



REPRÉSENTATIONS
présentées au

COMITÉ D'EXAMEN TERMPOL
sur le

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

Mars 2007

PRÉSENTATION

La présente démarche est entreprise par l'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent*, un organisme soucieux notamment de voir se développer – et cela, dans l'harmonie - l'ensemble des usages écologiquement viables rendus possibles par les ressources offertes par le Saint-Laurent (On trouvera en annexe une brève présentation de notre organisme et des dossiers dans lesquels il est engagé). Parmi ces usages, nos préoccupations portent ici plus particulièrement sur la navigation légère et sur la fréquentation du fleuve et de ses rives à des fins d'observation de la nature et de contemplation du paysage.

Notre démarche a pour objet de faire des représentations relativement à certains aspects particuliers du projet d'implantation du terminal méthanier RABASKA (le projet) auprès du comité d'examen technique (CET) chargé d'appliquer le processus d'examen TERMPOL à ce projet. Nous nous autorisons pour les faire des déclarations du président du CET devant la commission d'examen conjoint sur le projet, à l'effet que le CET, sans être pour autant une instance de consultation, va tenir compte des préoccupations qui pourraient lui être exprimées en provenance du public.

Le CET a notamment pour tâche d'émettre des avis et/ou de proposer des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité des opérations au terminal. Celui-ci comporterait, dans le fleuve et sur la berge, des ouvrages liés aux opérations portuaires. Ces ouvrages risquent de créer des difficultés à l'exercice des usages mentionnés. Notre propos est d'inviter le CET à tenir compte de ce que ces usages s'exercent actuellement à cet endroit, de ce qu'ils sont souhaités pouvoir s'y maintenir et même s'y développer et de ce que cela ne semble être possible que moyennant des mesures particulières en ce qui touche les installations portuaires prévues.

Il a été question aux audiences publiques du comité d'examen conjoint de ce que pourraient être, pour ces installations, des mesures qui, tout en étant efficaces en leur domaine, permettraient un maintien et un développement suffisants des usages mentionnés. On y reviendra en détail. Soulignons que de telles mesures se justifient à la fois au nom de l'importance de ces usages et à titre de compensations pour les impacts négatifs qu'ils subiront quand même encore du fait de la présence et de l'exploitation des ouvrages dits.

Il est également important de mentionner que l'initiateur du projet Rabaska s'est déclaré disposé à envisager le type d'adaptation évoqué pour les mesures à prévoir pour les ouvrages qu'il projette dans le fleuve et sur la berge.

LES IMPACTS DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RABASKA SUR LE FLEUVE ET SUR SES USAGES

Pour ses opérations portuaires, Rabaska prévoit deux ouvrages principaux sur la berge et dans le fleuve :

- Sur la berge, une plate-forme en enrochement, relativement massive. Elle constituerait, 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;
- Dans le fleuve, une jetée de 500 mètres sur chevalets, se terminant par un poste d'amarrage relativement important. Il s'agirait d'un ensemble de structures physiquement et visuellement très important et de grande étendue. Dans le paysage ouvert qu'est le fleuve, cette jetée serait une structure absolument impossible à éviter, à abstraire du paysage, que ce soit à partir de la grève, du haut de la falaise à Lévis et Beaumont, ou encore des navires de croisières ou de plaisance circulant sur le fleuve. 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 telle quelle un élément totalement incongru et même, à la limite, déstabilisant.

Le secteur de la rive et du fleuve où Rabaska propose d'implanter ces installations 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 des 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.

Offrant ces richesses écologiques et paysagères importantes, ce secteur est le lieu d'usages récréo-touristiques particulièrement intéressants, bien achalandés 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, ni les usagers, 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.

LES ATTÉNUATIONS ET LES COMPENSATIONS ENVISAGÉES

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. Nous ne mentionnerons ici que celles qui pourraient requérir d'être harmonisées avec des mesures de sécurité que le CET pourrait être amené à proposer.

En matière d'atténuation, le promoteur a fait une proposition relativement à la jetée. Une approche architecturale minimaliste, plastique et esthétique pourrait lui être appliquée qui la ferait à la fois marquer le paysage d'une façon plus strictement linéaire et qui atténuerait sa forte présence dans le paysage. 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. Il offre le libre passage sous la jetée, le long de la rive, à la navigation légère.

