

---

**PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
04-05-3971**

---

**COMMENTAIRES SUR LA CONFORMITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
SUR L'ENVIRONNEMENT AUX DIRECTIVES DE**

**L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

**&**

**DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS DU QUÉBEC**

**MARS 2006**

Commentaires rédigés par :

&

## **Remerciements**

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont encouragé et qui nous ont apporté leur contribution et commentaires au sujet du projet de Rabaska. Nous tenons particulièrement à remercier \_\_\_\_\_ pour ses précieux conseils, ses encouragements et ses explications. Nous remercions aussi \_\_\_\_\_ pour ses précisions éclairantes sur la situation politique. Merci également à \_\_\_\_\_ ; historien, pour ses renseignements sur le Fort de Beaumont.

Nous soulignons aussi que nous apprécions l'ouverture et la transparence du processus d'évaluation de même que la possibilité qui nous est offerte de participer au processus. Nous remercions donc toutes les personnes en charge de recueillir et de compiler les commentaires.

## **Introduction**

Le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis nous a amené à nous questionner quant au choix que nous devons faire pour assurer le développement de notre ville, mais aussi de la province et du pays. Nous nous inquiétons des perturbations du climat que nous pouvons déjà observer. Nous ne pouvons prétendre que nous comprenons l'ensemble des mécanismes, des enjeux ou des causes du réchauffement du climat. Cependant, nous sommes préoccupées par ce que nous observons des phénomènes qui seraient possiblement liés aux changements du climat comme les grands feux de forêts, la pluie en janvier ou les débordements des rivières.

Nous pensons, tout comme la majorité des gens, que ce sont les combustibles fossiles qui sont les principaux responsables de ce phénomène. Nous nous sommes donc intéressées au projet Rabaska parce qu'il nous semble que ce projet va à contresens des efforts que nous devons mettre en œuvre pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Nous avons suivi le processus depuis que le projet a été annoncé à Beaumont, en avril 2004.

Nous sommes deux enseignantes qui oeuvrons auprès des jeunes. Nous souhaitons pour eux un avenir viable, car ils nous sont très précieux. Ils sont les adultes de demain. Ainsi, nous sommes désireuses de leur laisser un coin de pays où des choix responsables ont été faits afin d'assurer leur qualité de vie. En somme, il faut préconiser les choix où les énergies renouvelables ont été privilégiées et où l'autonomie prime sur la dépendance énergétique. Des choix qui ne se laissent pas aveugler par l'appât du gain.

Nous présentons ici nos observations et commentaires à l'égard de l'étude d'impact environnemental déposée par Rabaska. Nos commentaires portent sur plusieurs aspects de l'étude d'impact et soulèvent plusieurs questions auxquelles, nous l'espérons, le promoteur répondra.

Nous avons suivi de manière générale le tableau de correspondance que le promoteur a présenté à l'annexe D du tome 2. Nous espérons que le travail que nous avons effectué aidera le gouvernement à mener une analyse du projet qui intégrera les préoccupations des jeunes et des autres personnes qui, comme nous, sont inquiètes quant aux changements climatiques et à la manière dont nous développons notre société et dont nous utilisons notre environnement.

## **Commentaires généraux**

Nous tenons à signaler que la lecture et l'étude rigoureuse de l'ensemble de l'étude d'impact n'était tout simplement pas réalisables à l'intérieur du délai prescrit pour émettre nos commentaires. Nous avons donc dû sélectionner certaines sections et omettre les autres. Nous déplorons cette situation qui nous a empêché de faire ce que nous souhaitions faire. Il faut comprendre que nous sommes de jeunes travailleuses et étudiantes.

Nous tenons à souligner que la qualité du français n'est pas toujours irréprochable et que les nombreuses fautes de français que nous avons relevées au cours de la lecture de l'étude d'impact nous ont donné l'impression de lire un document qui n'avait pas bien été révisé.

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

### ***1. Mise en contexte du projet***

#### ***1.1 Présentation de l'initiateur***

La firme responsable de la réalisation de l'étude d'impact n'est pas du tout présentée, tel que demandé dans la directive provinciale.

Il a été présenté dans les médias que la firme qui a mené l'étude en tant que consultant en environnement était en partie actionnaire dans le projet. Nous demandons au promoteur de présenter le consultant en environnement et d'expliquer le choix de ce consultant.

Nous demandons aussi que le promoteur décrive l'implication financière, l'actionnariat ou les liens économiques qui unissent le promoteur et son consultant en environnement ainsi que ceux qui existent entre le promoteur et les autres collaborateurs à cette étude.

Nous souhaitons que les autres partenaires du projet décrivent les accidents qui sont survenus à leurs installations de manière similaire à celle de Gaz Métro.

Dans la politique environnementale de Gaz Métro, on parle de « participer aux activités d'organismes voués au développement de l'industrie du gaz naturel et à la protection de l'environnement ».

Nous souhaitons que le promoteur présente les organismes en question et présente les projets qui ont été réalisés en partenariat avec ces organismes ainsi que la part du financement de Gaz Métro au fonctionnement de ces organismes. De plus, nous souhaitons connaître l'échéance de cet engagement et les sommes allouées à chaque année.

Qui sont les membres du comité environnemental au sein de Gaz Métro, quelles sont leurs fonctions, formation et mandat au sein de ce comité? Quelles sont les ressources à la disposition de ce comité et quels sont les pouvoirs qui lui sont conférés? Se réunit-il souvent? Quelles sont ses réalisations à ce jour?

On traite, dans le tome 2, de multiples efforts déployés afin « d'éviter la consommation » de gaz naturel, dans le but d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de GES.

Ces efforts ne seront-ils pas réduits pour assurer la rentabilité du terminal projeté?

