



# **PROJET RABASKA**

## **Implantation d'un terminal méthanier**

### **Description de projet**

**Juin 2004**



# Table des matières

<b>1.0</b>	<b>DONNÉES GÉNÉRALES.....</b>	<b>3</b>
1.1	Introduction.....	3
1.2	Personne-ressource .....	4
1.3	Participation fédérale .....	4
1.4	Autorisations exigées.....	4
1.5	Programme de consultation publique.....	5
<b>2.0</b>	<b>RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET .....</b>	<b>6</b>
2.1	Cadre et éléments du projet.....	6
2.2	Activités de projet.....	7
2.3	Exigences des ressources ou du matériel .....	9
2.4	Élimination des déchets .....	10
<b>3.0</b>	<b>RENSEIGNEMENTS SUR L'EMPLACEMENT DU PROJET .....</b>	<b>10</b>
3.1	Emplacement du projet .....	10
3.2	Caractéristiques environnementales.....	12
3.3	Utilisation du terrain .....	14
<b>4.0</b>	<b>EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'HABITAT DU POISSON ET AUX EAUX NAVIGABLES .....</b>	<b>14</b>
4.1	Caractéristiques environnementales.....	14
4.2	Usage des cours d'eau.....	14
	<b>ANNEXE I LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES</b>	
	<b>ANNEXE II SOMMAIRE DES COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES ET DES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LES PERSONNES CONSULTÉES</b>	

## **1.0 Données générales**

### **1.1 Introduction**

Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro »), Gaz de France et Enbridge inc. (« Enbridge ») sont les commanditaires du Projet Rabaska visant l’implantation d’un terminal méthanier dans la zone Ville Guay/Beaumont située aux limites du territoire de la ville de Lévis et de la municipalité de Beaumont.

Gaz Métro est le plus grand distributeur de gaz naturel au Québec et dessert plus de 150 000 clients répartis dans presque toutes les régions de la province. Elle livre sur une base annuelle approximativement 200 milliards de p.c. via un réseau de canalisations s’étendant sur plus de 9 000 kilomètres. Elle compte sur l’expérience de ses 1 200 employés qui possèdent entre autres choses plus de 35 années d’expérience dans l’exploitation de ses installations de gaz naturel liquéfié (GNL) situées dans l’Est de Montréal.

Enbridge compte parmi les plus grandes sociétés de transport d’énergie en Amérique du Nord et exploite le plus long réseau de transport d’hydrocarbure liquide au monde. Elle est par ailleurs propriétaire du plus grand distributeur de gaz naturel au Canada. Son réseau de canalisations s’étend sur plus de 40 000 kilomètres et transporte plus de 2 millions de barils d’hydrocarbure liquide et plus de 10 milliards de p.c. de gaz naturel par jour. Elle a été impliquée dans le développement de plusieurs terminaux pétroliers à travers l’Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Elle exploite onze terminaux de pétrole brut et d’hydrocarbure liquide de même que trois parcs de réservoirs pétroliers.

Gaz de France est un des leaders mondiaux dans le domaine. Elle est impliquée depuis plus de 40 ans dans le développement et l’exploitation des technologies du gaz naturel liquéfié. Elle possède une expertise technique reconnue au niveau de la conception, de la construction et de l’exploitation de terminaux et de méthaniers. Elle est présente dans tous les secteurs de l’industrie du GNL. Gaz de France affrète présentement six méthaniers dont trois lui appartiennent alors que trois méthaniers additionnels sont sous commande. Elle exploite deux terminaux méthaniers en France et est en voie d’en développer un troisième.

Les ressources combinées des trois commanditaires assureront au projet une très grande expérience au niveau de la conception, du développement et de l’exploitation du terminal ainsi que du gazoduc.

Les principales composantes du projet, décrites plus en détail au chapitre 2 ci-dessous, comprennent un terminal composé de deux réservoirs, une jetée pour recevoir les méthaniers et un gazoduc d’approximativement 50 kilomètres pour relier le terminal aux installations existantes de Gazoduc TQM situées à Saint-Nicolas.

## **1.2 Personne-ressource**

La personne-ressource des commanditaires pour les fins des approbations environnementales du projet est :

M. Carey Johannesson, Directeur, Permis et Acquisitions  
Adresse : 1717, rue du Havre, Montréal (Québec) H2K 2X0  
Téléphone : (514) 598-3745  
Télécopieur : (514) 598-3725  
Courriel : carey.johannesson@enbridge.com

## **1.3 Participation fédérale**

Le Projet Rabaska sera réalisé sans aide financière du gouvernement fédéral, mais nécessitera l’approbation d’un certain nombre d’autorités fédérales, incluant l’Office national de l’énergie, Pêches et Océans Canada et Transports Canada.

