



LES AMIS DE LA VALLÉE DU  
**SAINT-LAURENT**

**présente son mémoire sur le**

**Projet d'implantation du terminal méthanier  
RABASKA  
et des infrastructures connexes**

**À LA COMMISSION CONJOINTE  
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
ET DE L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

**Janvier 2007**

## TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'organisme et son intérêt au projet.....	3
Sommaire des préoccupations à la source de nos recommandations.....	6
1. L'importation de gaz naturel.....	9
2. La navigation et les activités portuaires	
Des navires méthaniers dans le Saint-Laurent.....	10
La route de navigation.....	13
L'entretien et la construction de méthaniers.....	14
L'importation de gaz naturel par navires et terminaux méthaniers.....	15
3. Le terminal méthanier	
Le secteur d'implantation des installations fluviales et riveraines.....	15
Le secteur dans son ensemble et le développement industriel.....	18
La protection des zones résidentielles	
4. Le corridor de service, la plate-forme et la jetée.....	19
Les impacts.....	23
Les usages	
Les atténuations et les compensations proposées par Rabaska.....	24
L'évaluation des mesures proposées par Rabaska.....	25
L'élargissement nécessaire en matière d'atténuation et de compensation	
Conclusion.....	29
Annexe: Résumé.....	31
Documents déposés (Fichier numérique et document imprimé):	
B. Dossier de présentation de l'organisme <i>Les Amis de la vallée du Saint-Laurent</i>	
C. Saint-Laurent Vision 2000, <i>Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent</i> , rédacteurs : Pierre D'Arcy, Jean-François Bibeault, Comité de concertation Navigation, 2004, 111 pages	
D. Forum de concertation sur le transport maritime, <i>Rapport compétitivité –     environnement</i> , Ministère des Transports du Québec, avril 2006, 13 pages	

## PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

*Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL)* est un organisme à but non lucratif voué à la protection et à la promotion du patrimoine que représente le fleuve Saint-Laurent. Notre organisme est engagé dans des dossiers visant les domaines d'intérêt de l'environnement naturel et social et les préoccupations d'ordre économique, esthétique ou historique qui commandent une analyse critique et une prise de position en faveur du respect de l'ensemble des valeurs du patrimoine du Saint-Laurent et de son développement durable. Depuis sa fondation en 1986, ses activités ont favorisé une large représentativité et l'adhésion de membres provenant de l'ensemble du Québec. Ainsi, au cours des dernières années, notre organisme s'est engagé dans des actions et des dossiers de concertation touchant des champs d'expertise variés :

- l'organisation et les pratiques de la navigation ;
- l'analyse des risques en matière de pilotage ;
- l'exploration gazière et pétrolière dans l'estuaire et dans le golfe ;
- l'aménagement du littoral du fleuve à Québec ;
- l'optimisation de la voie maritime et la conservation des ressources en eau du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Parmi ses autres activités qui confirment tant son intérêt que son expertise et l'incitent à présenter son analyse critique à ces audiences publiques, nommons :

- son action pour la reconnaissance du Saint-Laurent comme patrimoine national ;
- sa contribution à l'élaboration de la Politique de l'eau du gouvernement du Québec en ce qui touche le Saint-Laurent ;
- sa participation à l'élaboration de la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec ;
- sa présence au Forum de concertation du transport maritime et fluvial ;
- sa présence au Comité de concertation Navigation du Plan Saint-Laurent ;
- sa présence au Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbures en milieu marin ;
- sa participation à plusieurs audiences publiques consacrées à l'évaluation des impacts de projets de développement et de mise en valeur du Saint-Laurent.

Diverses publications attestent cet intérêt et cette expertise. Citons :

- Du kayak au cargo, Un fleuve pour tous, recueil consacré à la navigation sur le

Saint-Laurent, sous la direction de Paulyne Gauvin, Paulymedia, Lotbinière (Québec), 1999. 250 pages (*Un exemplaire est déposé à la Commission avec ce mémoire*)

- Le pilotage maritime sur le Saint-Laurent et l'analyse des risques - Synthèse sommaire des informations et des analyses, par Les Amis de la vallée du Saint-Laurent et Société linnéenne du Québec, 2003, 145 pages (*Document DA1 de la documentation déposée au BAPE pour le présent projet*)
- *À la découverte du Saint-Laurent*, Jean GAGNÉ, sous l'égide des Amis de la vallée du Saint-Laurent, Les Éditions de l'Homme, Montréal, 2005, 335 pages.
- *Mémoire Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna*, présenté par Les Amis de la vallée du Saint-Laurent à la Commission conjointe du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, juin 2006, 23 pages.

**(Voir un dossier de présentation plus complet de l'organisme dans le dossier déposé B)**

### **Notre intérêt pour le projet RABASKA**

Le projet d'implantation par RABASKA d'un terminal méthanier sur la rive sud du Saint-Laurent à Lévis, (désigné par la suite comme : le projet) préoccupe les AVSL à divers titres :

- par sa justification d'abord comme projet d'importation par voie maritime de gaz naturel, source d'énergie s'ajoutant à d'autres moins polluantes existant au Québec;
- par ses nombreux impacts sur le Saint-Laurent ensuite, du fait de la navigation et des installations et activités portuaires qu'il suppose;
- par ses impacts sur le paysage, sur l'environnement aquatique et riverain ainsi que sur les usages en cours dans le milieu fluvial et terrestre où il s'implante.

### **NOTE:**

Ce mémoire ne traitera pas les questions relatives à la sécurité, qu'ils s'agissent du transport méthanier par navires, de la présence des installations contenant du gaz naturel ou de l'exploitation de ces installations. Ces questions sont absolument majeures mais nous estimons n'avoir pas la compétence et les ressources suffisantes pour en traiter. Nous savons aussi qu'elles seront susceptibles d'être analysées de façon exhaustive, documentée et approfondie par de nombreux intervenants. Et surtout,

nous espérons que ce sujet, parmi les plus importants, fera l'objet d'un examen complet et approfondi ainsi que de recommandations responsables de la part de la Commission et des ministères de la compétence de qui cela relève.

## SOMMAIRE DES PRÉOCCUPATIONS QUI SONT À LA SOURCE DE NOS RECOMMANDATIONS

Les analyses qui, dans l'étude de ce projet, nous ont conduits à nos recommandations se réfèrent aux constats suivants que nous avons faits du projet et qui nous ont préoccupés:

- **Un projet qui va à l'encontre des énoncés du gouvernement du Québec dans *La Stratégie énergétique du Québec 2006-2015***

Le développement d'infrastructures pour promouvoir chez-nous et d'une façon plus large auprès de nos voisins le développement du gaz naturel va à l'encontre des orientations du gouvernement du Québec tel qu'il les exprime dans sa Stratégie énergétique (Voir plus loin) . Ainsi, l'utilisation projetée par Rabaska de la voie navigable du Saint-Laurent pour l'augmentation de la disponibilité au Québec et en Amérique du Nord du gaz naturel est en contradiction avec cette stratégie.

Le gaz naturel est une source d'énergie non renouvelable, polluante et source d'émissions de gaz à effet de serre (GES), bien que moins que d'autres sources, tels le charbon et le pétrole, davantage utilisés par les autres provinces canadiennes et les Etats-Unis. Le gaz naturel est cependant déjà présent au Québec ; il y occupe une place importante et il n'est généralement pas remplaçable à court terme par une source d'énergie moins polluante.

Rien dans le projet présenté ne met de limites à la mise en marché du gaz naturel qui serait importé, en termes de quantités ou de cibles sectorielles pour la mise en marché.

- **L'absence de réflexion, d'analyse et d'orientations précises sur le développement portuaire méthanier au Québec**

L'avènement d'infrastructures portuaires adaptées à l'accueil de méthaniers en terre québécoise est nouveau et, dans l'espace de quelques mois, 3 projets –Cacouna, Lévis et Grande-Anse à Saguenay- ont été soumis à la société québécoise sans qu'il n'y ait eu une réflexion d'ensemble par les gouvernements du Canada et du Québec sur ce nouveau type de développement maritime et portuaire. Nous n'avons donc

actuellement aucune assurance que les gouvernements sauront mettre en place, à son sujet, des conditions adéquates d'implantation, de développement, d'organisation et de mise en oeuvre. Nous comprenons que seules les audiences conjointes du BAPE et de l'ACÉE et les analyses ministérielles qui les accompagneront, limitées chaque fois à un projet particulier, constitueront sa source d'information et d'analyse. Nous ne pouvons que le déplorer, même si nous avons en haute estime le processus du BAPE et de l'ACÉE. Bref, nous constatons une fois de plus que le gouvernement réagit à la pièce plutôt que d'être proactif et se soucier d'orienter les développements à venir vers le développement durable.

