

Bonjour monsieur Cliche,

Par la présente, nous vous expédions des commentaires et questions couvrant certaines parties de l'étude d'impact de Rabaska. En raison du temps limité accordé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, nous n'avons pu couvrir tous les aspects de l'étude. Nous espérons cependant que les autorités responsables sauront reconnaître la justesse de nos observations et demandes.

Acceptez, monsieur Cliche, l'expression de nos sentiments les meilleurs

Gaston Cadrin, président du GIRAM

NB: Advenant que vous auriez quelques problèmes à ouvrir le document, **veuillez me le faire savoir.**

# GIRAM

GROUPE D'INITIATIVES  
ET DE RECHERCHES  
APPLIQUÉES AU MILIEU

## COMMENTAIRES ET QUESTIONS CONCERNANT L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET GNL-RABASKA

**Soumis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale,  
le 13 mars 2006**

Dans l'ensemble, l'étude d'impact est insatisfaisante d'autant plus qu'au départ **le site choisi est peu propice à accueillir ce type d'implantation à hauts risques technologiques**. De plus, les méthaniers circuleront dans une voie navigable étroite et englacée une partie de l'année, augmentant ainsi les risques d'accidents maritimes et les dangers pour populations riveraines sur le parcours ou près de la jetée prévue.

Pour votre information, afin de présenter quelques aspects de l'inacceptabilité de ce projet, nous vous transmettons **en annexe le communiqué « *Le projet Rabaska est toujours aussi inacceptable sur le plan social, environnemental et de la sécurité* »** émis par le GIRAM et d'autres groupes d'opposants à la suite de l'envoi par le promoteur du document synthèse des impacts du projet, intitulé « *Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement* ».

**De plus, un examen attentif de l'étude d'impact déposé le 25 janvier 2006, révèle de nombreuses lacunes par rapport aux directives émises par Environnement Québec et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. En conséquences, nous vous soumettons quelques-unes de ces lacunes et quelques-uns de nos commentaires et questionnements. Les éléments qui suivent se rapportent soit aux directives, soit directement à certaines parties de l'étude d'impact.**

### INTRODUCTION

#### 5. INCITATION À CONSULTER LE PUBLIC EN DÉBUT DE PROCÉDURE

*« Le savoir des collectivités locales jouera un rôle aussi important que le savoir scientifique ou celui du domaine de l'ingénierie pour une bonne part des informations exigées dans la présente directive. Les promoteurs doivent pleinement tenir compte de l'expertise et du savoir des collectivités locales lors de la préparation de l'étude d'impact ».* (Directive fédérale, mars 2005)

Les seules consultations dignes de ce nom ont été réalisées dans le cadre du projet localisé à Beaumont, de plus les compte rendus annexés à l'étude d'impact de ces rencontres du 10-11-12 juillet 2004 ne reflètent guère ce qui s'est dit et les inquiétudes véhiculées par les citoyens ou groupes.

Depuis la décisions d'implantée ce projet à Lévis, un « **nouveau projet** » aux dires du promoteur, aucune réunion de consultation n'a été tenue dans le secteur d'implantation. Seules trois réunions d'information grand public (Tome 2 annexe F-4) ont été réalisées afin de « vendre » le projet comme on vend n'importe lequel bien de consommation. Le promoteur a plutôt tenu ses consultations sous forme de lobbying dans des milieux politiques et économiques sympathiques à son projet.

Bref cette partie de la directive, n'a pas été réalisée de façon satisfaisante, nous demandons au promoteur de reprendre son processus de consultation en visant prioritairement les secteurs municipaux les plus touchés.

## **PARTIE 1 : CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

### **1- MISE EN CONTEXTE DU PROJET**

#### **1.3 Solutions de rechange au projet**

Rejet trop facile des solutions de rechange. Il faudrait évaluer les coûts découlant de ces alternatives, entre autres en provenance des Maritimes, rejetées fort rapidement. De plus, le promoteur n'analyse pas dans les solutions de rechange effleurées le projet de port méthanier accepté en Nouvelle-Écosse (Bear Head à Goldboro) et celui projeté par Énergie Cacouna à Gros-Cacouna. Nous demandons que le promoteur tienne compte de ces projets dans la justification de son projet.