Les terrains requis pour la réalisation du projet appartiennent à des intérêts privés et les commanditaires n’ont connaissance d’aucun territoire domanial pouvant être affecté par le projet.

## **1.4 Autorisations exigées**

Les régimes d’évaluation environnementale auxquels le Projet Rabaska est soumis sont ceux découlant de la *Loi canadienne sur l’évaluation environnementale*, de la *Loi sur la qualité de l’environnement du Québec* et des exigences de l’Office national de l’énergie à cet égard en application de l’article 52 de sa loi habilitante.

Les promoteurs entendent par ailleurs soumettre le projet au processus d’examen *Termopol* administré par Transports Canada et qui vise les opérations maritimes et tout ce qui touche à la sécurité en matière de navigation.

Les permis et autorisations fédéraux que les promoteurs jugent nécessaires à la réalisation du projet sont :

- un certificat d’utilité publique délivré en vertu de la Partie III de la *Loi sur l’Office national de l’énergie*, S.R.C., 1985, c. N-7 (la « *Loi sur l’Office* »);
- l’approbation du gouverneur en conseil en vertu de la Partie III de la *Loi sur l’Office*;
- la délivrance d’une licence d’importation en vertu de la Partie VI de la *Loi sur l’Office*;
- l’approbation du ministre des Pêches et Océans en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les Pêches*, S.R.C., 1985, c. F-14;
- l’approbation du ministre des Transports en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, S.R.C., 1985, c. N-22.

Certains autres permis fédéraux pourront s’avérer nécessaires, dépendant notamment des résultats des inventaires fauniques et floristiques réalisés dans le cadre de l’étude d’impact.

Les autorisations découlant de la *Loi sur la qualité de l’environnement* devront par ailleurs être obtenues et certains changements au zonage municipal pourront s’avérer nécessaires. L’approbation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec sera enfin requise pour les sites du terminal actuellement sous étude ainsi que pour une bonne partie du tracé du gazoduc.

### **1.5 Programme de consultation publique**

Les commanditaires du projet sont engagés à travailler étroitement via le processus réglementaire avec les citoyens et les communautés locales dans le but de réaliser un projet qui soit acceptable au public. Les commanditaires ont à cette fin déjà mis en place leur programme de consultation publique du Projet Rabaska (le « Programme ») dans le but d’impliquer les propriétaires visés ainsi que les membres du public dans le processus de planification du projet. Les représentants des commanditaires continueront au cours des prochains mois à rencontrer des individus et des groupes locaux dans le but de discuter de la conception du projet, d’identifier les enjeux et les préoccupations et de développer des réponses à ces préoccupations. Les représentants des commanditaires tenteront également d’identifier quels sont les moyens d’augmenter les retombées positives du projet sur les communautés environnantes. Le Programme a été conçu pour assurer une consultation publique non seulement au niveau du terminal, mais également au niveau de la jetée et du gazoduc devant relier le terminal aux installations existantes de Gazoduc TQM.

Le Programme a dans son ensemble été conçu selon les exigences des chapitres 3 et 4 du nouveau Guide de dépôt récemment adopté par l’Office national de l’énergie (l’« ONÉ »).

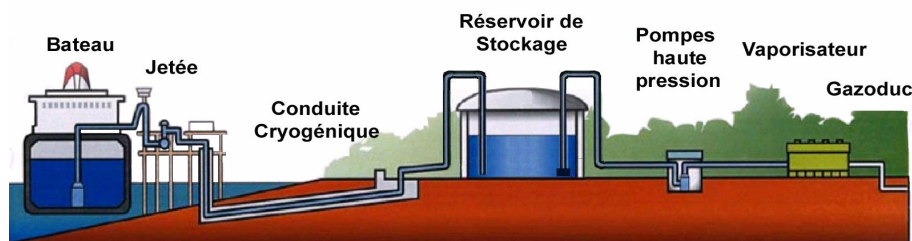
Les principaux objectifs du Programme sont :

- d’informer et de maintenir un dialogue constant avec les propriétaires et les autres personnes ou individus affectés par le projet, les élus municipaux, toute autre personne intéressée ainsi que le public en général au sujet du Projet Rabaska dans son ensemble, de ses caractéristiques et de ses phases de développement;
- d’identifier tous les impacts possibles sur la communauté pouvant résulter de la réalisation du projet et d’en discuter à fond avec les personnes visées dans le but d’accroître les impacts positifs du projet et d’en atténuer les impacts négatifs;
- d’identifier et d’inclure dans les études environnementales réalisées pour le compte du projet toutes les préoccupations des propriétaires affectés par le projet ainsi que celles des autres personnes intéressées;
- de documenter tous les enjeux soulevés dans le cadre du Programme ainsi que la façon dont ils ont été pris en considération et reflétés dans la conception du projet.

