

**Commentaires, observations et questions  
concernant la conformité de l'étude d'impact  
de Rabaska  
présentés par  
l'Association des plaisanciers de la région de Québec  
devant  
l'Agence canadienne d'évaluation environnementale**

**L'analyse de l'étude d'impact de Rabaska nous porte à croire qu'au cours de son élaboration, certaines préoccupations importantes ont été largement sous-estimées, notamment en ce qui a trait à l'occurrence des échouements, abordages, risques de déversement et feux de nuage dans un secteur sur le fleuve là où, selon les pilotes du Saint-Laurent, la navigation est particulièrement difficile et les dangers nombreux<sup>1</sup>. Une grande partie de la sécurité semble reposer sur la gestion des navires en attente.**

- Une fois engagé dans la zone du cap Gribane, un méthanier ne pourra plus faire demi-tour. Où sera-t-il dirigé en cas de situation d'urgence, grands vents, bris mécanique au navire ou au quai de transbordement, etc.?
- Advenant un échouage ou une collision dans ce segment du fleuve, quels seraient les impacts de ce blocage du Saint-Laurent? Arrêt de la circulation maritime avec ses effets certains sur l'économie de tout le bassin versant du Saint-Laurent et des Grands Lacs?
- Quelles techniques de déchargement a-t-on envisagées?
- Quel sera le temps requis à ce déchargement?
- Quel sera le comportement de la structure du méthanier lors d'un échouage à marée haute en amont de l'Île-aux-Coudres (en période de vive-eau, le niveau d'eau peut varier de 6 à 0 m, dans les conditions de marées du Saint-Laurent)?
- Si un déversement de GNL survenait, quelles sont les mesures d'urgences envisagées pour protéger les populations riveraines d'un feu de gaz? Advenant une catastrophe, on ne peut sortir ou entrer massivement à l'Île d'Orléans pour fournir les services d'urgence!
- Pour parer à des sabotages ou à une attaque terroriste, les méthaniers seront-ils accompagnés de dispositifs d'escortes nombreux et sophistiqués comme chez nos voisins du sud chaque fois qu'un méthanier entre dans leurs eaux territoriales? Si de telles mesures étaient appliquées, qui paierait?
- En cas de grands vents, d'amas de glaces imprévus ou de problèmes techniques ou mécaniques empêchant l'accostage ou demandant un départ d'urgence du quai, où pourront s'ancrer les méthaniers dans cette zone du fleuve? Les méthaniers devront-ils remonter vers la zone urbaine de Québec-Lévis s'ils sont amarrés le nez vers l'amont? Que se passe-t-il en cas de départ d'urgence d'un méthanier amarré au quai de Lévis le nez vers l'amont si un navire descendant occupe le chenal à ce moment? Ou si un champ de glace dense est présent (de ceux qui font perdre leur capacité de manoeuvre aux traversiers Québec-Lévis certains hivers)?
- Durant la période à quai, estimée à environ 24 heures, quelle sera la zone d'exclusion?
- Affectera-t-elle la navigation commerciale montante et descendante? Dans ce cas, qui assurera la surveillance du trafic et qui paiera les frais de sécurité et de retard?
- Combien de navires seront en attente devant Saint-Laurent?
- La marina sera-t-elle fermée durant les manoeuvres d'approche?
- Il nous semble certain que l'industrie des croisières qui est en développement accéléré dans la région va grandement souffrir de ces limitations sans compter l'apparition d'une installation

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet le document : Stratégies Saint-Laurent/Commission environnementale. [Le pilotage maritime sur le Saint-Laurent et l'analyse des risques \(Synthèse sommaire des informations et des analyses\)](#). Projet réalisé par la Société linnéenne du Québec et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent. 2003.

industrielle supplémentaire dans le paysage d'une région considérée comme un joyau du patrimoine mondial.

- La jetée et l'appontement (et le méthanier à quai) se trouvent dans une aire importante pour la navigation de plaisance de la région de Québec. Ces installations constituent une barrière infranchissable dans une zone jusqu'ici considérée comme chenal de sécurité pour la navigation de plaisance. Si la zone d'exclusion autour du méthanier les oblige à sortir du chenal balisé, cela touche directement la sécurité des plaisanciers.