### **2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR**

- **la séismologie**

Cette partie est incomplète, il aurait été pertinent de rappeler certains tremblements de terre survenus dans la région et leurs conséquences, notamment ceux de 1988 et 1925.

- **Les ressources culturelles, historiques, archéologiques et paléontologiques**

Un inventaire patrimonial a été réalisé, mais il présente un caractère énumératif et ponctuel. On n'y fait aucune analyse de la valeur d'ensemble de ces paysages culturels. Il faudrait combler cette déficience. De plus, aucun inventaire patrimonial n'a été réalisé sur le chemin Saint-Roch à Beaumont et Saint-Joseph-de-Lévis (proximité des réservoirs).

De plus, comme l'île d'Orléans est un arrondissement historique national, le promoteur devrait dresser obligatoirement un inventaire exhaustif des bâtiments patrimoniaux et sites historiques touchés visuellement ou par d'autres impacts environnementaux de son projet, y compris le

passage du méthanier en raison de la zone de danger qu'il transporte avec lui. Cet inventaire devrait donc se faire sur tout le côté sud de l'île entre Sainte-Pétronille et Saint-François.

- **Les paysages, en incluant une étude visuelle si la qualité scénique est exceptionnelle et en tenant compte des valeurs associées à la fréquentation des lieux (Tableau 2 : directive du Québec, reprise par directive fédérale)**

C'est le cas la qualité scénique est exceptionnelle!

Il est rare de voir un inventaire du milieu visuel sans photo... De plus, dans la zone d'étude (figure 2.15) nous constatons que le parc régional de La Martinière n'est pas inclus, pourtant il n'est situé qu'à deux kilomètres du projet de jetée. Curieusement, dans l'étude du milieu visuel (p 2.122 à 2.127) le paysage de l'île est décrit plus longuement que le paysage dans l'environnement immédiat du secteur directement touché. Il y a une tendance de l'auteur à vouloir banaliser le paysage de la portion de la rive sud du fleuve en raison du passage de la ligne électrique. Il est important de souligner que la présence de cette ligne de transport n'est pas irréversible, du moins beaucoup moins qu'un terminal méthanier. La méthodologie utilisée de caractériser globalement les unités de paysages des deux rives ne permet pas d'en distinguer les caractères exceptionnels et distinctifs de chacun. Le corridor fluvial de la rive sud présente un paysage présentant des éléments géomorphologiques beaucoup plus panoramiques et pittoresques en raison de l'agencement de plusieurs composantes paysagères dans les points de vue de l'observateur. Pourtant à la figure 2.15-Composantes du paysage visible,, il est étonnant qu'on n'y identifie, pour tout le secteur d'étude, qu'un seul lieu d'attrait visuel, un seul repère visuel, un seul lieu d'observation stratégique et que ces trois lieux soient situés à Saint-Laurent ou Sainte-Pétronille. Rien sur la Rive-Sud. Cela démontre une méconnaissance du lieu ou un travail orienté!

Nous demandons un inventaire complet des points de vue d'intérêt actuels des deux côtés du fleuve et une étude visuelle plus approfondie démontrant la qualité scénique exceptionnelle des paysages riverains (les points de vue remarquable du fleuve, de la route 132, de la rue Saint-Joseph et du parc de La Martinière).

Nous demandons également au promoteur un inventaire des paysages riverains comparables entre Montréal et Beaumont afin de démontrer l'intérêt exceptionnel de ce secteur fluvial sur le plan paysager.