L’annexe I dresse la liste des personnes consultées alors que l’annexe II contient un sommaire des commentaires préliminaires et des questions soulevées par les personnes affectées ou intéressées par le projet. Les enjeux soulevés lors de ces discussions seront traités dans le cadre du processus réglementaire qui s’échelonnnera sur les deux prochaines années et même au-delà.

## 2.0 Renseignements sur le projet

Figure 1



### 2.1 Cadre et éléments du projet

Les figures 1, 2, 3 et 4 donnent une illustration de la configuration typique d'un terminal méthanier ainsi que certains exemples du genre d'installations qui seront requises pour réaliser le Projet Rabaska. La configuration précise du projet ainsi que de ses diverses composantes sera connue lorsque les plans d'ingénierie détaillés auront été complétés. Ces informations spécifiques du projet seront fournies aux parties intéressées ainsi qu'aux autorités réglementaires dès qu'elles seront disponibles. De façon générale, le projet comportera les composantes suivantes :

Figure 2



Figure 3



- un approvisionnement gazier provenant de divers endroits du bassin Atlantique tels que l'Algérie, le Nigeria, la Norvège et l'Égypte;
- un approvisionnement en gaz assuré sur une base annuelle par environ 60 livraisons effectuées par des méthaniers de type réservoir à membrane ou réservoir sphérique d'une capacité maximale de 160 000 m<sup>3</sup> et nécessitant en moyenne 19 jours pour le voyage aller-retour;
- des installations maritimes composées d'une jetée capable de recevoir des méthaniers dont la capacité varie entre 138 000 m<sup>3</sup> et 160 000 m<sup>3</sup> ainsi que toutes les infrastructures de déchargements qui y sont accessoires;
- des canalisations cryogéniques pour acheminer le GNL de la jetée au terminal;

Figure 4



- un terminal d'une capacité de livraison de 500 millions de p.c. par jour de gaz vaporisé et composé de deux réservoirs dont le toit et les parois seront construits en béton, des installations de pompage, de compression et de vaporisation requises pour retirer le gaz liquéfié des réservoirs et l'injecter à l'état gazeux dans le gazoduc, des bâtiments d'entretien, de contrôle et d'administration, d'une usine de traitement des eaux, d'un poste de mesurage ainsi que de toutes les infrastructures accessoires incluant des installations de fractionnement du gaz et les installations ferroviaires requises pour raccorder le terminal au chemin de fer exploité par le CN;
- un gazoduc de quelque 50 kilomètres entre les installations existantes de gazoduc TQM situé à Saint-Nicolas et la zone Ville Guay/Beaumont, incluant un poste de mesurage, des soupapes de sectionnement et de la protection cathodique.

## 2.2 Activités de projet

La mise en service du projet pour la fin de 2008 implique que les autorisations requises pour sa réalisation doivent être obtenues d'ici la fin de 2005. Le développement de chacune des trois principales composantes du projet s'effectuera de la façon suivante :

- la préparation du site et la construction du terminal de GNL nécessiteront une période de trois ans. La construction des réservoirs de stockage, qui représente l'activité la plus longue, nécessitera à elle seule les trois années au complet, alors que la construction des autres installations et infrastructures s'effectuera selon un échéancier permettant une fin de travaux qui coïncide avec la mise en service des réservoirs de stockage;
- la préparation du site et la construction de la jetée nécessiteront approximativement deux années, les activités de construction en milieu marin s'effectuant normalement à l'extérieur de la période hivernale;
- la préparation du site et la construction du gazoduc sont prévues pour l'été 2008, de façon à ce que la fin des travaux coïncide avec la mise en service du terminal.

L’échéancier suivant fait état des principales activités reliées à la réalisation du projet, de même que leur durée et leur date de mise en application.

