

*plus
particulièrement, les ouvrages et activités [...].*

À la fin de l'exploitation (ou après un accident majeur), la remise en état des lieux pour un site qui prend 3 ans à construire sera longue et difficile. Les impacts de la démolition ne sont pas décrits mais ils seront importants et incontournables. Comment éliminer les réservoirs autrement que par dynamitage? Une évaluation toute préliminaire devrait être faite des impacts liés à la restauration du site car ils auront lieu si le projet se réalise et ils viennent s'ajouter logiquement aux impacts de construction et d'utilisation. Un projet ne devrait être acceptable que si la totalité des impacts qu'il génère est effectivement prise en compte. Comment savoir si un projet est effectivement acceptable si son cycle de vie n'est pas décrit complètement?

- *Une jetée capable de recevoir des méthaniers dont la capacité varie entre 138000 m³ et 160000 m³.*

Le port ne recevra-t-il pas d'autres types de méthaniers? Ces derniers ne sont-ils pas destinés à prendre encore du volume compte tenu des coûts de transport ?

- *En plus des éléments énumérés au Tableau 2 de la directive du Québec, les promoteurs doivent, sans s'y limiter, utiliser la liste suivante pour décrire les principales composantes des milieux biophysique et humain:
[...]
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); les effets sur le tourisme, notamment le tourisme nautique et plus particulièrement le passage des paquebots de croisière;*

Le promoteur ne fait pas une description des pertes infligées à la navigation de plaisance du fait notamment de la perte du chenal de sécurité actuel qui se situe dans la zone d'implantation du terminal.

Le promoteur n'indique pas les impacts du projet sur la venue des bateaux de croisières et commerciaux.

- *les niveaux de lumière nocturne actuels aux endroits où l'on prévoit une augmentation relativement importante de l'éclairage pour les besoins du projet.*

Il n'y a pas de description des conditions avant construction du quai où se concentreront les impacts de lumière nocturne (1 nuit complète de déchargement tous les 6 jours) pour le milieu aquatique. On sait que l'eau du fleuve n'est pas particulièrement transparente mais on ne sait pas s'il y aura un impact sur la migration des anguilles (qui se déplacent surtout les nuits sans lune), sur d'autres migrations de poissons ni sur les éperlans arc-en-ciel dont le statut de population vulnérable a été recommandé en 2003. Y aura-t-il un impact sur les voiliers d'oies et d'outardes qui se déplacent également la nuit? Quel sera l'effet de cette lumière pour les résidents de l'île d'Orléans situés immédiatement en face

du terminal. Y aura-t-il un effet sur la valeur des habitations?

- *les effets sur l'environnement sonore, aux limites des sites et aux points sensibles (écoles, hôpitaux et secteurs résidentiels), y compris les niveaux sonores sous-marin dans le secteur du terminal maritime. Les promoteurs fourniront une carte indiquant la localisation des points sensibles et les niveaux sonores avant la réalisation du projet et les niveaux sonores prévus pendant la construction et l'exploitation du projet pour chacun des points sensibles; les effets, sur la population et la faune, liés à l'augmentation des niveaux de lumière nocturne aux différents sites du projet.*

Produire la carte de bruit avant réalisation du projet allant jusqu'au site maritime. Cette carte n'est pas présentée dans les figures de l'analyse sonore. La notion de niveaux sonores sous-marins est pertinente car on prévoit utiliser 6 MW de puissance pour vider le méthanier (environ 7000 chevaux vapeurs) durant toute la période de transfert (15 heures par bateau environ, une fois tous les 6 jours). Le bruit sera constant et fixe durant toute cette période. Un changement important par apport aux conditions actuelles! Faire l'évaluation des impacts pour la faune aquatique. Les pompes de surpression au pied de la falaise feront-elles du bruit? Les cartes sonores présentées ne semblent pas l'indiquer. Les 3 tuyaux de transfert de 16 pouces en aérien sur le quai et la passerelle seront-ils également silencieux lorsque le transfert sera en cours? Les cartes sonores ne semblent pas indiquer leur présence non plus. Lors du refroidissement et du réchauffement, ces 3 tuyaux seront-ils silencieux également? Les bruits de transfert ont été évalués pour les résidents de la rive sud mais seront-ils perçus et dérangeants pour les résidents de l'île d'Orléans situés juste en face du terminal? Pourrait-il y avoir un effet négatif sur la valeur des maisons et jusqu'où cet effet se ferait sentir?