- **Un examen insuffisant de l'arrivée d'un nouveau type de navires sur le Saint-Laurent**

Le recours à des méthaniers, des navires de gros calibre d'un type nouveau pour le Saint-Laurent, nécessite de vérifier, avant l'acceptation d'un tel projet, s'ils ne présentent pas de dangers sur le fleuve pour la sécurité humaine et environnementale et s'ils ne risquent pas de nuire au reste du trafic maritime et aux autres usages maritimes du Saint-Laurent tels la pêche, la navigation de plaisance et le tourisme nautique. Ce que le dossier révèle à ce sujet est trop étroit dans ses perspectives et insuffisant

Face à cette éventualité soumise à l'examen des gouvernements de l'arrivée d'une nouvelle flotte de navires sur le Saint-Laurent, force est aussi de constater que les gouvernements ne démontrent pas, à venir jusqu'à maintenant, de volonté ou de capacité de négocier des avantages en matière d'entretien et de construction de navires susceptibles de favoriser, socialement, économiquement et environnementalement le développement durable de notre fleuve.

- **Des pratiques de développement durable de ce projet non énoncées par le promoteur**

En regard des impacts environnementaux

L'implantation en rive d'un terminal méthanier est une première sur le Saint-Laurent et commande de vérifier si elle ne risque pas d'entraîner des impacts dommageables importants sur

- a. des zones résidentielles riveraines proches, à occupation forte ou moyenne (risques en matière de sécurité, atteintes à la qualité de vie, atteintes à la richesse paysagère) ;

- b. des zones riveraines proches à vocation écologique (conservation), patrimoniale ou touristique (risque d'impossibilité ou de difficultés pour l'épanouissement de ces vocations par une transformation de toute la zone en zone industrialo-portuaire).

En regard des impacts sur le paysage et les usages

L'implantation, plus particulièrement, dans la falaise, sur la berge et dans le fleuve, de conduites de grand gabarit, d'une plate-forme surélevée aux dimensions importantes et d'une jetée de 500 mètres presque perpendiculaire à la rive présentent des impacts dommageables évidents et majeurs sur le paysage fluvial et riverain et sur les usages récréatifs et touristiques de la rive et du fleuve. La valeur de ces éléments doit être considérée comme importante puisque l'emplacement offre, notamment, un paysage de la rive sud parmi les plus beaux ainsi qu'un panorama fluvial ouvrant sur la majestueuse entrée de la ville de Québec et sur le paysage bucolique de l'Île d'Orléans. Le promoteur n'a pas fait la démonstration dans son projet qu'il comprenait suffisamment la valeur du *front de mer* et la difficulté d'y rehausser l'esthétique et d'y réduire les irritants et les impacts. On déplore d'ailleurs une cicatrice, déjà, dans ce panorama : il s'agit de la ligne de transport d'électricité de Hydro Québec qui chevauche effrontément le fleuve Saint-Laurent en passant par l'Île-d'Orléans pour joindre les deux rives du fleuve.

- **L'absence de politique de protection des paysages au Québec**

Une fois de plus, il apparaît que le gouvernement du Québec n'a pas encore de politique en matière de protection du paysage. Si une telle politique existait, les promoteurs pourraient avoir accès à des zones moins critiques et plus acceptables pour le développement de leurs projets. Le cahier de charges serait adapté au respect de l'environnement de ces zones et les communautés seraient, à cet égard, plus favorables aux projets qui leur seraient soumis.

## 1. L'IMPORTATION DE GAZ NATUREL

Du point de vue de l'intérêt public, la raison d'être du projet, exprimé par le promoteur, est de diversifier les sources de gaz naturel disponibles au Québec, en vue d'en sécuriser l'approvisionnement et d'en modérer les prix par le jeu de la concurrence entre les sources.

Dans son document *L'Énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, le gouvernement du Québec écrit, page 6, sous le titre : *Devenir un leader du développement durable : Le développement énergétique privilégié par le gouvernement place au premier rang les filières d'énergie les plus propres*. Et il cite à ce titre l'hydroélectricité, l'énergie éolienne et les économies d'énergie. Il ne cite pas le gaz naturel.

Nous craignons qu'une autorisation gouvernementale qui serait donnée au projet facilite et encourage le développement du recours au gaz naturel en lieu et place du recours aux « filières d'énergie les plus propres » que le gouvernement entend privilégier dans sa Stratégie. Notre crainte est d'autant plus vive que, dans sa Stratégie énergétique 2006-2015, le gouvernement fixe un objectif chiffré et donc limité au développement qu'il autorisera ou favorisera dans les prochaines années à ces filières dites plus propres (4500 MW d'hydro-électricité, 4000 MW d'énergie éolienne, cibles d'économie d'énergie diversifiées selon les filières), alors qu'il s'abstient d'évoquer quelque limitation que ce soit au développement de la disponibilité du gaz naturel. Il n'y parle que de sécurisation de cette filière.

Nous savons par ailleurs que le gaz naturel est une énergie moins polluante que d'autres, par exemple le charbon et le pétrole, et qu'il peut y avoir intérêt à ce qu'il se substitue à ces dernières. Nous savons aussi que le gaz naturel occupe actuellement une place importante au Québec et qu'il n'est généralement pas remplaçable à court terme par une source d'énergie moins polluante. Nous savons encore, enfin, que le gaz naturel offre une alternative pour de nouveaux développements où il ne serait concrètement pas possible de recourir à des énergies moins polluantes comme l'hydroélectricité ou l'éolien.

Dans l'hypothèse que le projet Rabaska pour l'importation de gaz naturel par la voie du Saint-Laurent soit accepté et que de nouvelles quantités de gaz naturel soient mises en marché à partir de Rabaska, ce gaz naturel ne devrait être mis en marché qu'à la

condition de n'être utilisé que :

- là où il est déjà utilisé, à moins qu'il puisse y être remplacé par une source d'énergie moins dommageable;
- là où il pourrait permettre de nouveaux développements, à condition que ces développements ne puissent se faire par recours à des sources d'énergie moins dommageables.

Les gouvernements ont seuls l'autorité pour réglementer la mise en marché des sources d'énergie.

### **Recommandation**

**1.1-** Le projet d'implantation du terminal méthanier à Lévis ne doit être autorisé que si les gouvernements du Canada et du Québec mettent en place des dispositions pour que le gaz naturel ainsi importé ne se substitue pas à des énergies moins polluantes là où de telles énergies sont utilisées et qu'il n'y soit recouru pour des développements nouveaux que là où il ne serait pas possible de recourir aux économies d'énergie ou à des énergies moins polluantes.

## **2. LA NAVIGATION ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES**

### ***Des navires méthaniers dans le Saint-Laurent***

Le projet Rabaska comporterait l'utilisation de navires méthaniers et leur transit dans le Saint-Laurent entre l'océan Atlantique et le terminal de Lévis. Ce serait, pour le Saint-Laurent, un nouveau type de navires et leur utilisation serait généralement soumise aux mêmes règles et pratiques que les autres navires marchands.

Le Saint-Laurent est actuellement une voie maritime sous-employée au regard de ses possibilités et du trafic maritime tant local que mondial. Si le transit de navires méthaniers devait être autorisé, ce projet représenterait un développement pour le transport maritime sur le Saint-Laurent. Ce développement ne serait cependant acceptable que s'il s'inscrivait dans le développement durable, ce qui, en l'occurrence, impliquerait le respect de la diversité des écosystèmes que représentent le fleuve, l'estuaire et le golfe et de ses riverains de même que l'harmonisation avec les autres usages du fleuve et de ses rives.

Il est bon de rappeler ici qu'une concertation importante s'est développée depuis plusieurs années entre les différents intervenants, en matière de navigation sur le Saint-Laurent, dans le but précisément d'intégrer le transport maritime sur le Saint-Laurent à la poursuite du développement durable par la société québécoise. Le Comité de concertation sur la navigation du Plan fédéral-provincial Saint-Laurent regroupe, depuis 1998, des représentants des milieux maritime, gouvernemental, environnemental et riverain, dont notre organisme, les Amis de la vallée du Saint-Laurent. Ce comité a élaboré une Stratégie de navigation durable actuellement en cours de mise en œuvre. On en retrouve la version complète dans le document C déposé avec ce mémoire et une version abrégée dans le document DB59 déposé devant la Commission. Cette stratégie prévoit notamment :

- la protection des écosystèmes et de la ressource eau notamment par le contrôle adéquat en matière de dérangement et de dommages aux mammifères marins, aux poissons, aux milieux riverains et insulaires sensibles, du fait, en particulier, pour ceux-ci, du batillage;
- la protection des écosystèmes et de la ressource eau également par le contrôle adéquat des rejets aériens, liquides et solides, le contrôle des risques de déversements d'hydrocarbures et le contrôle des risques d'introduction d'espèces exotiques;
- l'intégration des opérations de dragage et de disposition de sédiments éventuellement entreprises ou demandées, dans la gestion intégrée du dragage mise en place conjointement par les milieux maritimes, gouvernementaux, environnementaux et riverains dans le cadre du Plan Saint-Laurent;
- l'harmonisation de l'initiative et des opérations en matière de navigation avec les entreprises et les activités de navigation commerciales, de pêche et de plaisance déjà en place

Le Québec s'est doté en 2001 d'une Politique de transport maritime et fluvial (Voir [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/politique.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/politique.asp)). Au chapitre *La stratégie d'action*, un des objectifs a pour titre *Gérer les activités maritimes et portuaires dans une perspective de développement durable*, ce qui consiste notamment à:

- Développer et soutenir les partenariats publics et privés dont l'objectif est de trouver et de mettre en oeuvre les moyens concertés propres à atténuer les impacts environnementaux et sociaux des activités maritimes

et portuaires sur le Saint-Laurent.