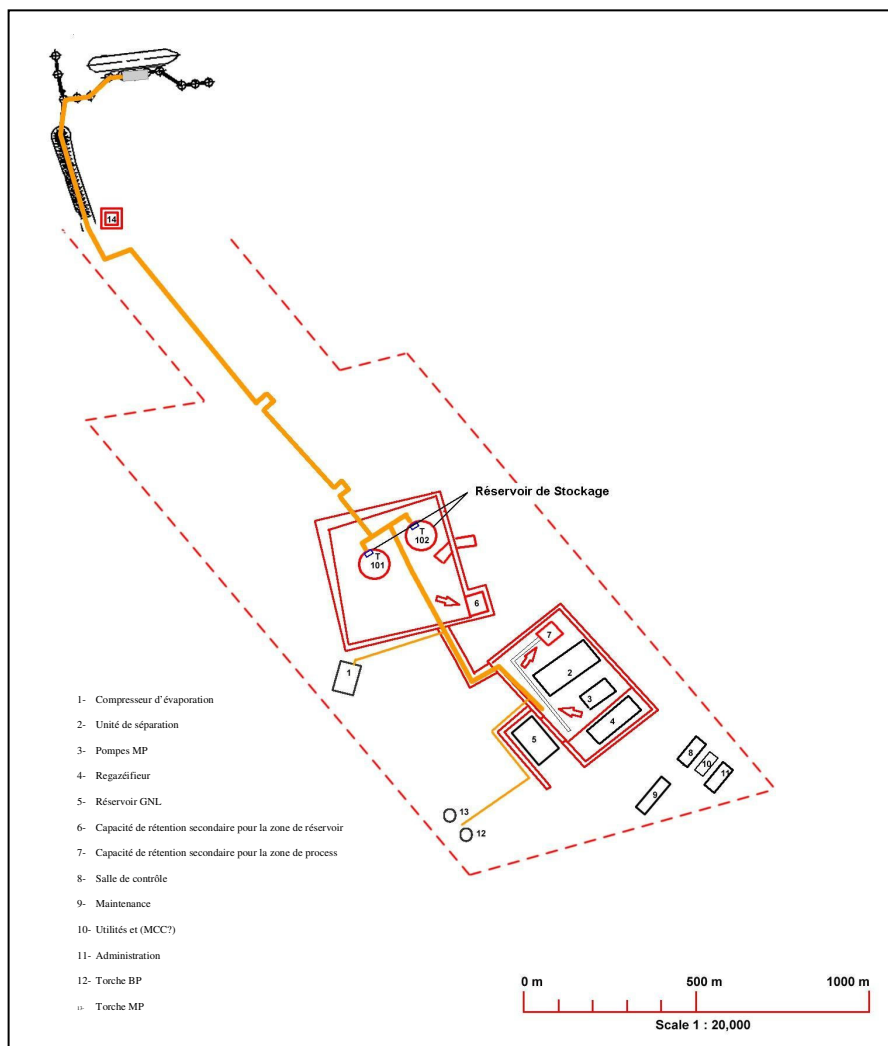
Figure 5

Tâche	2004				2005				2006				2007				2008				2009			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Étude de la faisabilité	■																							
Décision d'aller de l'avant	◆																							
Préparation d'applications (EA, ONE, Que)	■	■	■																					
Entente Québec-Canada Re: Processus d'harmonisation	■	■	■																					
Dépôt des requêtes pour approbation du projet								◆ 12/03																
Révision de la requête et renseignements additionnels			■	■																				
Audiences publiques						■	■																	
Rapport des audiences publiques								◆ 08/12																
Décisions ONE A 52, LCEE, P&O et Québec MENVIQ								■																
Autorisation de construction												◆ 12/12												
Études d'ingénierie préliminaires	■	■	■																					
Préparations des soumissions et octroi de contrats						■	■																	
Ingénierie détaillée										■	■	■												
Acquisitions et matériel										■	■													
Construction de la jetée & des installations accessoires											■	■	■	■	■									
Construction du terminal et mise en service											■	■	■	■	■	■								
Construction du gazoduc																			■					
Mis en service																							◆ 12/24	



La figure 6 donne un aperçu conceptuel du plan d’implantation du projet, de même que de l’emplacement et de la taille relative de ses diverses composantes, incluant la jetée. Un plan détaillé de l’emplacement retenu sera fourni à toutes les parties intéressées lorsque les études d’ingénierie visant à préciser l’emplacement optimal pour la réalisation du projet auront été complétées.