La région de Québec compte des milliers de propriétaires d'embarcations de plaisance qui navigent entre Tadoussac et Québec et qui risquent d'être très affectés par la réalisation du projet Rabaska. L'emplacement de la jetée et du site d'entreposage nous semblent inappropriés et dangereux, ils sont susceptibles de provoquer des effets nuisibles sur l'environnement et sur l'économie touristique régionale.

Les méthaniers sont des navires très particuliers par rapport aux autres.

En cas de déchirement de la double coque, le GNL qui s'échappe s'évapore en sortant du navire et peut, à la moindre étincelle, s'enflammer si la mélange air / gaz se trouve dans les limites de combustion. Le navire ne peut pas exploser, car le GNL qui reste à l'intérieur du navire ne peut pas s'enflammer, mais les environs ne seront pas très agréables....

**Pour éviter de telles catastrophes, dans de nombreux pays, dès qu'un méthanier s'est engagé dans un chenal, l'accès au chenal est interdit pour tout autre navire (dans le cas où les bateaux se croiseraient). Un bateau peut suivre un méthanier mais en aucun cas le croiser.**



*Imaginez 300 mètres d'acier de long par 45 mètres de large, avec 160 000 mètres cubes de gaz, filant 19,5 nœuds (3.3.4 page 39), avec 2 mètres d'eau sous la quille, dans un chenal de moins de 300 mètres et qu'une panne de moteur ou de gouvernail survienne !!!*

Pour la sécurité il faudrait donc imposer une «zone d'interdiction» minimale autour des méthaniers en déplacement comme il est de pratique courante aux É.U. et en Europe : 1 mille nautique (1850 m) à l'avant, 0,5 mille à l'arrière et sur les côtés? À partir de l'Île-aux-Coudres jusqu'à Ville Guay (Lévis), une telle zone couvre la totalité de la largeur du chenal interdisant ainsi toute circulation en sens inverse. Une bonne règle de sécurité imposerait la navigation à sens unique entre l'Île-aux-Coudres et Québec, ceci impliquerait 5 à 6 heures d'attente à tous les 6 jours ; plutôt incommode pour la navigation

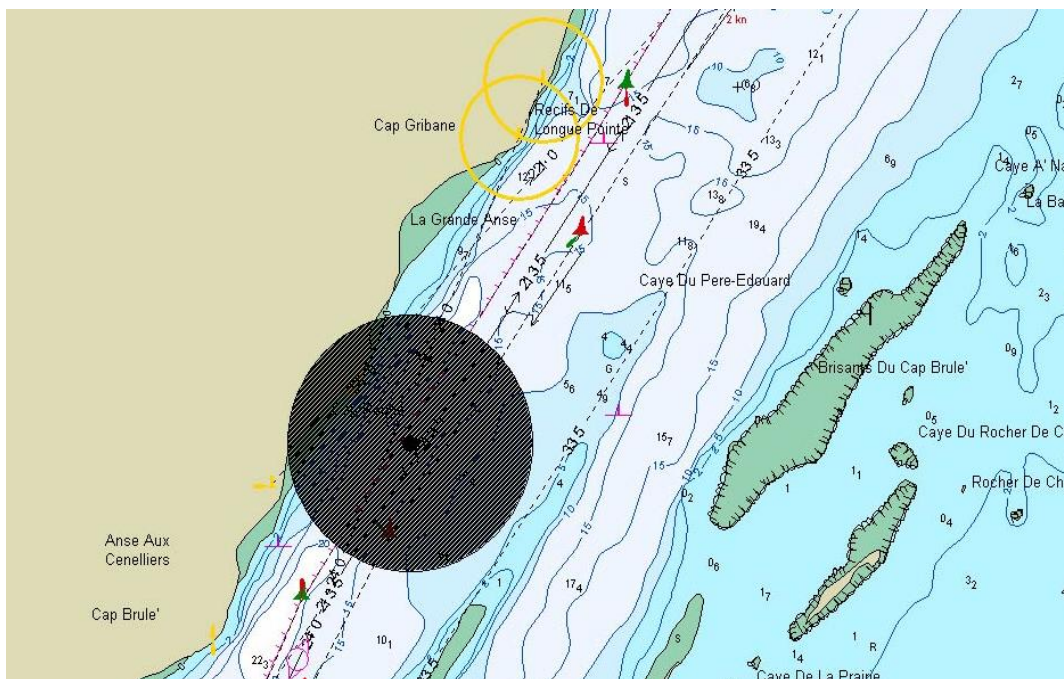
commerciale qui compte annuellement plus de 5000 passages de navires dans ce secteur, sans compter les plaisanciers.