En ce qui a trait au développement durable, Rabaska ne prend aucun engagement en ce qui a trait à la protection de la qualité de l'environnement du site choisi, à la restauration, à l'aménagement et au maintien des habitats essentiels aux espèces, quant au site choisi .

Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, maintenir l'intégrité de l'environnement, c'est « intégrer, dans l'ensemble des actions

des communautés humaines, la préoccupation du maintien de la vitalité et de la diversité des gènes, des espèces et de l'ensemble des écosystèmes naturels terrestres et aquatiques, et ce, notamment, par des mesures de protection de la qualité de l'environnement, par la restauration, l'aménagement et le maintien des habitats essentiels aux espèces ainsi que par une gestion durable de l'utilisation des populations animales et végétales exploitées. »

Selon nous, le projet ne rencontre pas toujours cette définition et nous demandons au promoteur de présenter les moyens qu'il entend mettre en place pour restaurer des habitats équivalents à ceux affectés par le projet. Par exemple la remise en état d'un milieu humide de superficie équivalente à celui affecté par le projet.

Rabaska écrit pour justifier son projet que : « Or, comme cela est exposé à la section 2.5, le gaz naturel a un rôle important à jouer dans l'approvisionnement en énergie du Québec, de l'Ontario et du reste de l'Amérique du Nord au cours des prochaines décennies. Si le gaz devenait rare, cela se traduirait par des augmentations de son coût et des incertitudes au niveau de la fiabilité de l'approvisionnement; les consommateurs et certains secteurs de l'économie en souffriraient; de plus, le manque de gaz ou son coût plus élevé amèneraient certains utilisateurs à se tourner vers des combustibles plus polluants et plus émetteurs de gaz à effet de serre (mazout, et même charbon pour la production d'électricité). Il en résulterait une contribution accrue aux changements climatiques, au smog et aux précipitations acides. »

En aucun endroit, le promoteur ne précise que des énergies moins polluantes sont disponibles actuellement et peuvent être une alternative intéressante au gaz naturel. La logique du promoteur quant à la rareté du gaz ne nous semble pas reposer sur des bases rigoureuses et omet d'intégrer les principes de réduction de la consommation de l'ensemble des combustibles fossiles nécessaires à la stabilisation du climat et auxquels s'attaque le Protocole de Kyoto.

De plus, Rabaska souligne que : « En diversifiant les sources d'approvisionnement en gaz naturel et en contribuant ainsi à permettre de disposer de la bonne énergie au bon endroit, le projet Rabaska contribuera à l'efficacité économique et à une utilisation optimale des ressources naturelles. »

Nous nous interrogeons donc sur les perspectives de croissance de la consommation de gaz naturel au Québec qui prévoient une augmentation très importante de la production d'énergie électrique thermique. S'agit-il là de la meilleure utilisation du gaz naturel?

Une utilisation optimale des ressources naturelles ne passe-t-elle pas par l'utilisation des ressources locales et régionales, voire nationales en priorité?

On avance aussi qu'« après plusieurs décennies, à la fin de la vie utile du projet, le site sera remis en état. » Si plusieurs autres industries viennent se greffer autour du terminal, le secteur deviendra un parc industriel. Pourra-t-on vraiment remettre à l'état sauvage ce site tel qu'on le voit actuellement? Si oui, comment le promoteur

compte-t-il s'y prendre? Quelles adaptations du projet a-t-il prévues pour faciliter la remise en état du site à la fin de la vie utile des installations?

## **1.2 Contexte et raison d'être du projet**

L'étude d'impact doit porter sur le contexte d'insertion du projet et doit énoncer les objectifs, les besoins et les exigences liées à la réalisation. Il nous semble que l'étude d'impact doit davantage tenir compte du phénomène des changements climatiques. Le promoteur devrait présenter la contribution du secteur d'activité du gaz naturel, sous forme liquide et gazeuse, aux émissions de gaz à effet de serre.

Quel est le niveau d'émission de gaz à effet de serre attribuable au gaz naturel au Québec, au Canada, en Amérique du Nord et dans le monde?

Quels seront les effets sur le marché du gaz naturel de l'application des engagements du Canada envers l'accord de Kyoto? Quelles sont les mesures prévues par les gouvernements pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du gaz naturel?

Quels sont les prix du gaz naturel sous forme liquide, comment ont-ils évolué depuis son apparition sur le marché et comment a évolué la marge bénéficiaire de chaque intervenant de la chaîne?

Il nous semble que ces éléments sont pertinents pour décrire le contexte économique du projet.

La lutte aux changements climatiques et l'adaptation aux conséquences inévitables nous apparaissent un enjeu environnemental de taille que le promoteur n'aborde pas suffisamment. Nous souhaitons que le promoteur nous présente la situation des gaz à effet de serre, les conséquences avérées et prévues de l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre de même que les moyens que le secteur d'activité développe actuellement ou a déjà mis en place pour lutter et s'adapter.

### ***Tableau 1 : Informations utiles pour l'exposé du contexte et de la raison d'être du projet.***

*les intérêts et les principales préoccupations des parties concernées, en tenant compte des spécificités des communautés autochtones, s'il y a lieu*

Il nous semble que les intérêts et les principales préoccupations des parties concernées ne sont pas suffisamment décrits.

Nous souhaitons que le promoteur présente chaque groupe, associations et autres parties concernées par le projet ainsi qu'un historique les présentant et exposant leur mission respective.



À notre connaissance, plusieurs groupes et citoyens se sont prononcés relativement à ce projet.

Nous demandons au promoteur de suivre la directive provinciale et de donner les informations utiles relativement aux principales préoccupations des parties concernées.