Figure 6



### 2.3 Exigences des ressources ou du matériel

Le développement d’un port méthanier engendrera des activités de génie civil pour la préparation et la construction du site, l’acquisition, le transport, la manutention et l’entreposage des matériaux requis pour la construction des réservoirs (béton, agrégats, acier), l’acquisition, le transport et l’entreposage des matériaux et équipements requis pour la construction des vaporisateurs, des compresseurs et des autres bâtiments et équipements accessoires au terminal.

La construction de la jetée engendrera des activités de construction en milieu marin pour l'installation des fondations de la jetée et, lorsque celle-ci sera complétée, les installations et les canalisations nécessaires au déchargement du GNL et à son acheminement vers le terminal seront construites. En général, les activités de construction en milieu marin auront lieu à l'extérieur de la période hivernale, alors que les activités de construction sur la jetée en tant que telle pourront avoir lieu tout au long de l'année.

L'exploitation du terminal comportera plusieurs activités, dont la réception du GNL via les méthaniers et l'acheminement du GNL entre le méthanier et le terminal. Le GNL sera retiré des réservoirs de manière continue et sera acheminé vers les vaporisateurs, où il sera chauffé de façon à le ramener à son état gazeux pour ensuite être acheminé via le gazoduc vers le réseau de Gazoduc TQM.

De façon générale, les principaux matériaux requis pour le projet, comprendront le fer, l'agrégat, l'eau et le béton nécessaires à la construction. Les volumes et les sources d'approvisionnement de ces matériaux seront identifiés dans le cadre du processus d'ingénierie détaillé qui aura lieu au cours des deux prochaines années. Les exigences au niveau des travaux d'excavation tant pour le terminal que pour la jetée ne pourront être précisées que lorsque le site final du projet aura été choisi. Le transport de ces matériaux sera examiné dans le cadre des études réalisées pour le compte du projet et une discussion de cette question sera incluse dans l'évaluation environnementale.

## **2.4 Élimination des déchets**

Eu égard à la nature du processus de conversion du GNL en gaz naturel, les commanditaires ne s'attendent pas à ce que la génération et l'élimination de déchets soient des enjeux dans ce dossier. Des dérivés du gaz naturel seront cependant produits sur le site par les installations de fractionnement et la manutention, l'entreposage et le transport de ces produits seront traités dans le cadre de l'évaluation environnementale.

## **3.0 Renseignements sur l'emplacement du projet**

### **3.1 Emplacement du projet**

Sur la base des évaluations de sites et des études préliminaires d'ingénierie qui ont été effectuées par les commanditaires sur une distance de 250 kilomètres le long du Saint-Laurent, en aval de Québec, la zone constituée de la partie ouest de la Ville de Beaumont et de la partie est de la Ville de Lévis (la zone Ville Guay/Beaumont) s'est avérée la plus avantageuse pour la réalisation du projet. Les commanditaires ont donc concentré leurs efforts de recherche dans cette zone et y ont identifié un certain nombre de sites dans le voisinage de l'endroit où la ligne de transmission d'Hydro-Québec traverse le Saint-Laurent. Chacun de ces sites fait actuellement l'objet d'études additionnelles. Le choix final des commanditaires sera fait sur la base des études environnementales et d'ingénierie qui seront effectuées au cours des prochains mois ainsi que sur la base des consultations publiques actuellement en cours. Le projet nécessitera également la construction d'un gazoduc entre le terminal et les installations existantes de Gazoduc TQM situées à Saint-Nicolas. Quoiqu'un corridor préliminaire ait déjà été identifié, le choix de l'emplacement de ce gazoduc dépendra également des études environnementales et d'ingénierie et du programme de consultation publique.

Les figures 7, 8 et 9 présentent respectivement le plan général des emplacements considérés par les commanditaires pour l’implantation du terminal, l’emplacement du corridor proposé pour la construction du gazoduc ainsi que les emplacements plus précis faisant actuellement l’objet d’études additionnelles. Ces figures illustrent les emplacements approximatifs et conceptuels du pipeline du terminal, dont l’emplacement précis sera déterminé par les travaux d’ingénierie détaillés, les études environnementales et le programme de consultation publique actuellement en cours.