Quant au chapitre de « **l'évaluation de la résistance des unités de paysages de la zone d'étude** » (tome 3, p. 6.124) , il y a une tendance à vouloir banaliser l'impact visuel de la jetée, « *l'analyse considère que la présence des lignes électriques et des installations portuaires à l'échelle régionale sont des considérations qui favorisent jusqu'à un certain point l'insertion du terminal dans le milieu* ». Comment peut-on associer visuellement ce projet à des installations portuaires situées respectivement à 10 km du site (port de Québec) et 14 km (jetée d'Ultramar)? Est-ce que l'insertion avec les lignes électriques consiste à ajouter une autre verrue à ce paysage d'une grande intégrité?

- **Niveau de lumière dans l'environnement**

Nous n'avons lu aucune description du niveau actuel d'éclairage dans l'environnement dans le secteur de la jetée projetée et des réservoirs. Cette étude devrait être réalisée.

- **Qualité de l'eau dans le secteur**

Aucune analyse d'eau du fleuve n'a été faite par le promoteur dans le secteur sélectionné. Il se réfère à des données régionales, alors que les eaux de ce secteur ont des niveaux de contamination de beaucoup inférieurs à la zone urbanisée, entre autres pour la contamination bactériologique. Comment vérifier les impacts du rejet des eaux de procédés sur le fleuve si les analyses précises de la qualité de l'eau dans le secteur du projet n'ont pas été faites? Donc, analyses et caractérisations des eaux fluviales actuelles à réaliser à l'emplacement du rejet des eaux usées du vaporisateur.

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

**Référence (Directive du Québec) : Description des impacts, leur analyse et leur évaluation, p. 18 à 22.**

*« L'évaluation de l'importance d'un impact dépend d'abord de la composante affectée, c'est-à-dire de sa valeur intrinsèque pour l'écosystème (unicité, importance écologique, rareté), de même que les valeurs sociales, culturelles, économiques et esthétique que la population attribue à la composante affectée. Ainsi, plus une composante de l'écosystème est valorisée par la population, plus l'impact sur cette composante risque d'être important. Les préoccupations fondamentales de la population, notamment lorsque des éléments du projet constituent un danger pour la santé ou la sécurité ou présente une menace pour les sites historiques et archéologiques influencent aussi cette évaluation (p.19).*

À la lumière des descriptions des impacts et de leur évaluation, on se demande si le promoteur a bien lu ce paragraphe. Dans l'ensemble des chapitres consacrés aux impacts du projet et à leur pondération en importance, tout est banalisé ou décrit comme présentant peu de conséquences. Que ce soit dans la description ou l'analyse des impacts sur le plan des risques technologiques, de la sécurité des populations, des effets négatifs sur les paysages naturels ou culturels, sur les milieux écologiques, il y a une tendance générale à minimiser les effets du projet.

**Le promoteur devrait réviser ces parties de l'étude en adoptant une approche plus conforme à la réalité. Pour une étude plus crédible, le promoteur aurait intérêt à mieux apprécier les diverses composantes du milieu et en faire ressortir les réels effets que son projet aura éventuellement sur le milieu récepteur.**

- **Les effets sur le tourisme, notamment le tourisme nautique et plus particulièrement le passage des paquebots de croisière**

Aucune étude n'est présentée concernant les effets négatifs qu'auraient une ou des situations d'urgence sur le site du terminal durant l'exploitation. Nous demandons que soit réalisée une étude sur les conséquences socio-économiques qu'une fuite majeure de GNL, une explosion ou un incendie significatifs auraient sur la fréquentation des campings et autres lieux d'hébergement du secteur. Quelles seraient les pertes de revenus, les risques de fermeture que ces commerces encourraient suite à de tels événements non prévisibles, mais possibles ?



## **LES EFFETS SUR LA NAVIGATION**

### **RÉFÉRENCE (TOME 2 : ANNEXE F-2)**

#### **-ANALYSE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES – DOMAINE MARITIME**

(Rapport technique de Det Norske Veritas)

### **Scénarios d'échouements ou de collisions**

Pour élaborer les scénarios de collisions ou d'échouements de méthaniers le promoteur utilise comme variable principale les millions de kilomètres parcourus en haute mer par ces types de navires depuis quarante ans. Un tel type d'accident en haute mer est sans signification pour les populations riveraines du Saint-Laurent, particulièrement celles qui vivent près du point d'arrivée des méthaniers. Nous demandons que soient présentés à la population des scénarios d'accidents et d'incidents élaborés à partir de situations passées où les méthaniers étaient en zones portuaires ou fluviales présentant quelques similitudes avec le site proposé.