Dès qu'un méthanier serait engagé dans le chenal à l'Île-aux-Coudres, la circulation serait interrompue à Québec.

Note: Le cercle représente un rayon d'exclusion de 0,5 mille nautique.

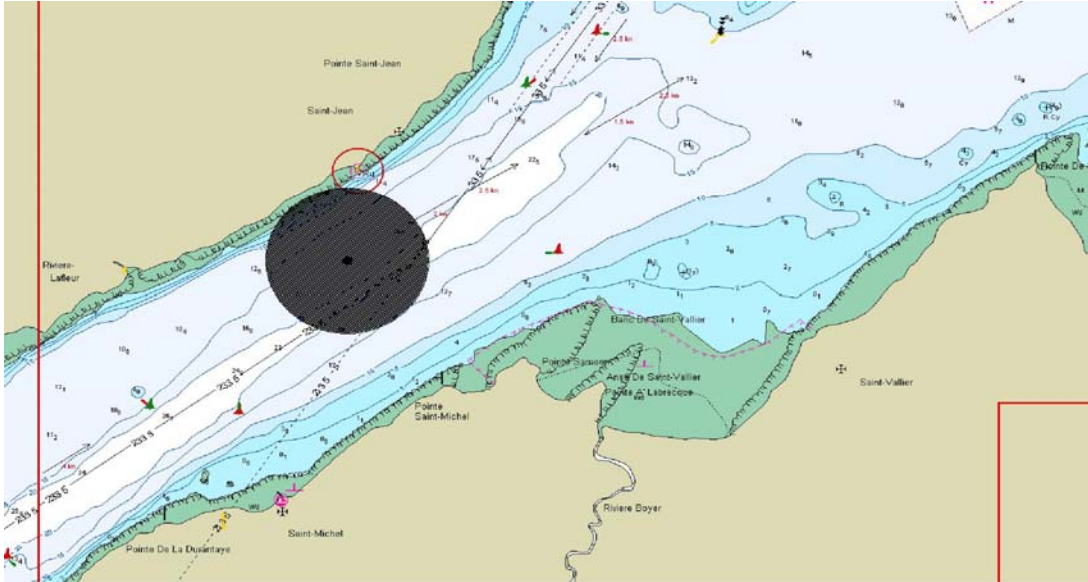


Au Cap Gribane, le chenal n'a pas 300 mètres.