Figure 7



Figure 8

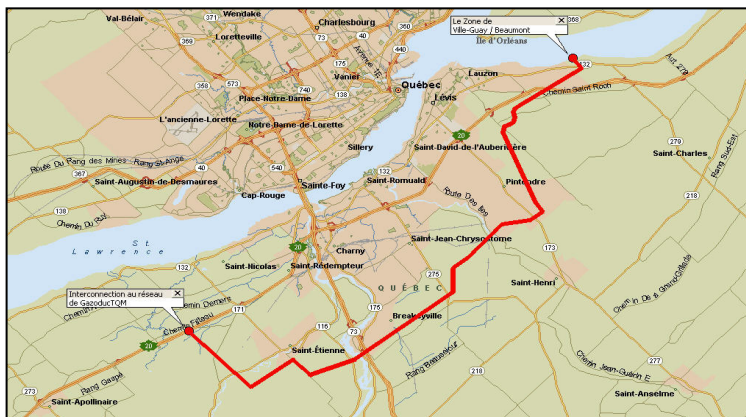
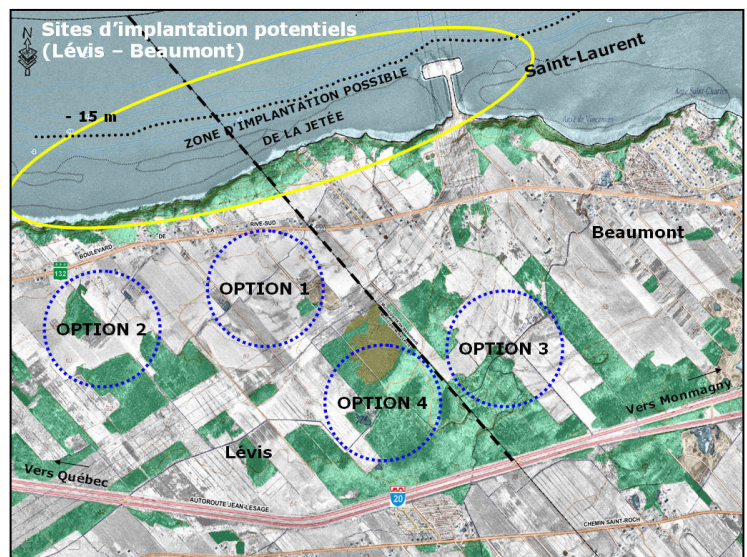


Figure 9



### **3.2 Caractéristiques environnementales**

#### **Composantes environnementales**

Située à proximité de l’agglomération de la région métropolitaine de Québec, la zone d’implantation du projet est constituée essentiellement d’une zone périurbaine ou prédomine les activités agricoles et la villégiature.

Dans le cadre de l’élaboration du projet, les commanditaires ont sélectionné une zone d’étude qui fera l’objet d’une caractérisation des différentes composantes environnementales à considérer dans l’étude d’impact environnemental.

La limite nord de la zone d’étude est principalement représentée par le fleuve Saint-Laurent, alors que la limite est se situe à environ un kilomètre des noyaux urbains de Beaumont et de Saint-Charles-de-Bellechasse. La limite ouest est localisée plus ou moins à trois kilomètres des installations existantes de Gazoduc TQM en bordure sud de l’autoroute 20 tandis que la limite sud de la zone d’étude se situe à proximité de Saint-Lambert-de-Lévis, Saint-Henri et Saint-Charles-de-Bellechasse.

Au niveau régional, le territoire de la zone à l’étude comprend la majeure partie de la Ville de Lévis avec ses trois arrondissements (Desjardins, Chutes-de-la-Chaudière-Est et Ouest), la partie nord-ouest de la MRC de Bellechasse et dans une moindre mesure la partie nord du territoire de la MRC de la Nouvelle-Beauce.

Par ailleurs, en termes de zonage, la zone agricole permanente occupe la majeure partie du territoire alors que la zone non agricole est principalement localisée dans la partie nord de la Ville de Lévis. Les sols sont principalement couverts par des peuplements forestiers de qualité variable tandis que les terres agricoles cultivées sont majoritairement regroupées dans les secteurs sud et est de la zone d’étude.

La présence de milieux humides est non négligeable dans les limites de la zone d’étude. Toutefois, la concentration la plus élevée de milieux humides se situe entre la partie est de l’arrondissement Desjardins et la municipalité de Saint-Charles-de-Bellechasse.

Les commanditaires ont identifié un corridor de largeur variable à l’intérieur duquel ils prévoient sélectionner le tracé privilégié pour le gazoduc. Ce corridor se situe très majoritairement à l’extérieur de la zone non agricole et par conséquent, à l’extérieur des noyaux urbains importants où la densité de la population est la plus élevée.