*les politiques et grandes orientations gouvernementales pour ce secteur d'activité, notamment en matière d'aménagement du territoire, de gestion des ressources, d'énergie et de sécurité publique*

Il n'est pas fait mention des politiques et grandes orientations gouvernementales pour ce secteur d'activité, notamment en matière d'aménagement du territoire, de gestion des ressources, d'énergie et de sécurité publique.

Nous demandons à ce que cet aspect soit présenté.

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

Dans le contexte du développement des énergies renouvelables, de l'augmentation de l'efficacité énergétique et de la lutte aux émissions de gaz à effet de serre, il nous semble étrange que le promoteur n'ait pas envisagé d'autres solutions de rechange que l'importation de gaz naturel.

Pourquoi le promoteur n'a-t-il pas présenté de solutions basées sur des technologies non émettrices de GES?

### ***1.4 Aménagement et projets connexes***

La faible disponibilité d'eau potable pour les résidents de Beaumont limite le développement de la municipalité. Une des solutions envisagées pour remédier au problème est de raccorder le réseau d'aqueduc de la municipalité de Beaumont à celui de Lévis. Ces travaux croiseront la ligne cryogénique. Nous souhaitons que le promoteur explique comment ce projet pourrait se réaliser et quelles sont les implications de la présence de la ligne cryogénique sur ce projet.

## ***2.2 Description des composantes pertinentes***

Considérant la présence de gaz naturel dans le gazoduc et au terminal, pourquoi le rayon de la zone d'étude du gazoduc est-il largement supérieur à celui du terminal?

Comment se fait-il que le trajet suivi par les méthaniers n'ait pas été inclus dans la zone d'étude, puisque ces derniers voyagent avec une zone d'exclusion, étant donnée la nature de leur cargaison?

Le plan d'échantillonnage devant être approuvé par le MDDEP, nous souhaitons que ce plan et son attestation de conformité soient présentés en annexe par le promoteur. Nous souhaitons aussi que toutes les modifications qui y ont été apportées soient précisées. Nous voulons aussi savoir quels impacts la diminution du nombre de stations d'échantillonnage de plus de la moitié a pu avoir sur la validité des résultats.

Nous souhaitons obtenir davantage de précisions sur les études menées relativement aux glaces pour les deux sites étudiés, soit Lévis et Gros-Cacouna. Cet aspect nous semble important, car il a conduit au choix du site de Lévis.

Sur quelle surface le couvert de glace est-il plus épais sur la rive sud du fleuve à Lévis et à Gros-Cacouna? Quelles sont les épaisseurs moyennes et maximales de glaces de même que la superficie du couvert de glace observées sur la rive sud du fleuve dans la zone d'étude et à Gros-Cacouna?

Considérant que les vents forts (> 25 km/h) soufflent fréquemment (+ de 20% du temps) dans la zone d'étude, nous demandons davantage de précisions quant aux vitesses de pointe ainsi que quant à l'impact des vents forts sur le projet. Nous souhaitons que les mêmes informations soient données pour le site de Gros-Cacouna, car les vents semblent aussi avoir été déterminants dans le choix du site.

Relativement à la description du milieu biologique végétal, comment les auteurs peuvent-ils affirmer que les sites 10 et 11 ne présentent pas d'intérêt alors qu'aucun recensement n'y a été effectué? (ref : tableau 2.13 du tome 3) Nous aimerions qu'ils précisent cet élément.

Les oiseaux migrateurs n'ont pas été répertoriés dans l'étude présentée. Nous demandons qu'une étude complémentaire soit menée pour documenter la présence d'oiseaux migrateurs, ainsi que la fréquence et la durée de séjour des espèces migratrices pouvant être présentes dans la zone d'étude.

Nous observons que la présence de mammifères est peu documentée dans l'étude présentée et nous demandons plus de précisions provenant d'observations sur le terrain.

Le règlement 523 adopté par la municipalité de Beaumont réglemente l'entreposage de produits dangereux sur son territoire et à 1km à l'extérieur de sa frontière. Considérant l'emplacement du projet à l'intérieur de cette zone d'1km, nous aimerions connaître les raisons pour lesquelles le promoteur ne parle pas de ce règlement dans

son étude d'impact, cette dernière ayant été publiée après l'adoption dudit règlement. Il va sans dire que nous souhaitons que cette question soit traitée dans l'étude d'impact. De plus, nous souhaitons que le promoteur présente son avis juridique quant à l'implication de ce règlement sur l'implantation du projet.

Les promoteurs ne parlent que d'une seule zone récréo-écologique dans la zone d'étude (Grande Plée Bleue). Nous leur demandons de vérifier si le Parc de Pointe La Martinière qui est en voie d'être aménagé et qui présente un grand intérêt sur le plan de la faune (entre autres la faune aviaire) et des milieux humides, est inclus dans le schéma d'aménagement de la ville de Lévis comme zone récréo-écologique. Le promoteur souligne la présence possible de ce parc dans les sections «Développements résidentiels et commerciaux» et «Projets en développement», ce qui nous semble insuffisant.

Il nous semble que des éléments importants du milieu ne sont pas bien décrits à l'intérieur de l'étude d'impact. Nous souhaitons que le promoteur présente les éléments du milieu d'une manière plus systématique. Par exemple, il pourrait décrire le milieu d'est en ouest en rapportant chaque élément croisé du nord au sud. Cette description éviterait les omissions et décrirait le milieu dans son ensemble tout en présentant les relations qui existent entre les composantes du milieu.

Dans la section «Tenure des terres» (2.4.5.3), nous demandons au promoteur de fournir le nombre exact de propriétaires se trouvant dans la zone d'étude et de fournir le statut de ces propriétés (résidence, commerce, ferme, etc.), et ce tant à Lévis qu'à Beaumont et à l'Île d'Orléans.

