement si le GNL qui transitera par le terminal RABASKA servira uniquement aux besoins énergétiques du Québec et de l'Ontario, ou si cette énergie sera également exportée aux Etats-Unis, directement ou indirectement (selon le principe des vases communicants).

1.3. Solution de rechange au projet (directive du Québec, p. 9)

Sur ce point, la directive demeure très timide. La Ville de Lévis demande que l'étude d'impact dresse l'inventaire des autres sites envisagés pour de telles installations au Québec, dans les provinces maritimes et sur la côte est américaine. Quels sont les projets à l'étude, ceux en voie de réalisation, ceux déjà réalisés, mais également ceux déjà refusés dans certaines collectivités des états américains et pour quelles raisons ces projets furent contestés et rejetés.

1.4. Aménagements et projets connexes (directive du Québec, p. 9)

La présence d'un corridor majeur de transport d'énergie électrique dans ce secteur devra être pris en compte. Les besoins d'Hydro-Québec en matière de construction de nouvelles lignes de transport d'énergie devront également être expertisés.

Également, le prolongement vers l'est du gazoduc de TQM qui se termine actuellement à Saint-Nicolas afin de desservir l'est du Québec devra être considéré. Ce prolongement du gazoduc permettrait de soutenir le développement régional des régions Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent, et éventuellement de la Gaspésie.

PARTIE : DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Description des composantes pertinentes (directive du Québec, p. 10 et tableau 2 pp. 12 et 13)

La Ville de Lévis demande également d'ajouter les éléments suivants :

- La création prochaine d'un grand parc urbain immédiatement à l'ouest de ce secteur : le Parc de la Pointe-de-la-Martinière
- Présence de la réserve écologique et du parc de conservation de la « Grande Plée Bleue » située au sud du site à l'étude pour l'implantation du complexe RABASKA
- La vitesse du courant dans ce secteur où l'étroitesse du chenal pourrait compliquer les manœuvres des méthaniers
- Les difficultés pour des méthaniers de naviguer dans des conditions fluviales et avec des conditions hivernales rigoureuses (présence de glaces)
- Les risques de collision des méthaniers avec les butoirs des pylônes hydro-électriques situés dans le littoral du fleuve dans ce secteur

- La baisse prévisible du niveau des eaux du fleuve Saint-Laurent pour les années à venir.
- La construction du corridor technique pour le passage de la conduite cryogénique dans un secteur à fortes pentes et sujet à l'érosion.

3- DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

3.1 - Détermination des variantes réalisables (directive du Québec, p. 14)

La Ville de Lévis conçoit que durant la construction du quai et du corridor technique, la route 132 puisse être utilisée. Par ailleurs, lors de la mise en service du complexe, le site des réservoirs, des installations de compression et de vaporisation devra être accessible par une route indépendante reliant directement la Route Lallemant, dans l'axe de la voie d'accès au parc industriel de Lévis-est, actuellement en construction et immédiatement au nord de l'échangeur 330. Cette route devra être construite aux frais des promoteurs.

3.3 - Sélection de la variante ou des variantes sélectionnées (directive du Québec, p. 15 et tableau 3 pp. 17 et 18)

La Ville de Lévis demande que le tracé du pipeline respecte les conditions suivantes :

- Utiliser ou partager les corridors d'utilité publique ou de transport déjà existants tels : ligne de transport d'énergie, ligne de chemin de fer, corridor autoroutier ;
- Limiter au maximum le déboisement ; lorsque le déboisement est nécessaire, procéder par compensation au reboisement d'autres superficie actuellement en friche sur le territoire de Lévis;
- Les emprises du pipeline devraient être utilisées à des fins agricoles après la mise en place de la conduite;
- Le tracé du pipeline doit éviter les milieux humides.