Le Forum de concertation sur le transport maritime a pour rôle *de veiller à la mise en œuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec. Son mandat inclut également la réalisation du plan d'action et sa bonification à long terme, le tout conformément aux besoins et aux attentes de la communauté maritime et industrielle du Saint-Laurent.*

([www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/forum/index.asp#documentation](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/forum/index.asp#documentation))

Ce forum réunit le ministère des Transports du Québec et des représentants de l'industrie maritime, des transports ferroviaire et routier de même que du secteur des groupes environnementaux, représenté par Les Amis de la vallée du Saint-Laurent. Son plan d'action est basé sur les recommandations de rapports portant sur divers aspects. Le Rapport compétitivité – environnement (Voir document D déposé) recommande notamment de:

- s'inscrire dans le mouvement du transport maritime durable;
- suivre les démarches des ministères, des associations, de l'industrie et de la société civile en matière de transport maritime durable dans le Système Grands Lacs – Saint-Laurent.

Compte tenu de cette concertation en cours au Québec pour l'intégration du transport maritime dans la poursuite du développement durable, tout nouveau développement important de transport maritime sur le Saint-Laurent doit avoir le souci de s'organiser et de se mettre en œuvre dans le respect des principes et des pratiques promus par cette concertation.

## **Recommandation**

**2.1-** Le transit de navires méthaniers sur le Saint-Laurent, pour le compte du projet Rabaska, ne devrait être autorisé que si Rabaska s'engage à ce que ce transit soit organisé et mis en œuvre dans le respect des principes et des pratiques mis de l'avant au Québec par la Stratégie de navigation durable du Plan Saint-Laurent et par le Forum de concertation du transport maritime.

### ***La route de navigation***

Nous voulons attirer l'attention sur deux composantes particulières de la navigation sur le Saint-Laurent des navires méthaniers qui auraient à alimenter le terminal Rabaska. La première est une obligation qui serait imposée au trafic maritime sur le Saint-Laurent lorsqu'il compterait des navires méthaniers à la hauteur de la traverse de l'île aux Coudres et de la traverse du Nord. Cette obligation consisterait en ce que, par souci de la sécurité la plus grande possible, lorsqu'un méthanier serait engagé dans une de ces deux traverses, les autres navires devraient ne pas s'y engager à leur tour avant qu'ils ne soient, par rapport au méthanier, à une distance plus grande que ce qui est généralement de règle entre deux navires. Cette règle pourrait avoir pour effet de ralentir considérablement le trafic général sur le Saint-Laurent au point de même en diminuer la performance ou la quantité.

Il serait important que l'obligation soit élaborée de façon à se concilier avec les intérêts du trafic maritime dans son ensemble. Selon notre compréhension, le règlement de cette question relève du processus TERMPOL conduit par Transports Canada.

### **Recommandation**

**2.2-** Que la commission conjointe BAPE/ACÉE recommande que, dans le cadre du processus TERMPOL, Transports Canada élabore les obligations entourant le passage éventuel des méthaniers dans les traverses de l'île aux Coudres et du nord de façon à ce qu'elles se concilient avant tout à l'avantage de la sécurité et dans la mesure du possible avec les intérêts du trafic maritime général.

Une autre composante particulière de la navigation des méthaniers du projet Rabaska tient aux manœuvres importantes que ces navires aux dimensions imposantes auraient ou pourraient avoir à exécuter à leur arrivée au terminal ou à leur départ. Pareilles manœuvres dont virer, se mettre en travers de la voie navigable, accoster au quai planté en plein fleuve, se placer pour repartir en sens inverse sont des manœuvres inhabituelles à cet endroit relativement étroit et stratégique du fleuve. Nous craignons que ces manœuvres puissent présenter des risques particuliers et significatifs ou perturber le déplacement des autres navires.

À nouveau, selon notre compréhension, la prévention et la réduction sinon la suppression de ces risques doivent être traitées par le processus TERMPOL.

## Recommandation

**2.3-** Que la commission conjointe BAPE/ACÉE recommande que, dans le cadre du processus TERMPOL, Transports Canada propose les mesures propres à prévenir et réduire au maximum, sinon supprimer complètement, les risques que pourraient présenter les manœuvres éventuelles de méthaniers à l'arrivée et au départ du terminal tout en respectant le flux du trafic maritime.

### *L'entretien et la construction des méthaniers*

En matière d'entretien et de construction de navires, le gouvernement du Québec ne nous a pas prouvé, à venir jusqu'à maintenant, sa volonté ou sa capacité à négocier, lorsque l'occasion s'en présente, des avantages sociaux, économiques et environnementaux qui favorisent un développement durable de notre fleuve. À cet égard, la Norvège a su développer son industrie de chantiers navals en exigeant que les bateaux qui transportent ses ressources ou celles qu'elle favorise sur son territoire, soient construits dans ses chantiers. Le développement durable, dans cette perspective, devient moins une contrainte puisque les retombées pour le reste de la société sont à la hauteur des bénéfices qu'en retirent les promoteurs.

Cette préoccupation est particulièrement d'actualité, puisque le Québec est en train de perdre son expertise et son patrimoine en matière de construction navale. Hier c'étaient les chantiers de la Davie à Lévis et aujourd'hui ce sont les chantiers maritimes Verreault aux Méchins qui subissent une menace de fermeture.

## Recommandation

**2.4-** Que, dans l'éventualité où le projet Rabaska serait autorisé, les gouvernements du Canada et du Québec accompagnent cette autorisation d'une entente avec le promoteur en vertu de laquelle l'entretien et la réparation éventuelle des méthaniers utilisés pour le projet seraient confiés aux chantiers navals québécois en mesure de réaliser ces travaux, de même que la construction des nouveaux méthaniers éventuellement nécessaires dans l'avenir.

### ***L'importation de gaz naturel par navires méthaniers et terminaux méthaniers***

L'importation de gaz naturel par navires méthaniers et terminaux méthaniers au Québec, proposé par le projet sous évaluation, serait une réalité nouvelle et déterminante. Elle marquerait à la fois et de façon importante l'économie de l'énergie au Québec, la vie sociale des riverains des terminaux et des gazoducs et l'environnement dans lequel ce transport par navires se ferait de même que celui dans lequel ces ouvrages seraient construits et exploités. Plusieurs projets sont actuellement mis de l'avant au Québec comme dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Avant de nous autoriser à prendre cette nouvelle voie énergétique, il serait important d'examiner de manière globale et approfondie comment faire en sorte que cette voie s'inscrive dans la poursuite du développement durable du Québec. L'autorité et l'initiative des gouvernements du Canada et du Québec sont donc nécessaires.

#### **Recommandation**

**2.5-** Que les gouvernements du Canada et du Québec mettent en route le plus rapidement possible une procédure d'examen public de l'ouverture éventuelle du Québec à l'importation de gaz naturel par navires méthaniers et terminaux méthaniers. Cet examen, fait avec la participation du public, devra porter sur les impacts d'un tel développement aux plans économique, social et environnemental avec pour objectif de vérifier s'il peut s'inscrire dans la poursuite du développement durable, et si oui, comment.

### **3. LE TERMINAL MÉTHANIER**

#### ***Le secteur d'implantation des installations fluviales et riveraines***

Le secteur de la rive et du fleuve où Rabaska propose actuellement d'implanter les installations fluviales et riveraines du terminal méthanier est particulièrement riche aux plans écologique, paysager et patrimonial. Le paysage côtier des rives nord et sud est relié à l'histoire de la fondation de Québec et à sa situation géopolitique. Il est également exceptionnel car les secteurs aussi riches et aussi préservés jusqu'à présent, sont devenus rares sur le Saint-Laurent, particulièrement à proximité de zones urbaines et touristiques importantes. Enfin, ajoutons qu'il se situe dans un environnement d'ensemble unique, celui de la communauté métropolitaine de Québec,

marqué par la reconnaissance de son cœur historique comme faisant partie du patrimoine mondial de l'Unesco, la classification de l'île d'Orléans comme arrondissement historique et la proximité immédiate du parc de la Pointe-de-La Martinière en développement. Il est fréquenté par les amateurs de la nature, les passionnés du paysage, les fervents de la navigation légère et de l'écotourisme, par l'ensemble de la communauté des gens de plein-air et par les assidus de l'histoire du Québec.