Nous invitons le promoteur à agrandir la zone d'étude de manière à considérer les effets du terminal sur le vieux Québec, patrimoine mondial de l'UNESCO, sur le tourisme et l'image internationale projetée de la région.

Selon le promoteur, le plan d'urbanisme de la Ville de Lévis qui est actuellement en vigueur reconnaît le potentiel industrialo-portuaire mais autorise, en attendant la concrétisation de projets industriels majeurs, des usages agricoles et des usages extensifs qui n'hypothèquent pas le potentiel industrialo-portuaire du secteur. Il s'agit là de son interprétation puisqu'il était question de retirer la réserve prévue pour ce type d'installation dans le nouveau plan d'urbanisme.

Nous demandons au promoteur de présenter le projet d'aménagement du territoire qui avait été déposé par la ville de Lévis mais qui n'aurait pas pu être adopté en raison d'erreurs et de la situation politique à la Ville suite à la fusion municipale et au désir d'adopter un seul schéma d'aménagement dans toute la grande ville de Lévis. Ce plan prévoyait le retrait de cette réserve industrialo-portuaire. Quand ce plan a-t-il été présenté au gouvernement du Québec et quels en étaient les aspects qui auraient eu des impacts sur le projet? Nous souhaitons que le promoteur décrive les actions de la ville de Lévis pour développer le secteur industriel et portuaire de ce secteur.

Nous estimons que la description des effets de la présence des lignes à haute tension d'Hydro-Québec est clairement insuffisante. Quelle est la distance minimale des lignes

pour assurer la sécurité des installations? Quel est l'effet des champs magnétiques créé par les lignes en cas de déversement ou de fuite de gaz naturel? Y a-t-il un terminal méthanier ailleurs dans le monde qui est situé près d'installations électriques de cette puissance?

*les tendances des changements climatiques et comment ils affectent la zone d'étude, notamment en ce qui a trait au niveau des eaux du fleuve Saint-Laurent ;*

Il nous semble que les changements climatiques sont susceptibles d'avoir un impact sur les précipitations et les phénomènes météorologique extrêmes. Quel impact, une tempête de verglas, un incendie de forêt à proximité des installations terrestres ou une tempête de vent, par exemple, sont-ils susceptibles d'avoir sur les installations?

*la navigation commerciale et de plaisance (par exemple : les activités de transport et de mouillage des navires dans la zone, les services de soutien liés à l'organisation du trafic maritime dans le secteur du terminal et dans les approches, les routes utilisées couramment par les bateaux) ;*

Le tableau de l'annexe D du tome 2 ne réfère pas à la bonne section de l'étude pour cette directive. La section correspondante est plutôt la section : T3, V1, 2.4.6.1

Nous souhaitons faire observer que la zone d'étude du terminal nous semble avoir été déterminée d'une manière *cartésienne* (T3, volume 2, annexe A) lorsqu'on la compare à la zone d'étude du gazoduc (T4, volume 2, annexe A). Le découpage de forme rectangulaire de la zone d'étude n'est pas représentatif du milieu de vie et ne suit pas les grandes lignes qui découpent le paysage. Pourquoi la zone d'étude a-t-elle été déterminée de cette manière. Comment le promoteur explique-t-il que la zone d'étude ne soit pas davantage alignée sur les caractéristiques du site? À quelle distance de la limite de la zone d'étude se situe la marina de Saint-Laurent?

### ***3.2 Sélection de la variante ou des variantes pertinentes au projet***

Il y actuellement deux projets de terminaux méthaniers sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et les deux projets ont identifié les mêmes sites potentiels d'implantation et ont procédé à la sélection de sites différents pour des raisons différentes. Nous souhaitons comprendre comment le promoteur explique que le site sélectionné à Beaumont ait été rejeté par le projet concurrent et inversement.

Nous souhaitons que le promoteur présente la matrice de prise de décision complète et justifie la pondération accordée à chacun des critères. Nous sommes d'avis que le promoteur devrait présenter un tableau similaire au tableau 3.3 du volume 1 du tome 3, mais présentant les critères et la pondération utilisée pour sélectionner la région d'implantation de Lévis-Beaumont. Pourquoi n'a-t-il pas présenté une grille d'analyse quant au choix de la zone d'implantation? Les explications à ce sujet nous apparaissent incomplètes et nous aimerions que le promoteur expose davantage les contraintes associées à chaque site et présente la pondération des critères ou la procédure exacte qui a mené au choix de la zone d'implantation et non pas uniquement les conclusions générales de cette étude.

Nous souhaitons que le promoteur présente les autres éléments susceptibles d'avoir eu un impact sur le choix de la variante optimale quant au choix du site d'implantation. Nous souhaitons que le promoteur identifie les propriétaires des terrains ainsi que les offres d'achat ou les autres ententes affectant les propriétés concernées par les principaux sites potentiels.

Quel a été l'effet de la présence d'un second projet concurrent ou similaire sur la sélection de la variante optimale?

Pourquoi le promoteur projette-t-il de construire une torchère alors que le projet d'Énergie Cacouna n'en projette pas? Comment le promoteur explique-t-il que cette torchère est la variante optimale alors qu'elle ne semble pas être nécessaire?

*la réalisation à des coûts qui ne compromettent pas la rentabilité économique du projet;*

Nous souhaitons que le promoteur présente un budget prévisionnel des coûts et bénéfiques pour que nous puissions évaluer si le projet est effectivement viable sur le plan économique.