4. ANALYSE DES EFFETS DE LA VARIANTE OU DES VARIANTES SÉLECTIONNÉES

4.1. Détermination et évaluation des effets (directive du Québec, p. 18 et tableaux 4 et 5, pp. 20 et 21)

Pour cet élément, les demandes de la Ville de Lévis sont les suivantes :

- Durant la phase de la construction, favoriser le maximum de transport de matériaux par voie maritime afin de minimiser la circulation de camionnage sur la route 132 ;
- Valider les études sur les risques selon les normes les plus sévères tant canadiennes, américaines ou européennes et même proposer des coefficients de sécurité supérieurs à ces normes;
- S'assurer que les deux réservoirs soient enfouis le plus profondément possible, et entouré de bassins de rétention pourvus de dispositifs de sécurité en cas de déversement accidentel ; ces réservoirs devront être à double paroi (acier – béton) et de type « intégrité totale »
- Revégéter le corridor technique afin que la « cicatrice » dans le paysage ne soit pas apparente;
- S'assurer que l'environnement champêtre de la route 132 ne soit pas perturbé à la fin des travaux. Ainsi, pour les résidents de ce secteur et les usagers de la route 132, les réservoirs devront être totalement dissimulés, le corridor technique camouflé par la végétation. De plus, le buton boisé que les promoteurs proposent d'aménager entre le site des deux réservoirs et la route 132 devra avoir une apparence naturelle, soit par des différences d'élévation, soit par un tracé non rectiligne et des espèces d'arbres variées s'apparentant aux espèces indigènes ;
- Idéalement, si les promoteurs se portent acquéreurs de superficies excédentaires à leurs besoins, ces superficies

agricoles excédentaires devraient être réservées à l'agriculture ;

- Pour tout le territoire situé au pourtour immédiat des installations (réservoirs et vaporisateurs) et pour tout le territoire situé entre ces installations et la route Lallemand au nord de l'autoroute 20 de part et d'autre du futur chemin d'accès, examiner la possibilité d'y aménager un parc spécialisé dans l'industrie agroalimentaire où seraient privilégiés la construction de serres alimentées par gaz naturel à tarif préférentiel de même que des centres d'entreposage et de transformation agroalimentaire dont l'approvisionnement « en froid » serait assumée par l'entreprise. Le territoire de ce parc agroalimentaire serait propriété des promoteurs mais la gestion serait assumée par la Ville et des entreprises agro-alimentaires selon une formule de partenariat public-privé afin d'y créer un complexe serricole et diverses applications profitant à l'ensemble des producteurs agricoles d'ici. La Direction du développement économique de la Ville et la Société de développement économique de Lévis (CLD) seraient mis à contribution afin d'y favoriser le démarrage d'entreprises. Les promoteurs devraient s'engager à offrir un tarif préférentiel pour l'alimentation en gaz naturel aux entreprises de ce complexe, et étendre ce tarif préférentiel pour le gaz aux autres complexes serricoles de Lévis. De plus, le gouvernement du Québec et du Canada pourraient consentir des mesures fiscales compensatoires afin d'encourager le développement de telles entreprises dans ce secteur. Il va de soi que ce secteur agro-industriel serait physiquement et visuellement complètement isolé de la route 132. De telles propositions contribuent ainsi à inscrire le projet Rabaska dans la filière du développement durable, et représente des mesures compensatoires pour Lévis.
- Également, les entreprises de Lévis s'approvisionnant au gaz naturel devrait bénéficier d'un tarif préférentiel afin d'encourager le développement économique et la création d'emplois à Lévis, tel que proposé lors d'une consultation auprès des représentants de la Chambre de Commerces de Lévis.