Ce secteur de la rive et du fleuve se situe dans une zone plus large ayant fait l'objet de la procédure d'affectation dans le cadre du schéma d'aménagement. Cette procédure apparaît avoir eu, pour ce secteur plus large, une histoire assez complexe au cours des années (Voir DB27, DB47, DB49, DC4). Nous en retenons qu'il a été affecté à un usage industrialo-portuaire en 1987, en liaison notamment avec les projets, à l'époque, de la Société Inter-Port, en liaison aussi avec des préoccupations du Port de Québec (qui avait, semble-t-il, à l'époque, des projets de développement sur ce dont elle était le propriétaire foncier à cet endroit de la rive et du fleuve). Selon nos informations, la Société Inter-Port n'existe plus ou n'est plus active depuis de nombreuses années et le Port de Québec n'a plus manifesté d'intentions de développement sur ce secteur de la rive sud.

En 2001, on procède à la révision du schéma d'aménagement comme on y est tenu. On peut lire dans une présentation de la Ville de Lévis devant la Commission, intitulée *Précisions sur le Schéma d'aménagement révisé de l'ex-MRC de Desjardins (DB49)* :

*L'affectation industrialo-portuaire à l'est de Lévis est retirée. (...) Tout le secteur est ainsi intégré à l'intérieur d'une affectation AGRICOLE.(...)*

*Sous la rubrique 2 « infrastructures et équipements municipaux projetés (...), trois projets sont identifiés dont*

*Le port en eaux profondes et le parc industriel et portuaire (...)*

La présentation cite à ce sujet un extrait du Schéma d'aménagement révisé :

*La Rive-Sud possède le seul secteur de l'agglomération de Québec encore disponible pour accueillir une extension majeure des installations du Port de Québec. Aussi le schéma d'aménagement révisé identifie-t-il des zones destinées à l'aménagement d'un port en eaux profondes, d'un parc industriel majeur pouvant profiter de la présence d'un tel port et d'un corridor technique reliant ces deux équipements.*

La présentation se conclut comme ceci :

*Le Schéma d'aménagement révisé de l'ex-MRC adopté le 28 novembre 2001 par le règlement R-064 incluant toutes les cartes sont accessibles sur le site Internet de la Ville de Lévis (...) Ce règlement R-064 n'est jamais entré en vigueur, de sorte que c'est toujours le schéma d'aménagement de 1987 qui est encore en vigueur aujourd'hui.*

On n'explique pas pourquoi, précisément, le schéma révisé de 2001 n'est pas entré en vigueur.

Si on compare les cartes de 1987 et de 2001, il semble – mais ce serait bien sûr à vérifier sur des documents plus précis – que « le parc industriel majeur » encore prévu en 2001 parmi « les infrastructures et les équipements » couvre une zone plus restreinte que la « grande affectation INDUSTRIALO-PORTUAIRE » de 1987, malgré que, dit-on en 2001, « l'affectation INDUSTRIALO-PORTUAIRE à l'est de Lévis est retirée ». « Le port en eaux profondes » prévu en 2001 semble couvrir la même surface que ce qui était prévu à cet effet en 1987. La carte de 2001 indique aussi un peu à l'est, donnant sur le fleuve, le « Parc régional de la Pointe-de-La-Martinière ».

On décèle donc une volonté, en 2001, de ne plus consacrer l'ensemble du secteur comme industrialo-portuaire tout en prévoyant cependant un parc industriel majeur, un port en eaux profondes et un corridor technique les reliant. Il y a là un retrait certainement significatif. La signification que nous y voyons pour notre part est qu'il y a eu, plus qu'en 1987, prise de conscience de la richesse polyvalente de ce secteur et volonté de le laisser ouvert à diverses formes de mise en valeur et à de multiples usages.

Revenons-en maintenant au secteur plus particulier visé par Rabaska pour les installations fluviales et riveraines du terminal méthanier. Nous nous appuyons sur cette intention présumée du milieu de laisser le secteur ouvert à plusieurs usages, de façon notamment à pouvoir y affecter chaque secteur particulier à ce qui lui convient le mieux. Nous nous référons à ce que nous disions du caractère riche, exceptionnel et unique du secteur particulier visé par Rabaska, déjà largement fréquenté par divers usagers. Nous regardons les installations et les équipements envisagés par Rabaska à cet endroit du fleuve, de sa berge et de la falaise. Il nous apparaît évident que ce secteur n'est pas fait pour de telles installations. Il s'agit d'installations et d'équipements industriels. Elles n'ont pas leur place dans ce secteur. L'affectation et le zonage de ce secteur doivent les exclure.

## Recommandation

3.1- Que la commission conjointe BAPE/ACÉE recommande que, par le biais éventuellement d'un règlement de contrôle intérimaire, l'affectation et le zonage appliqués par les autorités municipales au secteur visé par Rabaska pour ses installations fluviales et riveraines exclue les infrastructures, installations et équipements de type industrialo-portuaire et favorise le maintien et le développement de la vocation écologique, patrimoniale et paysagère de ce secteur et des usages qui en découlent.

### ***Le secteur considéré dans son ensemble et le développement industriel***

L'implantation éventuelle du terminal projeté dans le secteur considéré dans son ensemble semble donner éventuellement ouverture à une possibilité que cette implantation soit le point de départ de l'actualisation de l'affectation industrialo-portuaire encore officiellement en vigueur pour ce secteur (Voir plus haut). Nous avons vu qu'une réflexion récente du milieu a conduit à envisager que le secteur ne soit plus massivement et exclusivement affecté au développement industrialo-portuaire mais ouvert à une multiplicité d'usages, en relation, souhaitons-nous, pour chaque secteur particulier, avec ses richesses propres. Nous pensons en particulier aux secteurs d'intérêts présents là en matière écologique, paysagère, patrimoniale et écotouristique. Cela ne peut se réaliser que si l'on prend les devants et que les mesures pertinentes soient prises à cet effet.

## Recommandation

3.2- Que la commission conjointe BAPE/ACÉE recommande que, par le biais éventuellement d'un règlement de contrôle intérimaire, l'affectation et le zonage appliqués par les autorités municipales à l'ensemble du secteur dans lequel Rabaska veut s'implanter, prévoie la possibilité d'usages différenciés dans les différentes parties de ce secteur, en relation avec leurs caractéristiques, qualités et ressources propres, notamment en matière écologique, paysagère, patrimoniale et écotouristique.

### ***La protection des zones résidentielles***

Il apparaît difficile, à la lumière des éléments fournis par le dossier et des informations échangées devant la Commission, de déterminer jusqu'où s'étendent les zones riveraines susceptibles de subir des impacts majeurs ou des risques potentiels importants de dommages dus à la présence et à l'exploitation éventuelles du terminal

projeté. De ce fait, nous ne sommes pas en mesure de percevoir s'il y a là des zones résidentielles à occupation forte ou moyenne et de faire des recommandations en conséquence sur cet aspect de la situation. Il est cependant essentiel que cet aspect soit couvert.

Nous pouvons par contre énoncer les paramètres que nous estimons prendre ici en considération soit recommander à la Commission d'analyser cet aspect de la situation de façon approfondie et en référence à ces paramètres et l'inviter à faire ses recommandations en conséquence.

### **Recommandation**

**3.3-** Que la commission conjointe BAPE/ACÉE fasse une analyse complète et approfondie de la question de savoir si les zones riveraines susceptibles de subir des impacts majeurs ou d'être à risque potentiel important de dommages contiennent des zones résidentielles à occupation forte ou moyenne. Dans l'affirmative, qu'elle considère comme une objection majeure au projet le fait que ce dernier affecterait une ou des zones résidentielles riveraines à occupation forte ou moyenne de façon qualitativement et quantitativement importante en matière de qualité de vie ou de richesse paysagère ou patrimoniale. De même, si elles devaient se trouver sous la menace de risques importants à la sécurité en termes de gravité et de probabilité. Dans ces cas, la Commission devrait recommander la non réalisation du projet.

## **4. LE CORRIDOR DE SERVICE, LA PLATE-FORME ET LA JETÉE**

Nous revenons maintenant de façon particulière sur les ouvrages projetés dans la falaise, sur la berge et dans le fleuve.