### **3.3 Description de la variante ou des variantes sélectionnées**

#### *les lieux d'approvisionnement en GNL ;*

Nous estimons que le promoteur présente adéquatement le secteur d'activité du GNL en général mais nous souhaitons avoir une présentation des sites d'approvisionnement du GNL du projet.

Quel âge ont les sites d'extraction et de liquéfaction? Quel est l'état de leurs réserves? Quels sont les coûts, les difficultés et l'éloignement des forages qui approvisionneront le terminal Rabaska? Nous souhaitons être en mesure de comparer la situation des sites situés à l'étranger avec celle présentée pour le BSOC.

Quelles sont les prévisions du niveau d'approvisionnement de chaque site potentiellement exportateur pour Rabaska et quelles sont les caractéristiques techniques de ces usines et des équipements impliqués dans l'exportation? Quel est l'âge, le niveau d'efficacité et le taux d'émission de gaz à effet de serre des principaux sites d'approvisionnement du projet?

#### *la fréquence des livraisons, et les principales routes de navigation qui seront utilisées, y compris les variations saisonnières dues au climat ou à d'autres causes, et le plan d'accostage prévu ;*

Quel est l'effet du retard d'un méthanier sur la capacité de production du terminal? Quelles mesures peuvent être mises en place pour limiter les effets négatifs du retard d'un méthanier.

Combien de jours est-il possible de faire attendre un méthanier en mer ou à l'ancre et quelles en sont les conséquences?

S'il devait y avoir un bris de nature à retarder le déchargement d'une cargaison, quelles seraient les mesures mises en place?

#### *l'ensemble des rejets liquides, solides et gazeux et le traitement de ces rejets ;*

Nous nous interrogeons sur les rejets attribués aux remorqueurs. La teneur en soufre dans le carburant est-elle celle qui est effectivement retrouvée dans le carburant utilisé par ces navires?

Quelles sont les normes sur la teneur en soufre dans le carburant des navires?

Afin de comparer, nous désirons que le promoteur utilise les données réelles du terminal d'Ultramar quant à la consommation de carburant des remorqueurs et qu'il procède à la pondération appropriée au lieu de faire des hypothèses sur la puissance moyenne et le temps de fonctionnement de ces navires. Il en est de même pour le méthanier; il devrait procéder à la mesure en situation réelle dans un terminal similaire à celui projeté.

Quelles sont les normes applicables pour les rejets liquides projetés dans le fleuve Saint-Laurent présentés au tableau 4.18 du tome 3?

*les modifications et agrandissements prévisibles des installations ;*

Nous n'avons pas trouvé de section traitant spécifiquement de cet aspect dans l'étude d'impact dont nous avons pris connaissance. La section présentée dans le tableau de l'annexe D du tome 2 ne réfère pas à la bonne section de l'étude pour cette directive. La section présentée réfère aux conditions du site.

Quelles sont les installations connexes qui pourraient se greffer au terminal? De quel ordre pourrait être une augmentation suffisante de la demande pour justifier l'agrandissement du terminal prévu?

Une centrale thermique de cogénération à proximité du terminal aurait-elle un avantage concurrentiel par rapport à une centrale située à plusieurs centaines de kilomètres de distance?

Ce type d'installation est-il compatible avec le terminal?

#### **4.1 Détermination et évaluation des effets**

Nous voudrions avoir davantage de détails en ce qui a trait à la valeur intrinsèque pour l'écosystème (unicité, importance écologique, rareté), de même que pour les valeurs sociales, culturelles, économiques et esthétiques que la population attribue aux composantes affectées. À ce niveau, les valeurs culturelles ont été complètement omises du document en question.

*L'étude décrit la méthode retenue, de même que les incertitudes ou les biais s'y rattachant. Les méthodes et techniques utilisées doivent être objectives, concrètes et reproductibles.*

Nous estimons que l'étude d'impact manque dans son ensemble à cette directive. Elle présente des résultats souvent basés sur des hypothèses et ne précise pas les variations qui peuvent être introduites si la situation réelle diffère des hypothèses. Nous nous questionnons entre autres quant au respect de cette directive lorsque le promoteur évalue les émissions de gaz à effet de serre et la sécurité.

Quelles sont les incertitudes quant aux émissions de gaz à effet de serre?

Quelles sont les biais induits par la seule comparaison de la réduction des émissions de gaz à effet de serre due à l'utilisation du mazout comme point de comparaison?

Quelles sont les méthodes d'évaluation du risque qui ont été utilisées? Lesquelles ont été étudiées en vue de savoir si elles étaient applicables?

#### **Tableau 4 : critères de détermination et évaluation des impacts**

*les effets sur le tourisme nautique et plus particulièrement sur le passage des paquebots de croisières ; T3 V1 6.3.6*

Dans l'étude, on ne parle pas de l'impact du terminal sur le tourisme en tant qu'activité économique. On aborde les impacts sur les activités récréotouristiques, soit la navigation de plaisance, le ski de fond, le VTT et la motoneige. Nous demandons au promoteur de déterminer les impacts du terminal sur les activités touristiques à titre d'activité économique.

Il n'est pas question en aucun endroit dans le document des impacts du projet sur les croisières et le tourisme nautique. Nous nous demandons si le terminal peut avoir des effets sur cette industrie florissante.

*les effets sur le trafic maritime de tout retard d'un méthanier*

Quel est l'effet du retard d'un méthanier sur le trafic maritime?



*les impacts sur l'utilisation actuelle et prévue du territoire, des ressources, des rives et des plans d'eau, notamment sur les affectations industrielles, commerciales, agricoles et sylvicoles, les périmètres d'urbanisation, les activités récréatives et touristiques, la pêche et la navigation*

Qui sera responsable du développement et de la mise en valeur des terrains acquis par Rabaska mais non utilisés par les installations du terminal et du gazoduc?