Quel sera l'effet des bruits sur la migration des poissons ou sur leur utilisation du secteur (chenal et rives). Rappelons que le projet s'implante pour 45 ans et qu'il pourrait avoir un effet cumulatif en plus de son effet à court terme. Pourrait-il y avoir un effet sur les voiliers d'oiseaux migrateurs qui longent le fleuve ou qui se retrouvent en grand nombre sur les battures de Beauport?

- *Dans le cas d'effets résiduels inévitables, les promoteurs peuvent proposer des mesures de compensation pour le milieu biotique, pour les citoyens et les communautés touchés.*

Que propose le promoteur pour la navigation de plaisance qui ne peut plus longer la rive sud dans cette partie du fleuve (la rive de l'île d'Orléans n'est pas utilisable comme chenal de sécurité) mais devra passer par le chenal à cause du terminal maritime?

- *L'analyse de l'importance des effets doit contenir suffisamment d'information pour permettre aux autorités concernées et au public de comprendre et d'évaluer le raisonnement des promoteurs. Si des effets négatifs importants sont identifiés, les promoteurs devront déterminer la probabilité que ces effets se produisent. Les promoteurs discuteront également du degré d'incertitude scientifique liée aux données et aux méthodes utilisées dans le cadre de leur analyse environnementale.*

pas obliger l'élaboration de plans d'urgence pour tous les résidents des côtes nord et sud sur tout le tronçon du chenal entre l'Île aux Coudres et Lévis? Quelles actions prendra la Sécurité civile?

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?

Concernant le méthanier au quai de Lévis et sur le chemin du retour

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?

L'apponement de Lévis emprunte au chenal et se situe dans une courbe, ce qui augmente la probabilité d'un abordage accidentel provoqué par une erreur humaine ou un bris mécanique. Le courant au quai est particulièrement fort, ce qui augmente la gravité des abordages qui pourraient survenir. De plus, de forts vents pourraient y accumuler des glaces rendant difficile, voire impossible, l'accostage ou les départs d'urgence.

Après le déchargement, le méthanier devra attendre une marée favorable avant d'emprunter la Traverse du Nord à cause des hauts fonds. Devra-t-il s'ancrer face à Saint-Michel-de-Bellechasse, là où les changements de course du fleuve et les forts courants rendront sa position périlleuse? À cet endroit, le méthanier ne devient-il pas une cible particulièrement vulnérable pour les autres bateaux? L'ancrage est-il fiable dans toutes les conditions de glaces? La zone de sécurité autour du méthanier à l'ancre sera-t-elle revue à la hausse pour tenir compte de son mouvement autour du point d'ancrage? Affectera-t-elle la navigation commerciale descendante et montante? Aura-t-elle un effet sur la navigation de plaisance? Comment sera assurée la sécurité de la navigation durant toute la période où le méthanier est à l'ancre? Qui paiera pour ces besoins additionnels nécessaires autour d'un méthanier?

Dans ce contexte, 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 industrielle supplémentaire dans le paysage d'une région considérée comme un joyau du patrimoine mondial. De plus, le pont et l'apponement (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. Les navires de plaisance se verront obligés d'emprunter le chenal maritime à la hauteur du port avec les risques d'accidents accrus que cela implique. Les zones de sécurité autour des méthaniers en déplacement entre Lévis et l'île aux Coudres pourraient également exiger des plaisanciers une nouvelle attitude (et des équipements appropriés) pour naviguer en sécurité dans ce secteur. si la zone d'exclusion autour du méthanier les oblige à sortir du chenal balisé. Cette contrainte touche directement la sécurité des plaisanciers..

Association de l'Île d'Orléans contre le port méthanier

Pour des informations supplémentaires, contacter
Louis Duclos, ((418)828-2637), allosu@videotron.ca
ou Normand Gagnon, ((418)828-9395), nogagnon@videotron.ca