Une compilation préliminaire indique que le tracé du gazoduc devrait franchir trois cours d’eau importants (rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin), quelque 30 à 40 cours d’eau mineurs (agricoles ou forestiers) selon le parcours qui sera retenu, les autoroutes 20 et 73, un réseau routier secondaire (environ 15 routes) et quelques voies ferrées (environ 4). Enfin, globalement le tracé du gazoduc devrait se situer à parts égales dans les milieux boisé et cultivé.

Les commanditaires entendent étudier en détail les différentes composantes de l’environnement afin d’identifier et d’évaluer les impacts du projet, proposer des mesures d’atténuation et finalement évaluer l’impact résiduel le cas échéant. Les principales composantes sont :

- le milieu physique (topographie, géologie, drainage, zone de mouvement de terrain, terrains contaminés, etc.);
- le milieu biologique (faune et flore aquatique et terrestre);
- le milieu humain (affectation du territoire, utilisation du sol, agriculture, foresterie, archéologie, développement, activités récréotouristiques, etc.);
- les risques technologiques;
- les mesures d’urgence;
- les aspects socio-économiques.

En se basant sur les inventaires préliminaires, les principaux enjeux environnementaux potentiels du projet pourront inclure :

Pour l’ensemble des installations :

- L’impact visuel des installations dans un paysage fortement valorisé par les populations locales et régionales ;
- Les risques à la sécurité publique liés à la nature des installations
- Le bruit et autres nuisances lors des travaux de construction et d’opération des installations
- Les impacts prévus sur les activités humaines se situent au niveau d’une augmentation de l’emploi et des revenus fiscaux dans les environs du projet par suite de la construction et l’exploitation de ce dernier, une augmentation de la circulation locale et un impact sur les infrastructures et les services municipaux résultant d’un usage accru et de changements possibles dans la composition de la population.

Pour la jetée :

- Possibilité de devoir recourir à du dragage et à la disposition en eau des sédiments avec les conséquences inhérentes sur l’habitat du poisson.
- Qualité des sédiments à draguer ;
- Perte d’habitat du poisson lors de l’implantation de la jetée et impact potentiels sur des espèces valorisée de poisson parce qu’elles sont susceptibles d’être vulnérables ou menacées ou encore parce qu’elles font l’objet de pêche commerciale ;
- La destruction d’herbiers aquatiques pouvant abriter des espèces végétales susceptibles d’être vulnérables ou menacées ainsi que la perte d’habitat d’alimentation qui s’en suivra pour les espèces ichthyennes ;
- La topographie à forte pente de la rive qui compliquera l’aménagement des installations et nécessitera le déboisement d’une emprise suffisante aux travaux générant du même coup une détérioration du paysage.

Pour les installations d’entreposage, de fractionnement et de vaporisation du GNL :

- Le déboisement et les travaux de terrassement qui détruiront des espaces boisés et potentiellement des habitats fauniques (faune avienne, terrestre ou herpétofaune).

### **3.3 Utilisation du terrain**

Tel que mentionné au chapitre 3.2, les terrains dans la zone d’étude visée par le Projet Rabaska sont utilisés principalement à des fins rurales, de résidence secondaire, d’agriculture ou d’activités récréotouristiques. De façon générale, les résidences sont situées aux endroits les plus près du Saint-Laurent, alors que les emplacements situés plus loin du fleuve sont utilisés à des fins d’agriculture. En tenant compte des usages actuels et passés, les commanditaires n’ont connaissance d’aucun usage industriel dans la région et estiment donc que la probabilité de contamination des sols par suite d’usages industriels antérieurs sont faibles. Les commanditaires n’ont connaissance d’aucune réserve indienne connue, ni d’aucun usage par les autochtones pour des activités traditionnelles à proximité du projet. Des vérifications additionnelles seront cependant effectuées pour confirmer cette affirmation. De plus, les commanditaires n’ont connaissance d’aucun site historique ou environnemental désigné dans la zone d’étude, mais effectueront des vérifications additionnelles pour confirmer ce fait.

## **4.0 Exigences supplémentaires relatives à l’habitat du poisson et aux eaux navigables**

### **4.1 Caractéristiques environnementales**

Tel qu’indiqué au chapitre 3.2, la réalisation du projet aura un impact sur plusieurs cours d’eau et rivières, principalement en raison des activités de construction du pipeline et de la jetée. Des vérifications additionnelles sont requises pour préciser la nature de ces impacts et développer les programmes de mise en place des mesures d’atténuation requises pour minimiser ces impacts durant la construction de ces installations.