Quelles sont les garanties que le promoteur donne quant au changement possible de vocation actuelle des terres du secteur?

*les impacts sur les infrastructures de services publics ou communautaires telles que routes, voies ferrées ou lignes existantes ou projetées, prises d'eau, services de protection publique, parcs et autres sites naturels d'intérêt particulier, etc.*

À la section 6.3.6, on ne mentionne aucunement l'impact qui sera créé sur la piste cyclable, notamment pendant la période de construction, avec l'ajout de 600 véhicules automobiles quotidiennement dont 150 camions. Il y a déjà eu des accidents mortels par le passé dans ce secteur et cela inquiétera sans aucun doute la population locale.

On ne traite pas non plus des impacts produits sur le Parc de la Martinière, situé près du site choisi.

L'approvisionnement en électricité nécessitera deux lignes électriques supplémentaires. Il n'y a pas de carte qui démontre le chemin qui serait emprunté par ces lignes. De plus, seraient-elles permanentes ou temporaires pour la construction? Est-ce que les impacts environnementaux sur les milieux physique, socio-économique et humain de ces lignes sont considérés dans la présente étude? Il est important que le tracé de ces lignes soit déterminé et présenté dans cette étude d'impact, afin d'assurer l'étude complète du projet.

Quels sont les impacts de la présence des stations de compression sur les composantes du milieu? Ils ne sont pas inclus dans l'étude, mais sont pourtant partie prenante du projet.

Nous voudrions savoir également ce qu'il advient du projet de « Pipeline Saint-Laurent » d'Ultramar, un an après avoir été déposé au MDDEP.(section 6.5, tome 2)

*les impacts sociaux de l'ensemble du projet, soit ses effets sur la population même et sa composition, le mode de vie, les relations communautaires comme, par exemple, la modification des habitudes de vie, la relocalisation des individus et des activités, etc.*

Il n'est pas question, dans l'étude, des impacts sociaux mentionnés ci-haut.

*lors de l'évaluation des impacts du projet sur l'habitat du poisson, une attention particulière devra être portée à l'éperlan arc-en-ciel (population anadrome de l'estuaire sud du Saint-*

*Laurent dont le statut de population vulnérable a été recommandé en 2003) qui fréquente la zone d'étude ;*

Nous nous interrogeons sur le fait qu'un rejet inacceptable dans le ruisseau Saint-Claude devienne acceptable s'il est rejeté dans le fleuve. À notre avis, il s'agit là d'une contradiction avec les principes du développement durable. Nous sommes d'avis que le promoteur devrait proposer une autre solution plus acceptable que la simple dilution dans le fleuve.

Quels sont les autres techniques ou procédés que le promoteur peut mettre en place pour limiter cet impact? S'il s'agit de la technique limitant au maximum l'impact, il nous semble que le promoteur devrait en présenter les avantages par rapport aux autres solutions qu'il a envisagées.

Quels sont les autres procédés ou moyens que le promoteur propose pour limiter l'impact sur l'habitat du poisson des rejets des évaporateurs? Comment explique-t-il qu'il s'agit de la meilleure variante sélectionnée dans ce cas?

*la contribution du projet aux émissions atmosphériques et notamment aux émissions des gaz à effet de serre, compte tenu du Plan d'action québécois sur les changements climatiques et des objectifs du Protocole de Kyoto ;*

Nous sommes d'avis que le promoteur ne donne pas suffisamment d'informations quant au remplacement du mazout par le gaz naturel. Les hypothèses qu'il présente pour justifier ses chiffres ne nous apparaissent pas toujours satisfaisantes.

De plus, malgré nos lectures répétées de cette section et les questions que nous avons adressées à des personnes compétentes dans le domaine, il nous est difficile de bien saisir comment l'ajout de 182,5 Gpi3 de gaz naturel dans le réseau de distribution de gaz va effectivement contribuer à réduire les émissions de GES en Amérique du Nord.

Est-ce que les réductions de gaz à effet de serre prévues sont basées sur une réduction absolue des importations de pétrole due au remplacement du mazout par du gaz ou est-ce qu'elles sont basées sur une réduction due au ralentissement de la croissance de la demande pour le pétrole?

De plus, le promoteur compare les émissions du gaz naturel au mazout mais pas à d'autres formes d'énergie.

Le promoteur présente les besoins de production d'énergie électrique par des centrales au gaz et calcule une réduction de production de GES par rapport à une centrale au charbon. Nous estimons que le promoteur devrait aussi présenter l'augmentation des émissions de la production d'énergie par des centrales au gaz comparé à la production d'énergie éolienne, géothermique, hydraulique et de campagnes d'efficacité énergétique.

Quelles sont les tendances et les perspectives de croissance de la production d'électricité par secteur en Amérique du Nord?

*les pertes de superficie, la fragmentation et les pertes de fonction des terres humides ;*

Nous ne partageons pas l'avis que l'assèchement certain d'environ la moitié d'un milieu humide et potentiellement de l'ensemble d'un habitat de 11,6 ha constitue un impact environnemental faible. Les milieux humides jouent un rôle très important pour la reproduction de plusieurs espèces favorables comme les crapauds et de nombreux insectes qui sont une source de nourriture pour de nombreuses espèces d'oiseaux. La réduction ou la destruction de ce milieu aura un effet sur ces espèces qui, en plus de leur rôle écologique, contribuent à la qualité de vie des résidents du secteur. L'assèchement prévu de ce milieu ne nous semble pas être la solution la plus en harmonie avec les principes du développement durable.

Quelles ont été les options d'aménagement étudiées et comment le promoteur explique-t-il que la destruction de ce milieu reflète la meilleure option envisageable?