### ***Le corridor de service***

On a peu parlé aux audiences de ce que Rabaska projette de faire dans la falaise, à la hauteur de l'endroit visé, dans le fleuve, pour la jetée. D'où l'utilité de faire un rappel sur ce dont il s'agit. L'étude d'impact en dit:

*L'éloignement des installations terrestres par rapport au rivage nécessite la construction d'un corridor de service accueillant les diverses conduites et liaisons nécessaires (...). La longueur totale de ce corridor est d'environ 1,3 km et il*

*présente une dénivelée d'environ 60 m entre les installations riveraines et les installations terrestres.*

Le corridor de service est destiné au passage de la tuyauterie et des différentes liaisons, en particulier :

- *Deux conduites de déchargement de GNL;*
- *Une conduite de gaz naturel retour de gaz vers le navire;*
- *Une conduite d'air comprimé;*
- *Une conduite d'eau;*
- *Des câbles d'instrumentation et d'alimentation électrique.*

*Une route de service longe ce corridor.*

*(...)*

*Les deux conduites de déchargement de GNL ont un diamètre de 610 mm (24 po) et la conduite de retour du gaz un diamètre de 150 mm (6 po). Elles sont recouvertes de matériaux isolants et sont protégées par un caisson de béton enfoui sous la surface du sol, depuis le haut de la falaise jusqu'à l'intérieur des clôtures des installations terrestres. Entre les installations riveraines et le haut de la falaise, les conduites sont installées à la verticale sur environ 15 m de hauteur.*

*(...)*

*À partir des installations riveraines, la route desservant la jetée monte vers la route 132 avec une pente proche de 14 % (...). Les conduites d'eau, d'air et les câbles sont enfouis de manière classique dans une tranchée longeant la route de service. Au nord de la route 132, un chemin de service, destiné aux inspections, longe le caisson des lignes de déchargement au niveau du sol jusqu'au sommet de la falaise. En dehors des lyres d'expansion, le corridor a une largeur d'une trentaine de mètres, dont 6 m pour la route et 5 m pour le caisson. (PR3.3.1, Implantation d'un terminal méthanier à Lévis, Étude d'impact sur l'environnement, Tome 3, Terminal méthanier, Volume 1, Rapport principal, chapitre 4, 4.7.2, page 4.32 – 4.34)*

*La construction du corridor de service comprendra les travaux de préparation des terrains (déboisement, arpentage, excavation, terrassement, route de service), la réalisation du caisson en béton, la pose et les essais des tuyauteries, les travaux de remblaiement et de finition. (...) Au nord de la route 132, la route d'accès vers la jetée nécessitera d'importantes excavations pouvant atteindre près de 20 m de profondeur dans la section la plus encaissée. Dans ce secteur, la route s'encaisse dans le roc pour rejoindre l'élévation des installations riveraines en contrebas. Les lignes cryogéniques demeurent au niveau de la surface du terrain*

*naturel et rejoignent le bâtiment des pompes de surpression à l'extrémité de la falaise par une excavation verticale.* (Ibidem, 4.9.4, pages 4.86 – 4.87)

Ces descriptions donnent une idée de l'envergure des travaux et de l'importance des structures qui toucheraient la falaise. Retenons:

- Un corridor de service d'une trentaine de mètres de large préalablement déboisés, parcourant une dénivelée d'environ 60 m entre les installations riveraines et les installations terrestres et donc, notamment, entre le haut de la falaise et la berge (Pour cette dernière, on n'indique pas l'importance de cette dénivelée);
- L'installation, dans ce corridor, sur une largeur de 5m, de deux conduites de 610 mm de diamètre, protégées par un caisson, enfouies au niveau de la surface du terrain naturel;
- L'installation de ces conduites à la verticale entre les installations riveraines et le haut de la falaise sur environ 15 m de hauteur;
- Une route de 6m de large longeant le corridor et desservant la jetée, qui monterait vers la route 132 avec une pente proche de 14 % et qui nécessiterait d'importantes excavations pouvant atteindre près de 20m de profondeur dans la section la plus encaissée.

Cette échancrure béante, particulièrement large et profonde, pratiquée par le corridor de service projeté et imposée du haut en bas de la falaise, constituerait un dommage écologique majeur à ce milieu naturel de qualité. Elle engendrerait aussi une atteinte visuellement intolérable au paysage, renforcée par le caractère exclusivement industriel de ce corridor de service et de tout ce qui l'occuperait.

### ***La plate-forme***

La plate-forme qui prendrait place sur la berge serait en enrochement; l'emprise sur le fond fluvial serait d'environ 100m x 125m; la surface utile, à la partie supérieure, se situerait à une hauteur de 15,5m par rapport au zéro des cartes marines et mesurerait 60m x 80m. La plate-forme porterait deux bâtiments, l'un de 50m x 13m x 10m, l'autre de 20m x 9m x 5m.

Ce serait, écologiquement parlant, un ouvrage d'impact majeur. Ce serait autant de surface soustraite au lit du fleuve et aux habitats floristiques et fauniques, effectifs ou potentiels, qui y logent et autant d'espace-volume bloqué pour la circulation de l'eau et de la faune (poissons, amphibiens, oiseaux de rivage et sauvagine). Ce serait aussi un

volume important, massif, stérile et artificiel marquant visuellement un espace naturel de qualité.

### ***La jetée et le poste d'amarrage***

La jetée, qui permettrait d'accéder à l'appontement, s'avancerait sur 500 mètres dans le fleuve, selon un angle de 120 degrés avec la rive côté est. Elle comporterait 11 chevalets de support séparés d'environ 43m, chaque chevalet s'appuyant sur 4 à 8 pieux. Elle aurait une largeur de 10 m, ou peut-être seulement de 7 m. Son élévation irait de 15,5m en rive jusqu'à 9,5m à l'appontement. Les dégagements sous la jetée seraient, lors d'une grande marée (6,1m), de 7,4m près de la rive à 1,4m près de l'appontement. Elle comporterait des plates-formes à trois endroits, à la hauteur de la plate-forme, à 132m puis à 294m de celle-ci, accueillant des lyres de dilatation et des bâtiments de service et de contrôle; ceux-ci auraient 13m x 9m x 5m, sauf pour un, qui aurait 18m x 6,5m x 7m.

Le poste d'amarrage, au bout de la jetée, comprend l'appontement et neuf (9) cellules de protection, d'amarrage et/ou d'accostage, en W de part et d'autre de celui-ci. L'appontement serait de 56m x 35m; il serait à 6,9m par rapport au niveau moyen de l'eau. Il supporterait les équipements et la tuyauterie nécessaires au déchargement du GNL, en particulier une plate-forme surélevée accueillant les bras de déchargement et une cabine de contrôle. Les bras de déchargement, au nombre de quatre, s'élèveraient jusqu'à une vingtaine de mètres au-dessus de l'appontement. Huit (8) des neuf (9) cellules en W seraient reliées entre elles et à l'appontement au moyen de passerelles.

Se présentant ainsi, la jetée constituerait un ensemble de structures physiquement et visuellement très important et de grande étendue. Même si elle ne serait pas massive dans son allure générale, toutes ses composantes seraient de grand gabarit, aux dimensions toujours importantes et lourdes, de caractère totalement industriel et soumises avant tout à des exigences d'ingénierie. Dans le paysage ouvert qu'est le fleuve, elle serait une structure absolument impossible à éviter, à abstraire du paysage, que ce soit à partir du haut de la falaise à Lévis et Beaumont, ou encore des navires de croisières ou de plaisance circulant sur le fleuve, malgré ce qu'on en a prétendu aux audiences. S'implantant à la hauteur de secteurs de grande qualité naturelle, paysagère et patrimoniale comme le sont l'île d'Orléans et le secteur Est de Lévis, cette importante structure constituerait un élément totalement incongru et même, à la limite, déstabilisant.

### ***Les impacts***

Il ressort de ce qui précède que ces ouvrages constituent par eux-mêmes des impacts négatifs majeurs sur les écosystèmes fluvial et riverain et sur le paysage. Cela s'impose par soi-même et n'a pas à être démontré à outrance. Un relevé du nombre d'habitats, d'espèces ou d'individus éventuellement touchés, ou un mesurage des surfaces enlevées au lit naturel du fleuve par la plate-forme et par chaque pieu n'y ajouterait rien d'essentiel. De même, l'évaluation de l'intensité de la perception visuelle des atteintes au paysage selon la distance à laquelle on se trouverait de la falaise, de la plate-forme ou de la jetée et de son poste d'amarrage n'annulerait en rien la réalité physique de ces atteintes.

À cette évidence, s'ajoute le fait que ces ouvrages rejoindraient une liste déjà chargée d'empiètements plus ou moins du même type sur la rive et sur le lit du fleuve en amont et en aval. À s'en tenir aux dernières décades, citons la jetée et le quai d'Ultramar, le chantier Davie, les avancées dans le fleuve construites le long de la rue Dalhousie et à la Pointe-à-Carcy, la «baie» de Beauport, la marina de Saint-Laurent à Île-d'Orléans.. et la marina de Berthier-sur-mer (Le boulevard Champlain et l'autoroute Dufferin-Montmorency sont aussi des empiètements majeurs récents mais d'un autre type). Les nouveaux empiètements introduits par Rabaska s'inscriraient ainsi dans un processus de cumul important d'impacts majeurs, ce qui est aujourd'hui considéré comme un facteur aggravant en matière d'évaluation d'impacts environnementale. Enfin, autre facteur encore, la rive sud du fleuve en face de l'île d'Orléans est un des rares secteurs du Saint-Laurent resté essentiellement à l'état «naturel» et ayant gardé, dans la région, son cadre paysager rural; le projet Rabaska viendrait porter un coup grave, sinon décisif, à la richesse de ce secteur, si exceptionnelle.

Notons, en ce qui concerne le paysage, que ce projet est à nouveau l'occasion de déplorer l'absence, au Québec, d'une Loi du paysage. Pareille loi orienterait d'avance les responsables de l'aménagement du territoire et les promoteurs, de niveaux divers, désirant intervenir sur celui-ci dans les choix à faire et les dispositions à prendre au plan du paysage. Cela se fait en matière d'habitats et de milieux littoraux par exemple; pourquoi cela ne se fait-il pas encore en matière de paysages?