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 insuffisantes pour neutraliser ou compenser complètement les impacts appréhendés. Même améliorées, la jetée et la plate-forme resteraient des atteintes majeures à l'intégrité du fleuve, du milieu qu'il constitue et du paysage, ainsi qu'aux possibilités d'y déployer divers usages. Il en résulte que place devrait être prévue pour des mesures beaucoup plus importantes et plus larges d'atténuation et de compensation en faveur des écosystèmes, du paysage et des usages qui s'y rapportent.

Les usagers de ce secteur sont attirés 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 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 d'ouvrir l'accès de la jetée aux piétons 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 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. Tous les amateurs du fleuve pourraient ainsi continuer à jouir de lui malgré les obstacles mis par les ouvrages, les adeptes de la navigation légère en circulant sous la jetée, les piétons en circulant sur elle.

La jetée est une plate-forme où la circulation serait 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 et ces mesures, sur lesquelles nous allons revenir, cet accès n'en présenterait pas moins une compensation importante aux impacts imposés aux usagers de la rive par la

présence de la jetée elle-même et de la plate-forme. À ce titre, cette ouverture de la jetée au public devrait pouvoir trouver sa place dans une organisation sûre et efficace des activités du terminal.

L'ouverture de la jetée au public pourrait conduire à diverses formes de fréquentation de celle-ci: 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. Enfin, 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.

L'HARMONISATION AVEC LES EXIGENCES DE LA SÉCURITÉ

Les mesures proposées d'atténuation et de compensation des impacts du projet Rabaska sur le fleuve et sur ses usages sont appelées à être mises en place sur les lieux des opérations portuaires du projet. Celles-ci doivent, quant à elles, pouvoir se réaliser avec sécurité et efficacité. Il s'agirait donc de trouver à harmoniser ces mesures d'atténuation et de compensation et les opérations portuaires de manière à assurer une exécution sûre et efficace des unes et des autres.

Le rôle du CET est notamment de recommander des mesures propres à assurer la sécurité des installations et des opérations portuaires du projet. Nous voudrions lui faire part de plusieurs considérations relativement à l'importance et à la possibilité, selon nous, de concilier de façon heureuse les exigences de cette sécurité avec les mesures d'atténuation et de compensation que nous proposons.

S'il se réalise, le projet aura des impacts environnementaux d'une réelle gravité sur le fleuve, sur ses ressources, sur le milieu naturel environnant et sur le paysage. Il en aura aussi, en termes de qualité et de quantité, sur les usages, en cours ou en développement, auxquels les usagers de ce secteur du fleuve sont particulièrement attachés. Au terme de la législation et de la pratique, ces impacts doivent être atténués dans toute la mesure possible et compensés pour la mesure dans laquelle ils n'auront pu être réduits. L'acceptabilité sociale du projet auprès de la population en général requiert aussi qu'il apparaisse avec évidence que tout a été fait pour éviter ou pour minimiser ces impacts dans toute la mesure possible. Les propositions que nous faisons et que l'initiateur du projet se dit prêt à agréer dans leurs grandes lignes permettent, selon nous, d'apporter une partie de ces atténuations et de ces compensations.

Le CET joue un rôle déterminant à l'égard de ce que sera l'organisation des opérations sur les installations portuaires. Il est important qu'il tienne compte de la nécessité qu'il y ait des atténuations et des compensations aux impacts causés par le projet. Nous lui demandons de bien vouloir considérer celles que nous proposons. Pour concrétiser la vision que nous en avons, sans pour autant vouloir lui imposer quoi que ce soit, nous apportons quelques éléments de détail que nous voyons pour elles.

En ce qui touche l'architecture de la jetée, nous demandons au CET de considérer l'approche architecturale minimaliste, plastique et esthétique proposée par Rabaska à titre d'atténuation de son impact visuel sur le milieu et sur le paysage. Comme dit plus haut, cette approche la ferait à la fois marquer le paysage d'une façon plus strictement linéaire et atténuerait sa forte présence dans le milieu. Nous pensons qu'une vérification auprès d'ingénieurs en infrastructures portuaires soucieux de la sécurité des ouvrages mais aussi de leur qualité esthétique et de leur capacité de s'intégrer au milieu ambiant permettrait au CET d'avoir les assurances nécessaires en ce qui touche la sécurité de la jetée comme ouvrage.