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

Dans l'étude, on ne parle pas de l'impact du terminal sur le tourisme en tant qu'activité économique. On aborde les impacts sur les activités récréo-touristiques, soit la navigation de plaisance, le ski de fond, le VTT et la motoneige. Nous demandons au promoteur de déterminer les impacts du terminal sur les activités touristiques à titre d'activité économique.

Il n'est pas question dans le document des impacts du projet sur les croisières et le tourisme nautique. Nous nous demandons si le terminal peut avoir des effets sur cette industrie.

### ***4.3 Choix de la variante optimale et compensation des effets résiduels***

Les commentaires généraux que nous présentons ici reflètent notre questionnement quant à plusieurs choix que le promoteur a faits. Nous estimons qu'ils ne semblent pas toujours être les choix optimaux. Si c'est le cas, l'étude d'impact ne permet pas de bien comprendre que la variante présentée est effectivement la meilleure.

D'ailleurs, il nous semble que le tableau 3.3 qui présente la pondération des critères d'analyse quant au choix du site est discutable puisqu'il est utilisé pour déterminer le meilleur site à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre environ alors que seules les conclusions générales sont présentées quant au choix de la zone d'implantation (Lévis vs Gros-Cacouna). L'étude d'impact nous a semblé pour le moins discutable quant à la rigueur avec laquelle la zone d'implantation a été sélectionnée.

### ***4.5.2 : effets cumulatifs***

Nous nous interrogeons sur l'effet cumulatif que le projet Rabaska aura sur la qualité de l'air à Lévis et dans la région. La raffinerie Ultramar, les incinérateurs municipaux, l'usine de Frito-Lay, l'usine de parier Stadacona, sont déjà d'importantes sources de pollution atmosphérique. Nous en venons à nous inquiéter quant à la qualité de l'air ambiant. Nous souhaitons que le promoteur procède à une analyse de la qualité de l'air ambiant en considérant les effets cumulatifs.

## **8 : Consultation du public**

Dans la démarche de consultation, les promoteurs identifient un certain nombre d'intervenants. Parmi les groupes de citoyens, on devrait rencontrer les Amis de la Grande Plée Bleue, l'APPEL (Association pour la protection de l'environnement de Lévis), le GIRAM (Groupe d'initiaves et de recherches appliqués au milieu), Rabat-Joie, l'Association maritime du Québec (AMQ), les groupes de citoyens de l'île d'Orléans tel l'Association de l'Île d'Orléans contre le port méthanier.

L'étude indique que des revendications territoriales ont été faites par la Nation Malécite sur le site choisi par le promoteur. On stipule que le dossier est en cours et que le promoteur est en attente d'une rencontre avec la Nation. Ce texte date de 2004. Nous désirons savoir où en est rendu le dossier à ce jour.

Dans la section portant sur le déroulement du processus de consultation, on ne parle pas du verdict du comité aviseur de Beaumont ainsi que les raisons qui l'ont amené à ce verdict. Par surcroît, le promoteur n'indique pas les résultats ainsi que le taux de participation du référendum effectué dans cette municipalité. Nous désirons que le promoteur élabore davantage sur ce point en étayant ces données manquantes.

En ce qui a trait à la présentation du projet fini, le promoteur avance dans son étude qu'il a effectué auprès des citoyens des séances d'information en février 2005. Lors de ces séances, l'objectif du processus était double : 1) familiariser le public au projet et 2), « permettre à l'équipe de Rabaska d'identifier les enjeux soulevés par le projet détaillé afin de mieux en tenir compte dans les phases subséquentes de développement du projet et dans l'étude d'impact ». Nous jugeons que les intentions du promoteur n'étaient pas transparentes car les séances étaient annoncées comme étant informatives et non consultatives. Si le promoteur avait vraiment voulu consulter les citoyens, il aurait pris les moyens pour s'afficher autrement et être clair. Nous nous demandons dans quelle mesure le promoteur a pu vraiment consulter les citoyens lorsqu'ils sont plusieurs centaines à assister à la séance, notamment lors de la rencontre du 1<sup>er</sup> février 2005 où 750 personnes étaient dans l'assistance.

Au point 5.2.4.1, le promoteur n'indique pas que la présentation à la municipalité de Lévis le 24 janvier 2005 a été effectuée à huis clos. Nous demandons à ce que cette précision soit indiquée.

À la section 5.2.4.2, on affirme que « plusieurs présentations à des groupes plus restreints furent aussi organisées durant la même période ». Nous demandons à connaître ces groupes.

Dans l'annexe F-4, qui consiste aux comptes rendus des rencontres publiques, le promoteur n'a pas été en mesure de répondre aux questions des citoyens à propos de la quantité d'émission des gaz à effet de serre produite par la construction et le fonctionnement du terminal en prétextant que cette question sera évaluée plus tard, lors des évaluations environnementales. Nous critiquons cette manière de faire qui manque de transparence. En effet, on évite ainsi de répondre à des préoccupations



fondamentales des citoyens en reportant des réponses qui seront divulguées dans un document de plus de 3000 pages dont la lecture exhaustive et complète est pratiquement impossible pour la majorité des citoyens.

Dans la section 5.2.5, on parle d'un sondage qui a été réalisé en février 2005 par la firme Léger Marketing. Une information a été omise : Combien de répondants ont refusé de répondre? Nous aimerions avoir des réponses à cette question. De plus, nous demandons à l'Agence de tenir compte que ce sondage a été effectué au moment même où le promoteur était en cours de séances d'information (en plus de l'information postale reçue à toutes les semaines durant quatre semaines) et de campagne intensive auprès des médias et de la population sondée. L'échantillonnage recevait donc une influence marquée du promoteur. Ainsi, si des opposants au projet avaient effectué un sondage en plein milieu de campagne médiatique soutenue et de séances d'information défavorables au projet, avec les mêmes moyens financiers que le promoteur, les sondages auraient certainement été défavorables à l'endroit du projet.