### ***Les usages***

Comme ce secteur offre des richesses écologiques et paysagères importantes, il est le lieu d'usages récréo-touristiques particulièrement intéressants et susceptibles de

continuer à se développer. Tourisme fluvial, nautisme, observation de la nature, contemplation du paysage, recherche de rapprochement avec l'histoire, fréquentation simple des lieux, écotourisme, loisirs de plein-air, les usages actuels et potentiels ne manquent pas, attirés par la qualité du milieu. La présence des ouvrages du projet Rabaska ne pourrait que diminuer de façon importante l'attrait du secteur, refroidir l'intérêt des usagers ainsi que compliquer sinon empêcher la pratique de la plupart de ces activités.

## **Recommandation**

4.1- Considérant les impacts locaux et régionaux importants sur les écosystèmes fluvial et riverain, sur le paysage et sur les usages qu'ils permettent, qui seraient dus à la présence dans la falaise, sur la rive et dans le fleuve du corridor, de la plate-forme et de la jetée projetées, nous recommandons que, pour une conservation de ces richesses à la hauteur de leur valeur pour les écosystèmes et pour la société et pour une possibilité d'usages à la hauteur des intérêts légitimes des usagers, cette présence ne soit pas autorisée.

### ***Les atténuations et les compensations proposées par Rabaska***

Conscient des impacts importants des ouvrages qu'il projette, le promoteur a cherché à les atténuer ou, selon le cas, à les compenser par diverses initiatives.

En matière d'atténuation, le promoteur a fait une première proposition relativement à la jetée. Une approche architecturale minimaliste, plastique et esthétique lui a été appliquée qui la ferait à la fois marquer le paysage d'une façon plus strictement linéaire et atténuerait, sa forte présence dans le paysage. Il y aurait là un progrès certain, mais qui pourrait sûrement être plus poussé encore, par exemple, par rapport à la jetée d'Ultramar.

Le promoteur propose aussi d'atténuer l'impact que la plate-forme et la jetée exerceraient par l'obstacle qu'elles mettraient à la circulation nautique le long de la rive et piétonnière sur celle-ci. Il offre le libre passage sous la jetée et sur la grève à la hauteur de ses installations, sur ce qui serait devenu sa propriété privée, fermée normalement à l'accès public.

Le promoteur a également mis de l'avant une mesure de compensation touchant certains des usages qui seraient affectés. L'objet de cette mesure est de faciliter l'accès

à la rive, améliorer les possibilités de contemplation du paysage et offrir des éléments d'interprétation de celui-ci, de l'histoire et des composantes du secteur et de la place et du rôle qu'y prendrait Rabaska. À ces fins, le promoteur s'engage à aménager un accès piétonnier depuis la 132 jusqu'à la grève, avec aire de service au départ, belvédère à mi-côte et panneaux d'interprétation. Il aménagerait également un escalier panoramique avec belvédère, à la hauteur de la jetée. Il s'agirait d'un parcours d'environ 1,6 km, descendant la falaise à l'extrémité ouest de sa nouvelle propriété, puis parcourant la grève jusqu'à la jetée, enjambant ensuite celle-ci et rejoignant finalement à l'est un sentier existant remontant vers Beaumont.

### ***L'évaluation des mesures proposées par Rabaska***

Il est intéressant de constater que le promoteur est lui-même conscient de l'importance des impacts que son projet occasionnerait au détriment du fleuve et de sa rive et des valeurs et des ressources qu'ils représentent. Qu'il mette de l'avant des mesures pour répondre à ces impacts est révélateur et certainement heureux.

Les mesures qu'il propose sont cependant tout à fait insuffisantes, pour neutraliser ou compenser complètement les impacts appréhendés, du côté du fleuve et de sa rive, au cas où le projet se réaliserait. Même améliorée, la jetée et le poste d'amarrage resteraient une atteinte majeure à l'intégrité du fleuve, du milieu qu'il constitue et du paysage ainsi qu'aux possibilités d'y déployer divers usages. La plate-forme, elle, n'est jusqu'à présent l'objet d'aucune proposition d'atténuation éventuelle, ni le corridor de service qui éventrerait la falaise.

Il en résulte que, si le projet devait être autorisé, place devrait être faite à des mesures beaucoup plus importantes et plus larges d'atténuation et de compensation touchant les écosystèmes, le paysage et les usages qui s'y rapportent.

### ***L'élargissement nécessaire en matière d'atténuation et de compensation***

Compte tenu des insuffisances des mesures d'atténuation et de compensation proposées par le promoteur, il convient, pour l'éventualité où le projet serait autorisé avec le corridor de service, la plate-forme, la jetée et le poste d'amarrage projetés, de faire valoir les mesures plus larges et plus fortes absolument nécessaires pour atténuer et compenser les impacts de ces ouvrages sur le fleuve et ses rives à un degré minimalement suffisant.

Les écosystèmes terrestre et aquatique étant atteints aux plans physique, floristique et faunique, il conviendrait que des initiatives à ces plans soient proposées et mises en oeuvre dans des milieux proches et relativement semblables, avec l'aide de spécialistes, régionaux notamment.

En ce qui touche le paysage, c'est du côté des usages qu'il engendre que des compensations auraient le plus leur place. C'est en bonne partie le paysage qui, dans ce secteur, attire les adeptes de la navigation légère. L'atteinte à ce paysage, qui diminuerait nettement l'intérêt qu'il a pour eux, devrait donc pouvoir être compensée par une offre de services, d'aide ou d'appui en relation avec leurs besoins en matière d'organisation et de réalisation de leurs activités.

Les usagers de la rive sont attirés, eux, par l'observation du fleuve, la contemplation du paysage, l'animation des activités de la navigation, la fréquentation du milieu aquatique. La présence de la jetée, bien que la cause même, avec le poste d'amarrage, de l'impact qu'ils subiraient, pourrait offrir elle-même une possibilité de compenser celui-ci dans la ligne de ce qui les attire. Il s'agirait de leur ouvrir l'accès à la jetée et de leur donner ainsi la possibilité de s'avancer à l'intérieur même du fleuve en même temps que de s'éloigner de la rive, ce qui leur ouvrirait un paysage, un spectacle, un milieu d'observation et un lieu de fréquentation du milieu fluvial estuarien entièrement nouveaux. On peut se référer à ce sujet à l'engouement pour les «piers» en Nouvelle-Angleterre et pour les estacades sur la mer du Nord en Belgique.

La jetée est une plate-forme où la circulation est facile et sûre. Elle ne serait utilisée pour les opérations du terminal qu'environ une fois par semaine pour une durée de 20 à 30 heures. Elle devrait pouvoir être accessible au public le reste du temps. On comprend qu'en égard au fait qu'elle serait une propriété privée et une installation vouée à des opérations industrielles délicates, cet accès devrait être soumis à certaines limitations et se trouver encadré par diverses mesures de contrôle. Avec ces limitations, cet accès n'en présenterait pas moins une certaine compensation aux impacts imposés aux usagers de la rive par la présence de la jetée elle-même et de la plate-forme. Ils y trouveraient accès à ce qu'ils viennent chercher, mais sous un jour nouveau.

Cet accès pourrait conduire à diverses formes de fréquentation: individuelle ou sociale, simple promenade ou visite organisée, à but touristique ou d'observation. La jetée pourrait être pourvue de panneaux d'interprétation présentant le milieu et le paysage auxquels elle impose ses impacts. Compte tenu de ce que Rabaska viendrait implanter dans la région un projet industriel de type nouveau, la compensation apportée par

l'ouverture de la jetée au public pourrait aussi consister dans une expérience éducative offerte par une présentation « in vivo », à partir de la jetée, d'une simulation interprétative de l'activité d'un port méthanier.

En compensation, enfin, du cumul régional d'empiètements sur le fleuve que nous dénonçons plus haut, ouvrir cette jetée au public offrirait aussi un accès public au Saint-Laurent du type «avancée dans le fleuve», peu représenté sur la rive sud. Cela pourrait faire quelque peu contrepoids à ces empiètements.

Il faut aussi considérer qu'à marée haute, les piétons ne pourraient généralement avoir accès à la grève que difficilement, partiellement ou encore pas du tout. C'est par la grève, cependant, qu'ils auraient normalement accès à la jetée. Du coup, à marée haute, ils n'auraient pas ou difficilement accès à celle-ci, même si elle était en principe accessible à ce moment. Rabaska prévoit une route privée descendant vers la jetée dans le corridor de service et passant sous la route 132. Il conviendrait que, dans les périodes où la jetée serait en principe ouverte au public mais difficilement accessible du fait de la hauteur de la marée, cet accès lui soit effectivement assuré par la route de service à partir de la route 132 ce qui compenserait quelque peu pour les dommages créés par le corridor de service.