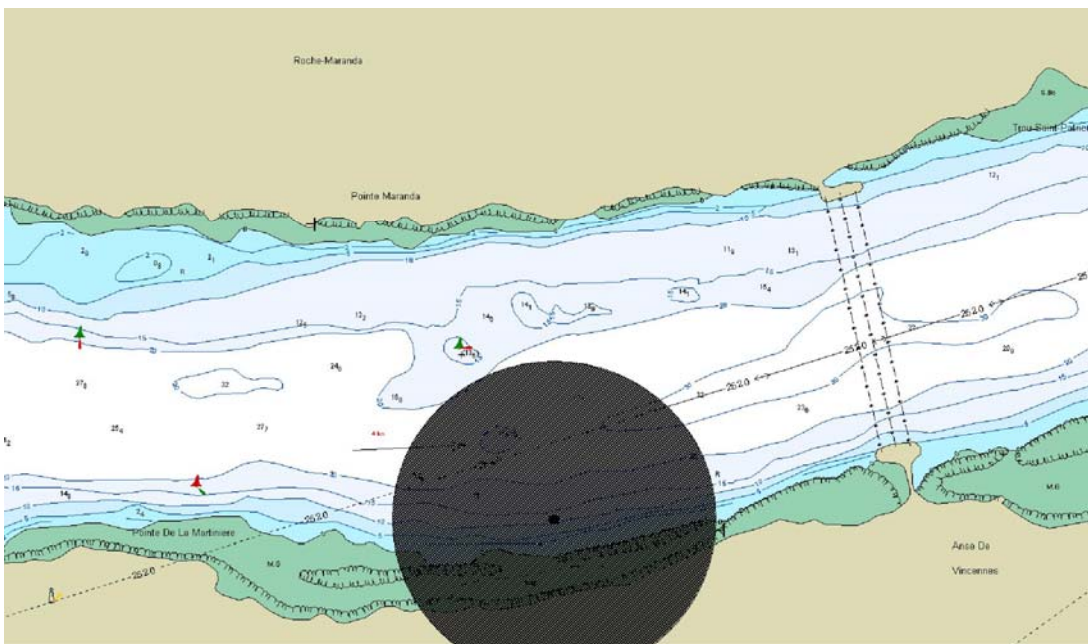




À la sortie du chenal du nord, une zone de mouillage insuffisante...



À quai, passage obligatoire dans la zone d'exclusion (si elle n'est pas réduite à 200 m), le rapport prévoit 50 mètres? (9.5 page 145)





16 août 1995 - Abordage entre les porte-conteneurs «CAST BEAR» et «CANMAR EUROPE» sur le lac Saint-Pierre (Québec)  
[Rapport numéro M95L0070](#)

22 avril 1995 - Bris mécanique à bord du vraquier « ALGOWEST » sur le fleuve Saint-Laurent, Cap-Saint-Michel (Québec)  
[Rapport numéro M95L0009](#)

12 avril 1995 - Abordage entre le vraquier « ZIEMIA AMOJSKA » et le roulier « CICÉRO » dans le voisinage de la pointe du Lac, lac Saint-Pierre fleuve Saint-Laurent (Québec)  
[Rapport numéro M95L0008](#)

30 novembre 1996 - Échouement du transporteur de produits « G.ORDZHONIKIDZE » sur le haut-fond Saint-Augustin, fleuve Saint-Laurent  
[Rapport numéro M96L0142](#)

17 et 18 avril 1997 - Échouements Vraquier « VENUS » Port de Bécancour Fleuve Saint-Laurent (Québec)  
[Rapport numéro M97L0030](#)

7 mars 1997 - Heurt violent Pétrolier « IRVING ARCTIC » Traverse de Cap-Santé Fleuve Saint-Laurent (Québec)  
[Rapport numéro M97L0019](#)

29 septembre 1998 — Échouement Pétrolier « MORUY » Champlain (Québec)  
[Rapport numéro M98L0128](#)

9 novembre 1999 — Échouement et perte totale du vraquier « ALCOR» dans la Traverse du Nord, sur le fleuve Saint-Laurent ET la quasi-collision subséquente entre le navire-citerne «ETERNITY» et le porte-conteneurs «CANMAR PRIDE»

24 septembre 1999 — Échouement du paquebot « NORWEGIAN SKY » au large de l'île Rouge, dans le fleuve Saint-Laurent (Québec)  
Rapport numéro M99L0098

27 avril 2000 — Heurt du vraquier « TECAM SEA » par le vraquier « FEDERAL FUJI » dans le port de Sorel (Québec)  
Rapport numéro M00L0039

16 novembre 2001 — Panne de l'appareil à gouverner et échouement du vraquier Cedar près de Deschaillons-sur-Saint-Laurent  
Rapport numéro M01L0129

Etc.

**Le fleuve Saint-Laurent, est une voie de navigation qui ne peut s'apparenter à un bord de mer.**

**Une fois établie la nécessité de l'apport gazier au bilan énergétique du Québec, il nous semble que tout éventuel terminal méthanier devrait se situer en aval de l'Île-aux-Coudres, et qu'il devrait y avoir un seul projet. Nous recommandons fortement une fusion des deux projets présentement à l'étude.**

Alain Benard  
Association des plaisanciers de la région de Québec.  
12 Mars 2006