L'étude d'impact fait référence aux accidents/incidents reliés aux approches et accostages dans des ports maritimes. Toutefois, pour la majorité de ces unités de comparaison, le trafic maritime se fait en parallèle à partir de la zone maritime. Sur le Saint-Laurent, le trafic se fait «à la queue», ce qui est très différent en terme d'occurrence de risques de collision ou d'éperonnage.

### **Longueur de navires**

Selon les experts, dans un contexte de conditions environnementales difficiles, la longueur des navires et plus précisément la manoeuvrabilité des navires exerce une influence déterminante sur le niveau de risques. Exemple : à l'ouverture de la raffinerie de Saint-Romuald, l'approvisionnement en brut était fait par des navires de 75 000 tonnes de port en lourd. À la fin des années 80, ces navires étaient de 120 000 tonnes et aujourd'hui, ils sont de 148 000 tonnes. Les méthaniers de la génération actuelle sont de 300 mètres de longueur. Est-ce qu'on a tenu compte dans les scénarios d'accidents du nombre grandissant de supers pétroliers (dont le nombre croît avec les augmentations successives de production d'Ultramar) et de porte-conteneurs vers ou en provenance du port de Montréal?

L'étude d'impact a été réalisée avec des scénarios de collision et d'échouement, toutes dimensions de navires confondues (notamment les bateaux de pêche), ce qui à notre avis diminue sensiblement l'occurrence d'accident. Nous demandons que des scénarios de risques sur le Saint-Laurent soient réalisés uniquement avec des spécimens de 270 M. et plus comme sujets d'analyse, afin de s'approcher davantage de la réalité maritime du tronçon Les Escoumins- Lévis,

Par ailleurs, l'étude d'impact ne tient pas compte du fait qu'au cours des prochaines décennies, des navires méthaniers de plus forte dimension vont faire leur apparition. Il s'agit là d'une évolution ou d'une tendance incontournable. Nous demandons que les études soient complétées afin de tenir compte de cette variable.

Enfin, dans un contexte de navires plus imposants et des changements climatiques prévus, des opérations de dragage devront sans doute être réalisées dans le chenal. À quels endroits? À quels coûts? Qui devra payer la facture. Le promoteur ou les contribuables?

### **Les risques encourus par les autres navires.**

**Au plan de la concurrence économique.** Dans son analyse, le promoteur se préoccupe essentiellement de ses propres navires et des conditions de sécurité qu'ils prévoit pour leur navigabilité. Mais ne convient-il pas de se préoccuper de la navigation en général. Toute l'économie industrielle du Québec en dépend. Nous demandons qu'une analyse exhaustive soit réalisée quant aux répercussions de l'introduction de méthaniers de 300 mètres dans la circulation du chenal fluvial. L'impact sur la fluidité générale des navires commerciaux. Les énoncés à ce sujet ne nous apparaissent pas convaincants.

Nous demandons au promoteur de faire un inventaire complet des situations où, dans un chenal maritime apparenté au Saint-Laurent, il y a cohabitation de méthaniers et de navires de croisières maritimes et des mesures ayant été prises pour sécuriser le trafic maritime.

**Au plan de la sécurité.** Dans les situations de rencontres ou de dépassements avec des navires plus petits à l'intérieur du chenal, le degré de connaissance quant aux comportements des navires est aussi importants pour les navires plus petits qui eux ne bénéficient pas de toutes les ressources d'un méthanier. La manoeuvrabilité limitée d'un méthanier et sa force d'inertie fort importante dans un chenal étroit versus la présence de navires moins équipés doit être analysée de façon plus approfondie.