Dans le cadre du processus TERMPOL, Transports Canada et ses partenaires auront à se prononcer sur les possibilités d'accès du public aux installations riveraines et fluviales de Rabaska. Il serait important que le promoteur et la Commission fassent valoir à Transports Canada l'intérêt, l'importance et la faisabilité en matière de sécurité de l'ouverture au public des accès évoqués: sous la jetée dans le fleuve et sur la grève, sur la jetée et sur la route de service.

## Recommandations

**4.2-** Qu'au cas où le corridor de service, la plate-forme et la jetée projetés sur la rive et dans le fleuve seraient autorisés, le promoteur soit tenu de mettre en œuvre les mesures d'atténuation et de compensation qu'il a proposées, nommément:

- l'approche architecturale minimaliste, plastique et esthétique de la jetée, à parfaire encore ;
- le libre passage sous la jetée de la petite navigation le long de la rive et des piétons sur la grève à la hauteur de la propriété qu'il aurait acquise ;
- l'aménagement, sur ce qui serait devenu sa propriété, d'un accès piétonnier depuis la 132 jusqu'à la grève, avec aire de service au départ, belvédère à mi-côte avec

panneaux d'interprétation, ainsi que d'un escalier panoramique avec belvédère, à la hauteur de la jetée.

**4.3** Qu'au cas où le corridor de service, la plate-forme et la jetée projetés sur la rive et dans le fleuve seraient autorisés, le promoteur soit tenu de mettre en œuvre les mesures additionnelles de compensation suivantes:

- mettre en œuvre, dans des milieux proches et relativement semblables, avec l'aide de spécialistes, régionaux notamment, des initiatives favorables aux écosystèmes aux plans physique, floristique et faunique;
- offrir des services, de l'aide ou des appuis aux adeptes de la navigation légère en relation avec leurs besoins en matière d'organisation et de réalisation de leurs activités;
- ouvrir l'accès de la jetée au public, de manière contrôlée, aux fins d'activités, individuelles et collectives, d'observation du fleuve et de la navigation, de contemplation du paysage, d'interprétation du milieu naturel et humain;
- offrir un accès à la jetée par la route en place dans le corridor de service pour les périodes où la jetée ne serait pas accessible par la grève.

**4.4** Que le promoteur et la Commission interviennent auprès de Transports Canada en tant que responsable du processus TERMPOL appliqué au projet Rabaska, pour lui faire valoir l'intérêt, l'importance et la faisabilité en matière de sécurité, de donner accès au public à certaines des installations qui seraient implantées par Rabaska dans le fleuve, sur la berge et dans la falaise, si son projet était autorisé, nommément:

- dans le fleuve sous la jetée pour la navigation légère ;
- sur la grève, sous la jetée pour les piétons ;
- sur la jetée pour les piétons, individuellement ou en groupe ;
- sur la route de service, entre la 132 et la jetée, pour les piétons, individuellement ou en groupe.

## CONCLUSION

Notre analyse du projet Rabaska d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis s'est déroulée sur un arrière-fond imprégné par l'émergence de grandes lacunes ou d'orientations déficientes dans la plupart des grands aspects du développement du Québec et du Saint-Laurent touchés par ce projet.

Quelle place le gouvernement du Québec veut-il vraiment accorder au gaz naturel dans le développement des sources d'énergie au Québec, à cette heure où l'industrie du gaz naturel cherche à organiser l'importation de celui-ci à partir de territoires outre-mer? Et quand le gouvernement fédéral et lui vont-ils déterminer les grandes lignes devant encadrer la répartition géographique, l'intégration à leur milieu et le développement sécuritaire des terminaux méthaniers qui apparaîtraient éventuellement justifiés à cet égard?

Ce nouvel et important apport au trafic maritime sur le Saint-Laurent que pourrait constituer l'arrivée d'une ou de plusieurs flottes de navires méthaniers ne devrait-il pas être regardé à la lumière de la concertation maintenant bien mise en place entre les diverses composantes concernées de la société québécoise? Ce regard devrait être porté d'abord par les initiateurs du projet, ensuite par l'ensemble de l'industrie maritime québécoise, avec l'intention de s'assurer que ce projet soit orienté vers la recherche du développement durable, leitmotiv de la dite concertation.

L'importance de l'impact sur le territoire des installations fluviales et terrestres que causeraient ou provoqueraient les terminaux méthaniers n'est-elle pas une raison suffisante pour qu'on reprenne d'assez loin la planification de l'aménagement du territoire, au niveau national d'abord quant aux principes à appliquer, au niveau régional ensuite quant à l'harmonisation à assurer sur place entre implantations méthanieres, écosystèmes et zones de déploiement des autres usages? Le débat sur les terminaux méthaniers n'y gagnerait-il pas en clarté et en efficacité? L'absence en particulier d'une Loi du paysage, élude tout débat constructif sur les projets touchant le Saint-Laurent et ses rives en plus de nous priver d'un instrument essentiel.

Ne serait-il pas bénéfique pour l'acceptabilité des projets portuaires et industriels et pour leur intégration dans leurs sites de faire une réflexion plus approfondie sur l'image qui doit s'en dégager. Même lorsqu'ils sont à la fine pointe de la technologie, ils projettent pourtant généralement une image inachevée. Pourquoi ne pas en faire, non seulement

des modèles de développement industriel de pointe, mais aussi des modèles réfléchis d'aménagement de site et d'infrastructures ? Pourquoi ne pas les réaliser selon une philosophie d'«ouvrage d'art» plutôt que selon une implantation uniquement fonctionnelle d'infrastructures? Que l'aménagement du site soit une réalisation conjointe des ingénieurs et des professionnels de l'aménagement et de l'architecture, de façon à marier l'utilisation multifonctionnelle et la dimension esthétique du site autour d'un concept d'aménagement.

Mais venons-en au projet Rabaska lui-même.

À la question : Le projet Rabaska d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis doit-il être autorisé, nous répondons :

- Si c'est pour une mise en marché du gaz naturel sans restriction, c'est non;
- Si c'est pour un ajout à la navigation marchande sur le Saint-Laurent sans intégration aux stratégies de navigation durable élaborées en concertation au Québec, c'est non;
- Si c'est dans le cadre d'un maintien pur et simple de l'affectation industrialo-portuaire de l'ensemble de la zone, c'est non;
- Si c'est pour une installation à risques non complètement écartés pour la sécurité de zones résidentielles importantes, c'est non;
- Si c'est pour des installations dans la falaise, sur la berge et dans le fleuve sans une atténuation majeure de leurs impacts sur l'environnement, le paysage et les usages et sans l'offre de compensations importantes en matière d'accès public large aux installations et particulièrement à la jetée, c'est non.

Si le projet était autorisé assorti de l'ensemble des conditions auxquelles nous faisons référence ici, que nous développons dans le présent mémoire et que nous jugeons minimales, nous déclarons que nous pourrions vivre avec ce projet.

Le 25 janvier 2007

Le conseil d'administration  
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent



**MÉMOIRE**  
**sur le projet d'implantation du terminal méthanier RABASKA**  
**présenté à LA COMMISSION CONJOINTE BAPE / ACÉE**

**RÉSUMÉ**

(\*Note: Ce résumé reprend, souvent en raccourci, certains développements et toutes les recommandations du mémoire dans sa version complète.)

**Notre intérêt pour le projet RABASKA**

Le projet d'implantation par RABASKA d'un terminal méthanier sur la rive sud du Saint-Laurent à Lévis préoccupe les AVSL à divers titres :

- Quant à sa justification comme projet d'importation par voie maritime de gaz naturel, source polluante d'énergie;
- par ses impacts sur le Saint-Laurent, du fait de la navigation et des installations et activités portuaires qu'il suppose;
- par ses impacts sur le paysage, sur l'environnement aquatique et riverain ainsi que sur les usages en cours dans le milieu fluvial et terrestre où il s'implante.

NOTE: Nous ne traitons pas les questions relatives à la sécurité. Nous n'avons pas la compétence et les ressources suffisantes pour en traiter. Nous savons qu'elles sont analysées de façon exhaustive, documentée et approfondie par d'autres et principalement par la Commission elle-même.

**Les sources de nos préoccupations**

- La non-conformité du projet à *La Stratégie énergétique du Québec 2006-2015*. Rien dans le projet ne met de limites à la mise en marché du gaz naturel qui serait importé, en termes de quantités ou de cibles sectorielles pour la mise en marché;
  - L'absence de réflexion, d'analyse et d'orientations précises sur le développement portuaire méthanier au Québec;
  - Un examen insuffisant de l'impact de l'arrivée d'un nouveau type de navires dans le trafic maritime sur le Saint-Laurent;
  - L'absence de mention de pratiques de développement durable
    - au regard des impacts environnementaux
    - **au regard des impacts sur le paysage et les usages;**
  - **L'absence de politique de protection des paysages au Québec.**
-

## **1. L'IMPORTATION DE GAZ NATUREL**

1.1- Nous recommandons que : Le projet d'implantation du terminal méthanier à Lévis ne soit autorisé que si les gouvernements du Canada et du Québec mettent en place des dispositions pour que le gaz naturel ainsi importé ne se substitue pas à des énergies moins polluantes là où de telles énergies sont utilisées, et qu'on ne recoure à cette énergie pour des développements nouveaux que là où il ne serait pas possible de recourir aux économies d'énergie ou à des énergies moins polluantes.