Dans l'annexe F2, nous jugeons que le promoteur ne nous présente pas le pire scénario d'accident. En effet, il ne considère pas que toute la cargaison du méthanier s'échappe au complet. Nous désirons que ce scénario soit exposé par le promoteur puis considéré par l'Agence.

Par ailleurs, nous avons perçu que le promoteur a entrepris des modifications minimales quant aux inquiétudes des citoyens. Au niveau de la sécurité, on propose un agrandissement de la zone d'exclusion de 100 m ( lors du bilan de la consultation d'avant-projet, cette zone était de 400 m et au projet défini, elle se situe à 500 m ). Comment les citoyens peuvent-ils se sentir vraiment en sécurité avec 100 m de distance de plus? Nous demandons des explications à ce sujet. De plus, les modifications qui ont été effectuées nous semblent évidentes et nous comprenons mal pourquoi la majorité de celles-ci n'ont pas été intégrées dans le projet dès le départ. Aucune étude n'a été réalisée pour savoir si les modifications proposées ont diminué les inquiétudes des citoyens quant à leur sécurité. Nous demandons à ce que le promoteur s'avance sur cette question.

Parmi les inquiétudes des citoyens, il y a celle de « la crainte de faire les frais d'un commerce avec les États-Unis ou du développement d'une filière de production thermique d'électricité ». À cela, le promoteur répond que son plan d'affaires prévoit un commerce pour le Québec et l'Ontario seulement. Par ailleurs, il faut comprendre qu'il ne s'engage pas à ne pas vendre de gaz naturel dans le futur aux États-Unis. Il ne s'engage pas non plus à ne pas favoriser le développement d'une filière de production thermique d'électricité. Compte tenu des besoins énergétiques imposants de notre voisin ainsi que la résistance des citoyens américains à ce type d'installation, il serait normal de croire que le promoteur ou ses partenaires visent ce marché. Les craintes des citoyens deviennent donc fondées. Nous demandons alors que le promoteur prenne des engagements qui rassurent les inquiétudes des citoyens en ce sens.

De façon précise, le promoteur ne répond pas à plusieurs préoccupations des gens du milieu. (voir section 5.2.6 tome 2)

De surcroît, à la section de la consultation des autorités gouvernementales, on ne précise pas s'il y a eu rencontres avec des ministres, qu'ils soient fédéraux ou provinciaux. Si de telles rencontres ont été effectuées, elle doivent être spécifiées. À ce titre, l'étude nomme des personnes seulement lorsqu'ils sont biologistes. Nous croyons que plus de transparence est requise.

De façon générale, les lieux où les séances d'information ont été tenues ne sont pas indiqués alors que les directives l'exigent.

Finalement, lorsque l'on parcourt cette section, il s'en dégage que le promoteur attend beaucoup que les gens se prononcent et fassent part de leurs commentaires. C'est au promoteur de consulter le public. Ce sont souvent des consultations déguisées, le promoteur ne cherche pas à aller au-devant des gens pour aller chercher leur opinion ou leurs commentaires. On a l'impression qu'il fait le minimum requis, sans répondre à l'ensemble des préoccupations des citoyens.

## Conclusion

La raison d'être du terminal en elle-même nous laisse perplexes : nous souhaitons généralement limiter la destruction de l'environnement, utiliser nos ressources d'une façon responsable et préserver notre qualité de vie. De manière globale, la société accepte de concilier des objectifs qui s'opposent et nous estimons que nous en sommes capables. L'étude d'impact sur l'environnement dont nous avons entrepris l'étude afin d'émettre ces commentaires nous a semblé incomplète en regard des directives. Nous avons aussi été surprises de constater qu'elle nous semblait manquer de rigueur, nous nous attendions à un document beaucoup plus précis et à ce que les éléments présentés reposent sur des bases plus solides que sur certaines hypothèses avancées et à ce que certains impacts ne soient pas autant minimisés.

Nous souhaitons donc que les commentaires que nous avons émis et les questions présentes dans ce document contribueront à bonifier l'évaluation de ce projet. Nous adhérons aux principes du développement durable mais nous tenons à faire remarquer que toutes les formes de développement ne sont pas de nature durable et nous déplorons la tendance actuelle à qualifier tout projet de durable.

Nous tenons à la qualité de notre environnement et nous souhaitons que les enfants que nous côtoyons à chaque jour aient la chance de vivre dans un environnement qui ne soit pas trop dégradé. Nous sommes inquiètes quant aux conséquences des changements climatiques mais encore davantage par notre inaction face à ce problème. Nous souhaitons que notre société pose un ensemble de gestes énergiques pour réduire notre effet sur notre planète.

Nous, nous faisons des efforts pour réduire l'usage de notre voiture personnelle, nous économisons l'eau chaude et l'électricité, nous faisons des efforts. Nous le faisons pour nous-même mais aussi parce que nous sommes d'avis que nous pouvons tous réduire notre contribution au réchauffement du climat. Nous ne souhaitons pas qu'un seul projet vienne détruire tous ces efforts, nous exigeons que le promoteur de Rabaska fasse preuve de plus de rigueur et démontre hors de tout doute qu'il contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Alors seulement à ce moment, nous pourrons évaluer les autres aspects du projet.

Nous agissons pour notre environnement, nous sommes fières de le faire. Peut-être que nos enfants nous en seront reconnaissants. Si nous y arrivons...