### **L'analyse des facteurs vent et brume**

En zone d'approche et pour les opérations de retournement et d'accostage, il est établi qu'il faut une visibilité à moins de 1 km et des vents inférieurs à 46km/h.

Depuis quelques années on observe d'importants changements climatiques (orages, vents forts). Pourquoi, pour appuyer ses démonstrations, le promoteur utilise-t-il des données d'une seule année, soit 1994?

Pourquoi utiliser Saint Romuald comme lieu de référence? Les spécialistes consultés sont tous d'avis que Saint-Romuald n'est pas le bon lieu de référence. Il faudrait plutôt analyser le phénomène vent dans le bras sud de l'Île d'Orléans. Le vent en provenance de l'est, renforcé par le Cap Tourmente, perdrait graduellement sa force vis-à-vis Saint-Romuald pour venir souvent mourir en amont de Québec. Dans cette optique, on ne saurait comparer une manoeuvre de retournement d'un pétrolier à Saint-Romuald à celle d'un méthanier dans la zone du site d'amarrage proposé.

De plus, nous considérons que les données fournies dans l'étude sont peu explicites eu égard à la situation géographique en cause, un corridor fluvial étroit, très loin de la zone maritime.

Nous demandons que des données météorologiques relatives à la visibilité minimale (1 km) et aux vents soient produites en référence à une période plus longue et plus récente, 1995-2005.

Enfin, pour analyser les conditions d'approche à partir de la pointe est de l'Île d'Orléans jusqu'au terminal, ainsi que les conditions pour les retournements et les accostages, l'étude d'impact devrait préciser le nombre de périodes de 60 minutes de brume et le nombre de périodes de 60 minutes de neiges abondantes (ne permettant pas une visibilité à 1 km).

De même, il nous faut connaître, pour chacun des douze mois de l'année, le nombre de périodes de 60 minutes caractérisées par des vents supérieurs à 46km/h sur ce court trajet au sud de l'Île d'Orléans jusqu'au terminal. Totaliser, comme on l'a fait les pics de vent >46km/h et les cumuler en nombre de jours, devient non significatif pour les fins de cette analyse. C'est la fréquence sur une courte période qui compte.

De plus, le rapport DNV (p. 42) affirme que « le vent ne devrait pas poser de problème particulier du fait que le site est bien abrité et que le vent souffle principalement dans l'axe du fleuve et du poste d'amarrage ». Est-ce que le site est encore bien abrité à 600 mètres du creux de l'anse, presque au milieu du fleuve où se situe précisément le poste d'amarrage? Nous demandons que des mesures précises de vent soient prises à la hauteur du poste d'amarrage.

**Ces données sont toutes importantes et essentielles pour évaluer l'impact du terminal sur la fluidité de la navigation commerciale à cet endroit.**



## ANNEXE 1

# COMMUNIQUÉ (2 février 2006)

## LE PROJET RABASKA EST TOUJOURS AUSSI INACCEPTABLE SUR LE PLAN SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET DE LA SÉCURITÉ

À la lumière de la présentation publique du projet Rabaska et de l'examen du document d'information intitulé « **Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement** » (distribué massivement à Lévis, Beaumont et Île d'Orléans) l'Association pour la protection de l'environnement de Lévis (APPEL), la Coalition Rabat-joie, l'Association de l'île d'Orléans contre le port méthanier et le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) s'unissent pour affirmer que **les informations supplémentaires livrées par le promoteur ne font que confirmer l'inacceptabilité de ce projet industrialo-portuaire sur le site choisi.**

Cette étude, réalisée selon le promoteur par des « experts indépendants »<sup>1</sup>, sera scrutée ultérieurement plus en profondeur sous ses divers volets. Toutefois l'analyse du contenu de ce document synthèse suscite déjà plusieurs réactions et commentaires chez nos membres.