### **4.2 Usage des cours d’eau**

Les commanditaires ont initié des discussions avec les représentants de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne, de l’Association des pilotes du Saint-Laurent et du Port de Québec dans le but d’identifier les impacts potentiels sur le trafic maritime dans le Saint-Laurent et de développer des procédures d’exploitation, les installations de navigation et une jetée qui minimiseront ces impacts potentiels.

Les commanditaires entendent préciser l’emplacement de la jetée, et plus particulièrement la tête de la jetée, selon les résultats du processus d’évaluation *Termopol* et s’attendent à ce qu’elle soit localisée à un endroit où la profondeur du Saint-Laurent est suffisante (approximativement 15 mètres) de façon à limiter les activités de dragage aux environs immédiats de la jetée et d’accommoder l’accostage des méthaniers. La quantité de matériaux de dragage ne pourra être établie avec précision que lorsque l’emplacement précis de la jetée aura été établi. Les commanditaires ne s’attendent cependant pas à ce que l’accès au chenal implique des travaux de dragage, puisque le tirant d’eau des méthaniers est inférieur à celui des pétroliers qui utilisent couramment ce chenal. Les commanditaires ne s’attendent pas non plus pour les mêmes raisons à ce que des activités de dragage soient nécessaires dans les endroits requis pour le virage des méthaniers. Il n’est pas possible de préciser les méthodes d’excavation ou si l’usage de dynamite sera requis tant que l’emplacement précis de la jetée n’aura pas été établi, que sa conception n’aura pas été finalisée et que la composition des sols à cet endroit n’aura pas été établie.

**ANNEXE I**  
**Liste des personnes consultées**

Association des chefs de sécurité incendie du Québec  
Association des pilotes du Bas-Saint-Laurent  
Autorités et intervenants de Gros-Cacouna  
Bureau du Premier ministre du Québec  
Candidat conservateur dans Charlevoix-Montmagny  
Candidat conservateur dans Lévis-Bellechasse  
Candidat libéral fédéral dans Montmagny-L’Islet-Kamouraska-Rivière-du-Loup  
CÉGEP Lévis-Lauzon  
Chambre de commerce de Québec  
Députée provinciale de Bellechasse  
Député provincial de Montmagny-L’Islet  
CLD de la MRC de Bellechasse  
Comité aviseur de Beaumont  
Comité Termpol  
Comité ZIP Québec/Chaudière-Appalaches  
Commission de la Capitale nationale  
Communauté métropolitaine de Québec  
Conseil régional de l’environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA)  
Conseil régional de l’environnement de la Capitale nationale  
Conseillers municipaux de Lévis  
Corporation économique Lévis-Chaudière-Appalaches (CELCA)  
CRE-Bas-Saint-Laurent  
Critique fédéral de l’opposition en matière de Ressources naturelles  
Député provincial de Rivière-du-Loup  
Député fédéral de Kamouraska-Rivière-du-Loup, Témiscouata-Les Basques  
Député fédéral de Lévis-Bellechasse  
Les amis de la Vallée du Saint-Laurent  
Ministère de la Sécurité publique  
Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs  
Ministère du Développement économique et régional  
Ministère de l’Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille  
MRC de Bellechasse  
MRC de Chaudière-Appalaches  
MRC Île-d’Orléans  
Municipalité de Beaumont  
Pôle Québec Chaudière-Appalaches  
Port de Québec  
Société de développement économique de Lévis  
Union des producteurs agricoles  
Ville de Lévis  
ZIP Québec  
ZIP Sud de l’Estuaire

**ANNEXE II**  
**Sommaire des commentaires préliminaires**  
**et des questions soulevées par les personnes consultées**

Accès au gaz naturel  
Construction navale  
Occasions d’affaires de l’industrie du froid  
Impacts financiers  
Réduction du fardeau fiscal  
Occasions d’emploi durant la construction et l’exploitation  
Caractère pittoresque de la région  
Qualité de vie  
Risques d’accidents  
Sécurité du public  
Plan d’urgence  
Impacts environnementaux  
Zone d’exclusion  
Processus d’acquisition  
Impacts sur la valeur marchande des terrains  
Impacts sur le tourisme et activités récréatives  
Impacts sur la faune  
Impacts sur les activités agricoles  
Impacts sur la demande en services locaux, notamment les services d’incendie  
Accès au fleuve St-Laurent  
Bruit  
Gaz à effet de serre  
Impacts visuels  
Impacts sur la navigation  
Zonage  
Consultation publique  
Durée de vie du projet et des approvisionnements à long terme  
Expropriation