- Enfin, si ce projet constitue une première au Québec, et s'il répond aux besoins du Québec et du Canada sur le plan énergétique et puisque la Ville de Lévis constitue, bien malgré elle, le site privilégié pour l'implantation de ces installations, nous demandons que l'étude d'impact sur l'environnement, afin d'être pleinement cohérente aux principes du développement durable, examine dans quelle mesure une expérience-pilote pourrait être réalisée à Lévis afin de diminuer la production de GES ; ce projet pilote impliquerait le gouvernement fédéral et provincial. Ainsi, nous demandons que soit examinée la possibilité de faire fonctionner notre flotte d'autobus au gaz naturel. Le gouvernement provincial et fédéral pourrait s'impliquer dans ce projet-pilote qui pourrait peut-être avoir un effet d'entraînement pour les autres sociétés de transport et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs de l'Accord de Kyoto. Dans la même foulée, les véhicules municipaux pourraient également être transformés graduellement afin d'utiliser le gaz naturel comme carburant. Pour cette expérience-pilote, les promoteurs RABASKA pourraient s'engager à fournir le carburant à coût réduit. À notre avis, nous aurions ainsi un bel exemple de développement durable greffé à ce projet.

- La Ville de Lévis aimerait également que soit expertisé par l'étude d'impact la possibilité d'utiliser les chantiers maritimes MIL Davie soit pour la construction de méthaniers, soit pour des radoubs, soit pour la fabrication de section de méthanier, ou soit pour la construction de section des parois des réservoirs, contribuant ainsi aux maintiens d'emplois aux chantiers maritimes

- Les impacts du bruit devront finement être expertisés afin d'éviter les désagréments que vivent actuellement les résidents vivant à proximité du terminal maritime d'Ultramar, mais également dans la zone d'influence du bruit de la torchère de la raffinerie;

- La « pollution lumineuse » des installations de RABASKA demeure une préoccupation importante de la Ville de Lévis. Pour des raisons de sécurité, nous comprenons que les installations (quai, réservoirs, vaporisateur et bureaux)

doivent être éclairés. Toutefois, les promoteurs devront envisager un scénario d'éclairage qui ne transformera cette partie de la ville en une tache aussi éblouissante que « le Strip » de Las Vegas à l'instar des installations actuelles d'Ultramar. Pour l'éclairage, nous recommandons l'utilisation d'éclairage orienté contribuant ainsi à diminuer l'éblouissement.

4.2. Atténuation des effets de la variante ou des variantes sélectionnées

(directive du Québec, p. 22)

Les activités du chantier de construction devront respecter la quiétude des résidents du secteur, notamment en prohibant les activités de dynamitage la fin de semaine et durant les jours fériés, en soirée et la nuit. De plus, les promoteurs devront produire un bulletin d'information diffusé régulièrement aux résidents du secteur, les informant des opérations en cours et, le cas échéant, des actions qui pourraient perturber leur quiétude : dynamitage, camionnage, percussion, etc... Concernant les inconvénients causés par la poussière, le Ville de Lévis demande que de mesures soient proposées afin d'enrayer la formation de poussières durant la construction, notamment par l'utilisation d'abats poussières et par un suivi et des contrôles rigoureux.

5. GESTION DES RISQUES D'ACCIDENTS

5.1. Risques d'accidents technologiques

(directive du Québec, p. 23)

Considérant l'ampleur du projet RABASKA, la Ville de Lévis considère que le bilan des accidents passés selon un horizon de 5 ans est faible. De plus, les effets du vent assez violent sur cette portion du plateau lévisien devront être pris en compte pour la simulation d'un scénario de déversement de GNL.

**5.2. Mesures de sécurité
(directive du Québec, p. 24)**

La Ville de Lévis aimerait obtenir davantage d'information concernant les usages autorisés à l'intérieur des zones d'influence du projet (zone de protection, zone de compassion et autres périmètres).

**5.3. Plan des mesures d'urgence
(directive de Québec, p. 24)**

La Ville de Lévis demande que le CMMI (Comité mixte municipal industries) auquel participe la ville de Lévis soit consulté par le promoteur lors de la rédaction de cette section de l'étude d'impact.

**7. SUIVI ENVIRONNEMENTAL
(directive du Québec, pp. 26 et 27)**

Dans l'éventualité où des dégradations non prévues surviennent, les promoteurs doivent s'engager fermement à y donner suite à la satisfaction du gouvernement fédéral et provincial, mais également de la Ville de Lévis.

Avis de la Ville de Lévis

Directive pour le projet Rabaska