**Dans l'ensemble, il y a une très forte tendance à banaliser, à minimiser les impacts sociaux, environnementaux et les risques associés au projet.** Nous pouvons en relever quelques-uns touchant notamment les facettes suivantes du projet :

### 1- Choix du site et acceptation sociale

- ❖ Les avantages prioritairement retenus par le promoteur pour justifier son choix de Lévis-Beaumont ne sont que d'ordre technique, météorologique ou économique (longueur du gazoduc). La perturbation et la déstructuration du milieu humanisé en place ne pèsent pas lourd dans la balance. **Il est assez révélateur que l'importance de l'impact sur les poissons du ruisseau Saint-Claude soit jugée très forte, alors que les impacts sur la qualité de vie et la santé humaine sont qualifiés respectivement d'importance moyenne ou nulle.** Il en est de même du déménagement de la quinzaine de familles dont l'importance de l'impact résiduel est évaluée à moyenne.

---

<sup>1</sup> Le consultant principal, SNC-Lavalin, qui a coordonné les études d'impact détient une portion importante de Gaz Métro.

- ❖ Nulle part, il n'est dit qu'une large majorité de la population du secteur rejette le projet, quelles que soient les mesures d'atténuation proposées, car **ce genre de projet à hauts risques technologiques ne peut s'insérer parmi les habitations. Partout dans le monde, ce sont des zones industrielles ou éloignées des résidents qui accueillent ce type de projet.** À preuve, Gaz de France, mentionne dans une de ses brochures, comme un des avantages décisifs du nouveau terminal de Fos Cavaou, le fait que « *sa localisation est éloignée des zones d'habitation et des voies de circulation* » (Gaz de France, Leader européen du gaz naturel liquéfié (GNL), octobre 2005, p. 20).
  
- ❖ De plus, le promoteur n'hésite pas à déprécier le milieu dans lequel il veut forcer l'implantation du projet (« *Le terminal méthanier et le gazoduc s'inscriront dans un milieu déjà profondément modifié* », p. 39). **Rabaska laisse croire qu'il s'agit déjà d'une « zone industrielle », alors qu'en réalité, le projet tel que conçu s'insère dans une zone agricole permanente** (Loi sur la protection du territoire agricole, voir carte), **et en plein milieu d'une zone résidentielle de la bordure fluviale.** De plus, les rives et falaises de ce secteur fluvial, juste en face de l'île d'Orléans, présentent une grande intégrité naturelle en plus d'offrir aux observateurs un des plus beaux paysages du Québec.

## 2-Le discours sur la justification énergétique du projet

- ❖ Sur le plan énergétique et de la diminution des gaz à effet de serre, le promoteur n'y voit que des bénéfices. Il prévoit même une baisse de 5% du prix du gaz naturel au Québec. Ceci nous inspire les questions suivantes :
  - Est-ce que la substitution du charbon et du mazout par le gaz naturel se fera autant que cela, si la tendance à la hausse des prix du gaz naturel se maintient? Est-ce que le marché restreint du Québec peut, à lui seul, influencer le prix du gaz naturel à l'échelle continentale ou internationale?
  - Quels sont les avantages réels sur le plan énergétique d'une pénétration accrue du gaz naturel pour le Québec? **Sommes-nous prêts à satisfaire les besoins énergétiques et réduire les GES de l'Ontario et des États-Unis au détriment de la sécurité de nos populations, de notre qualité de vie et de notre environnement?**
  - Quels sont les réels bénéfices de la diversification des approvisionnements du Québec? Est-il préférable d'être dépendants de sources d'approvisionnements extérieures incertaines que de l'être d'une source sécuritaire canadienne (Ouest) dont le gaz est expédié directement sans liquéfaction (4 fois moins de GES)?

### 3- Sécurité des populations avoisinantes

- ❖ Les scientifiques qui étudient les dangers liés au gaz naturel liquéfié (GNL) s'entendent pour dire que de telles industries devraient toujours être érigées loin de tout milieu habité.

**Jerry Heaven**, directeur du Chemical Hazard Research center de l'Université d'Arkansas et une sommité dans le domaine, évalue **la zone de danger d'un terminal méthanier, de 1,8 à 4,5 km** selon le scénario retenu ; il précise que le méthanier, (le navire) transporte sa zone de danger avec lui tout au long de son parcours.