## **2. LA NAVIGATION ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES**

### **Généralités**

2.1- Le transit de navires méthaniers sur le Saint-Laurent ne devrait être autorisé que si Rabaska s'engage à ce que ce transit soit organisé et mis en œuvre dans le respect des principes et des pratiques mis de l'avant au Québec par la Stratégie de navigation durable du Plan Saint-Laurent et par le Forum de concertation du transport maritime.

2.5- Que les gouvernements du Canada et du Québec procèdent à un examen public des impacts aux plans économique, social et environnemental de l'ouverture éventuelle du Québec à l'importation de gaz naturel par navires méthaniers et terminaux méthaniers. L'objectif de cet examen devra être de vérifier si cette ouverture peut s'inscrire dans la poursuite du développement durable, et si oui, comment.

### **Recommandations à TERMPOL**

2.2- Que la Commission recommande que le Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement, ou Processus TERMPOL, de Transports Canada élabore les obligations entourant le passage des méthaniers dans les traverses de l'île aux Coudres et du Nord de façon à ce qu'elles se concilient à la fois avec les exigences de la sécurité et avec les intérêts du trafic maritime général.

2.3- Que la Commission recommande que TERMPOL propose les mesures propres à réduire au minimum les risques que pourraient présenter les manœuvres de méthaniers à l'arrivée et au départ du terminal, tout en respectant le flux du trafic maritime.

### **Chantiers navals**

2.4- Que les gouvernements du Canada et du Québec accompagnent leur autorisation éventuelle du projet de l'exigence d'une entente avec le promoteur en vertu de laquelle l'entretien et la réparation éventuelle des méthaniers utilisés seraient confiés aux

chantiers navals québécois en mesure de réaliser ces travaux, de même que la construction des nouveaux méthaniers éventuellement nécessaires dans l'avenir.

### **3. LE TERMINAL MÉTHANIER**

#### **L'affectation du territoire**

3.1- Que l'affectation attribuée par les autorités municipales au secteur visé par Rabaska pour ses installations fluviales et riveraines exclue les installations industrialo-portuaires et favorise le maintien et le développement de la vocation écologique, patrimoniale et paysagère de ce secteur et des usages qui en découlent.

3.2- Que l'affectation attribuée par les autorités municipales à l'ensemble du secteur dans lequel Rabaska veut s'implanter prévoie la possibilité d'usages différenciés dans les différentes parties de ce secteur, en relation avec leurs caractéristiques propres, notamment en matière écologique, paysagère, patrimoniale et écotouristique.

#### **Les zones résidentielles**

3.3- Que soit considéré comme une objection majeure au projet le fait que des zones riveraines à forte occupation résidentielle apparaîtraient comme susceptibles de subir des impacts majeurs en matière de qualité de vie ou de richesse paysagère ou patrimoniale ou d'être à risque potentiel important, en termes de gravité et de probabilité, pour leur sécurité.

### **4. LES INSTALLATIONS EN RIVE**

#### **Le corridor de service**

L'échancrure béante, particulièrement large et profonde, pratiquée par le corridor de service du haut en bas de la falaise, constituerait un dommage écologique majeur à ce milieu naturel de qualité. Elle engendrerait aussi une atteinte visuellement intolérable au paysage, renforcée par le caractère exclusivement industriel de ce corridor de service.

#### **La plate-forme**

La plate-forme serait, écologiquement parlant, un ouvrage d'impact majeur. Ce serait autant de surface soustraite au lit du fleuve et aux habitats floristiques et fauniques qui y logent et autant d'espace-volume bloqué pour la circulation de l'eau et la migration de la faune aquatique. Ce serait aussi un volume important, massif, stérile et artificiel marquant visuellement un espace naturel de qualité.

### **La jetée et le poste d'amarrage**

La jetée et le poste d'amarrage constitueraient un ensemble de structures physiquement et visuellement très important et de grande étendue, de caractère totalement industriel et soumis avant tout à des exigences d'ingénierie. Dans le paysage ouvert qu'est le fleuve, elles seraient des structures impossibles à éviter, à abstraire du paysage, que ce soit à partir du haut de la falaise ou des navires de croisière ou de plaisance circulant sur le fleuve. S'implantant à la hauteur de secteurs de grande qualité naturelle, paysagère et patrimoniale comme l'île d'Orléans et le secteur Est de Lévis, ces structures constitueraient un élément totalement incongru et même, à la limite, déstabilisant.

À cette évidence, s'ajoute le fait que ces ouvrages rejoindraient une liste déjà chargée d'empiètements plus ou moins du même type sur la rive et sur le lit du fleuve en amont et en aval. (Citons la jetée et le quai d'Ultramar, le chantier Davie, les avancées dans le fleuve construites le long de la rue Dalhousie et à la Pointe-à-Carcy, la «baie» de Beauport, la marina de Saint-Laurent sur l'île d'Orléans et la marina de Berthier-sur-mer.) Les nouveaux empiètements introduits par Rabaska s'inscriraient ainsi dans un processus de cumul important d'impacts majeurs, ce qui est aujourd'hui considéré comme un facteur aggravant. Enfin, la rive sud du fleuve en face de l'île d'Orléans est un des rares secteurs du Saint-Laurent resté essentiellement à l'état «naturel» et ayant gardé, dans la région, son cadre paysager rural; le projet Rabaska viendrait porter un coup grave, sinon décisif, à la richesse de ce secteur.

### **Les usages**

Comme ce secteur offre des richesses écologiques et paysagères importantes, il est le lieu d'usages récréo-touristiques particulièrement intéressants et susceptibles de continuer à se développer. Tourisme fluvial, nautisme, observation de la nature, contemplation du paysage, recherche de rapprochement avec l'histoire, fréquentation simple des lieux, écotourisme, loisirs de plein-air, les usages actuels et potentiels ne manquent pas, attirés par la qualité du milieu. La présence des ouvrages du projet Rabaska ne pourrait que diminuer de façon importante l'attrait du secteur, refroidir l'intérêt des usagers ainsi que compliquer sinon empêcher la pratique de la plupart de ces activités.

4.1- Sur la base de ces considérations, nous recommandons que ces ouvrages ne soient pas autorisés.

## **L'image, les atténuations et les compensations**

Le promoteur a proposé certaines atténuations et compensations relativement à ces ouvrages. Nous y reviendrons. Mais, plus largement, ne serait-il pas bénéfique pour l'acceptabilité des projets portuaires et industriels et pour leur intégration dans leurs sites de faire une réflexion plus approfondie sur l'image qui doit s'en dégager et sur la polyvalence de fonctions qu'ils peuvent offrir? Pourquoi ne pas les réaliser selon une philosophie d'«ouvrage d'art» et de rencontre de l'intérêt public plutôt que selon une implantation uniquement fonctionnelle d'infrastructures? \*

Ceci étant dit, au cas où les ouvrages prévus en rive seraient autorisés, nous recommandons

Que l'aménagement du site soit une réalisation conjointe des ingénieurs et des professionnels de l'aménagement et de l'architecture, de façon à marier l'utilisation multifonctionnelle et la dimension esthétique du site.

4.2 Que le promoteur soit tenu de mettre en œuvre les mesures d'atténuation et de compensation qu'il a proposées, nommément:

- l'approche architecturale minimaliste, plastique et esthétique de la jetée, à parfaire encore ;
- le libre passage de la petite navigation sous la jetée et des piétons sur la grève;
- l'aménagement d'un accès piétonnier depuis la 132 jusqu'à la grève, avec aire de service, belvédère, panneaux d'interprétation et escalier panoramique avec belvédère à la hauteur de la jetée ;

4.3 Que le promoteur soit également tenu de mettre en œuvre les mesures additionnelles de compensation suivantes :

- des initiatives favorables aux écosystèmes aux plans physique, floristique et faunique dans des milieux proches;
- des services et de l'aide aux adeptes de la navigation légère fréquentant le secteur;
- un accès contrôlé du public à la jetée, aux fins d'activités d'observation du fleuve et de la navigation, de contemplation du paysage, d'interprétation du milieu naturel et humain;
- un accès du public à la jetée par la route en place dans le corridor de service pour les périodes où la jetée ne serait pas accessible par la grève.

---

\* Cet alinéa et la première recommandation qui suit sont inspirés de la conclusion du mémoire.

4.4 Que la Commission recommande que TERMPOLE considère l'intérêt, l'importance et le caractère sécuritaire d'un accès public contrôlé

- sous la jetée, dans le fleuve, pour la navigation légère ;
- sous la jetée, sur la grève, pour les piétons ;
- sur la jetée, pour les piétons, individuellement ou en groupe ;
- sur la route de service, entre la 132 et la jetée, pour les piétons, individuellement ou en groupe.

## CONCLUSION

Si le projet était autorisé assorti de l'ensemble des conditions faisant l'objet de nos recommandations, nous pourrions vivre avec ce projet.