Si elles sont autorisées, la plate-forme et la jetée feront obstacle de façon importante à la navigation légère. Rabaska propose d'atténuer cela en permettant le passage sous les traverses de la jetée les plus proches de la rive. Une signalisation adéquate,

accompagnée des informations, mises en garde et instructions éventuellement utiles, pourrait guider ici les navigateurs. Cette circulation sous la jetée ne devrait pas causer de difficultés, nous semble-t-il, même lorsque des navires seraient à quai et déchargeraient du GNL, vu la distance entre eux et ces traverses proches de la rive. Si le CET y voyait des difficultés, il pourrait recommander des périodes où cette circulation sous la jetée ne serait pas permise, avec la mise en place de la signalisation et autres moyens utiles pour que les navigateurs en soient dûment prévenus.

La présence de la plate-forme et de la jetée dans le paysage fluvial à cet endroit aura aussi un impact visuel considérable et un effet négatif important sur l'intérêt, pour les usagers, de fréquenter désormais ce milieu et sur leur capacité de s'y adonner à une observation de la nature et à une contemplation du paysage susceptibles de les satisfaire. Aucune atténuation ne peut venir complètement à bout de ces impacts; il faut y apporter des compensations, d'une nature aussi proche que possible de ce dont les usagers se trouvent privés. Nous avons proposé l'ouverture de la jetée aux piétons aux périodes où elle ne serait pas utilisée pour les opérations de déchargement de GNL. En lieu et place de l'observation d'un fleuve intact et d'un paysage sans obstacle, les usagers auraient ainsi la possibilité, absolument nouvelle à cet endroit, de s'avancer à l'intérieur même du fleuve, ce qui leur ouvrirait un paysage, un spectacle, un milieu d'observation et un lieu de fréquentation du milieu fluvial entièrement renouvelés.

Cette jetée est cependant d'abord le lieu d'opérations portuaires et le CET doit assurer la sécurité de celles-ci comme celle des installations où elles se déroulent. Cela ne nous semble toutefois pas incompatible avec la proposition que nous faisons d'ouvrir la jetée au public, du moment que cela se fait dans le respect de certaines conditions. À nouveau à titre d'illustration de notre pensée et sans vouloir imposer quelque vision des choses que ce soit, nous détaillons quelques possibilités qui nous apparaissent convenir à cette fin:

- L'accès du public à la jetée serait limité aux piétons, individus ou groupes. Les individus seraient l'objet d'un contrôle à l'entrée; les groupes se seraient annoncés à l'avance, pour un moment et une durée précises, et seraient eux aussi l'objet d'un contrôle à l'entrée;
- L'accès à la jetée ne serait permis que les jours sans opérations de déchargement et serait limité aux heures où les contrôles utiles pourraient être assurés;
- Les aires où la circulation serait autorisée seraient clairement indiquées, les informations, avis et instructions utiles judicieusement disposées, les mesures pour cas d'urgence efficacement organisées.

Bien d'autres dispositions pourraient sans doute être prises. Nous pensons celles-ci au moins pertinentes.

CONCLUSION

Nous souhaitons que le CET veuille bien faire le maximum pour à la fois assurer la sécurité des installations et des opérations portuaires du projet et permettre la mise en place de mesures d'atténuation et de compensation propres à favoriser des impacts environnementaux minimaux sur le fleuve, le milieu naturel et le paysage et la possibilité la plus grande possible pour les usagers de tirer profit de ces ressources malgré les impacts qui les affecteraient.

Nous remercions d'avance le CET pour l'attention qu'il accordera à ces représentations et nous sommes à sa disposition pour toute information qu'il souhaiterait recevoir de nous.

Québec, le 20 mars 2007



André Stainier, président
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

c.c. Conseil d'administration
Rabaska

ANNEXE

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 qui commandent une analyse critique et une prise de position en faveur du respect de l'ensemble des valeurs du patrimoine qu'est le 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. 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 ;
- *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 ;
- *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 ;
- Les deux mémoires présentés par Les Amis de la vallée du Saint-Laurent aux deux Commissions d'examen conjoint portant sur le Projet Énergie Cacouna, juin 2006, 23 pages, et sur le projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska, janvier 2007, 34 pages