**ABS Consulting**, dans un rapport volumineux déposé aux institutions fédérales américaines, arrive aussi à des zones de danger pouvant aller jusqu'à 5,5 km.

**Sandia**, une des firmes de recherche les plus crédibles en Amérique, évalue, selon des scénarios d'accidents très conservateurs, que cette zone de danger peut s'étendre à 1,8 km.

**Qui des scientifiques ou des promoteurs les citoyens devraient-ils croire ?** À qui faire confiance, aux scientifiques ou aux vendeurs de gaz ? Plus qu'une perception, le potentiel de danger des terminaux méthaniers est bien réel et confirmé par le monde scientifique. Les craintes des citoyens sont basées sur la réalité et non sur une quelconque fiction. **En santé publique, on évalue que toute personne ayant à vivre dans la crainte perpétuelle d'une éventuelle catastrophe en verra sa qualité de vie, donc sa santé profondément perturbée.**

- ❖ En matière de risques maritimes, le promoteur affirme (page 15) s'être appuyé sur les lignes directrices de la Society of International Gas Tanker & Terminal Operators (SIGTTO). Pourtant, lorsque l'on consulte les recommandations de cette société internationale, en ce qui concerne l'implantation de nouveaux terminaux méthaniers, il est dit **qu'un terminal d'importation de GNL devrait être éloigné des populations, à l'écart des voies maritimes utilisées par d'autres navires et qu'il est fondamentalement inapproprié (« inherently unsuitable for LNG terminals ») que ce genre d'industrie soit localisé à un endroit fréquenté par des bateaux de plaisance !!!**

### 4- Les risques maritimes et les contraintes pour la navigation

- ❖ Le document synthèse se veut rassurant en termes de bilan de sécurité pour les méthaniers (sur une période de 40 ans, deux échouements seulement **en mer**). Par contre, la réalité pourrait être toute autre dans les années à venir avec l'augmentation phénoménale du nombre de méthaniers (173 en 2004), de la croissance de leur taille (des navires de 217 000 m<sup>3</sup> sont présentement en construction) et de leur accès à des voies navigables plus risquées.

**Est-ce vraiment crédible de prétendre que les risques d'échouement et de collisions sont quasi nuls sur le Saint-Laurent, alors que les méthaniers navigueraient dans un chenal étroit, souvent embrumé et parsemé de glaces durant cinq mois par année?**

Le promoteur sait-il que, pour le seul parcours Les Escoumins/Québec, on a compté pas moins de 7 accidents (collisions ou échouements) entre 1988 et 2003?

- ❖ Quant aux contraintes pour le transport maritime sur le fleuve, encore là, aucun problème selon le promoteur...

Sur la base des informations fournies par le promoteur (passage aller-retour en sens unique du méthanier sur une distance de 30 km dans la Traverse du Nord et temps de revirement et d'accostage du méthanier dans la zone du terminal), il en résultera, à notre avis, un gel de la navigation correspondant à plusieurs jours/ année dans ce secteur à fort trafic maritime.

Face à cette contrainte, comment réagiront les bateaux de croisières internationales qui fonctionnent selon des horaires très serrés?

Quelles seront les incidences supplémentaires de collision des pétroliers (environ 100) et des porte-conteneurs lorsque le méthanier sera à quai (environ 60 jours et davantage si plus de deux réservoirs dans le futur)?

### **En guise de conclusion**

Il est assez étonnant de relever autant de failles, à partir de l'examen de seulement quatre aspects de cette brochure grand public diffusée par le promoteur. **Nous y avons trouvé incohérence, banalisation et désinformation par rapport aux impacts réels de ce projet.** Imaginons la suite lorsque seront minutieusement examinées les 3000 pages de l'étude d'impact!

Pour rendre un projet de terminal méthanier acceptable sur les plans social et environnemental, il faut plus qu'une mise en scène, un bel emballage et un fan club de gens d'affaires.