

Primeau, Josée (BAPE)Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

De: GASTON CADRIN [gcadrin@sympatico.ca]
Envoyé: 14 février 2007 16:55
À: Primeau, Josée (BAPE)
Cc: ppsenechal@globetrotter.net; lafram@qc.aira.com; Guinom1@parl.gc.ca; bigrab1@parl.gc.ca; cretep1@parl.gc.ca
Objet: Documents concernant M. Lasserre et Rabaska

Lévis

6211-04-004



Com



Lasserre et



Lasserre 3 fév

erre-Giram.doc (66 Kt-Laurent.doc (51.. 03.html (26 Ko)...

Bonjour Madame Primeau,

Comme vous voyez nous continuons à vous transmettre des informations, c'est difficile de stopper brusquement les bonnes habitudes...

J'envoie aujourd'hui à l'attention de monsieur Samak et de MM Paré et Waubb, le communiqué émis aujourd'hui lors d'un point de presse concernant l'opinion de l'expert du Saint-Laurent et géographe réputé, M. Jean-Claude Lasserre, sur le dossier Rabaska. Suite à l'article du Soleil, du 29 janvier 07 où on citait le géographe, M. André Stainier communiqua avec Lasserre afin de vérifier ses affirmations. La réponse à M. Stainier fut acheminée le 3 février, c'est ce que nous désirons faire connaître à la Commission. Je joint également une brève présentation de Jean-Claude Lasserre et les courriels originaux.

DEMANDE

Au nom du GIRAM, je demande que la Commission entende en privé M. Lasserre, sachant que son fils Frédéric est à l'Université Laval, il pourrait vous faciliter la concrétisation de cette demande. À mon avis, il serait inadmissible que la Commission se fie seulement aux énoncés du promoteur et à la Corporation des pilotes, lesquels ont une grande influence sur le processus Termpol. De plus, toutes les questions concernant le développement futur du transport maritime dans l'axe Saint-Laurent/Grands- Lacs, personne jusqu'à ce jour n'y a répondu. On ne peut prendre une décision comme celle-là ayant une incidence aussi contraignante sur la navigation laurentienne à la légère sans considérer l'avenir de cet important axe de navigation.

Gaston Cadrin, prés. du GIRAM

GIRAM

GROUPE D'INITIATIVES
ET DE RECHERCHES
APPLIQUÉES AU MILIEU

COMMUNIQUÉ

Pour publication immédiate
Mercredi le 14 février 11h

RABASKA : L'expert de réputation internationale, le géographe, Jean-Claude Lasserre, rappelle certains risques pour la navigation et remet en question le choix du site

Une belle contribution au débat...

Suite à l'article « **Rabaska : un géographe prévoit une catastrophe** » (Le Soleil, 29 janvier 2007), le président (André Stainier) de l'organisme « Les Amis de la Vallée du Saint-Laurent », ayant manifestement un préjugé favorable au projet de terminal méthanier sur le plan de la navigation sur le Saint-Laurent, communiqua avec le géographe Lasserre, spécialisé en transport maritime sur l'axe Saint-Laurent/Grands-Lacs, afin de vérifier si les affirmations faites à Gaston Cadrin (courriel du 7 septembre 2006, voir Annexe) étaient véridiques. Dans son courriel du 29 janvier dernier, monsieur Stainier précise « *nous connaissons bien Gaston Cadrin; lui et nous avons souvent travaillé ensemble en faveur du Saint-Laurent; mais sur Rabaska, nous sommes peu d'accord* ». Il demande donc à monsieur Lasserre **si les citations qu'on lui prête sont exactes en ces termes :**

« Je souhaiterais être sûr que ces citations traduisent bien votre opinion sur le projet Rabaska en matière de navigation et d'activités portuaires, et si oui, comprendre les raisons qui vous conduisent à cette opinion. Je vous saurais grandement gré de bien vouloir m'éclairer sur ces points. Votre opinion sur ce genre de question est déterminante pour nous ».

Dans sa réponse à André Stainier (copie conforme à Gaston Cadrin et Frédéric Lasserre, géographe à l'Université Laval) **en date du 3 février 2007**, cet expert du Saint-Laurent de réputation internationale¹ réitère les propos tenus et même est plus explicite sur les raisons qui motivent son opposition au projet Rabaska et plus particulièrement sur le site choisi. Voici en résumé, les cinq questions et sous-questions qu'il soulève en rapport avec le projet.

¹ Voir document « Lasserre et le Saint-Laurent »

1. Sécurité

« J'ai été très surpris qu'on envisage une telle installation dans une banlieue de l'agglomération de Québec et avec des maisons d'habitation et une autoroute à gros trafic relativement proches ». Il s'inquiète également de la présence de trois lignes à très haute tension 735 kV, affirmant qu'il n'a pas eu de réponse sur ce point. Et ajoute : « J'en suis d'autant plus étonné que j'ai lu dans un rapport sur ce projet de Rabaska de M. Sénéchal, j'ai lu que sur l'estuaire de la Loire, le terminal méthanier qui y a été installé a dû respecter des contraintes de sécurité beaucoup plus exigeantes que celles qui paraissent envisagées sur le site de Rabaska. Or dans les deux cas, l'un des promoteurs du projet est Gaz de France... »

2. Utilisation judicieuse du site

« Ce site avait été réservé depuis pas mal d'années en vue de l'extension d'aires industrialo-portuaires de l'agglomération de Québec. **Les décideurs politiques et économiques comme la population de l'agglomération sont-ils d'accord pour sacrifier cet espace au profit d'un terminal méthanier qui, une fois installé, n'offrira que très peu d'emplois, tout en créant des risques ?** Ce projet respecte-t-il toute la législation en vigueur au sujet des sites industriels comportant des risques ? ».

3. Navigation et sécurité maritime

« En ce qui concerne la navigation sur le Saint-Laurent, le projet prévoit un quai à peu près perpendiculaire à la rive du fleuve, ce qui veut dire qu'à chaque venue et à chaque départ d'un méthanier, celui-ci devra se placer pendant un certain temps en travers du chenal de navigation, opération forcément un peu délicate, puisqu'il y a un certain courant. **Cela signifie qu'à chaque arrivée et à chaque départ d'un méthanier, les autorités responsables de la circulation maritime sur le fleuve devront avertir tous les navires approchant de ce site, de l'aval comme de l'amont, pour les ralentir, voire les arrêter. Ceci sans oublier que parmi ces navires, il y en a qui ont à bord des passagers, et d'autres qui transportent des conteneurs, et qui fonctionnent comme de véritables métronomes, car ils ont des horaires à respecter, puisque leurs escales dans les différents ports qu'ils touchent, comportent des dates et des horaires qui sont publiés à l'avance dans les journaux et les revues spécialisées comme sur internet, horaires que leurs capitaines doivent impérativement respecter.** On peut donc prévoir que l'installation d'un tel terminal méthanier risque de créer des conflits avec le secteur du transport maritime ».

4) Un quai perpendiculaire à la rive

Question subsidiaire : faut-il impérativement créer un quai perpendiculaire à la rive ? Le terminal pétrolier qui a été installé à quelques kilomètres à l'amont sur la même rive droite du fleuve n'est pas perpendiculaire à la rive, mais parallèle ! Il faut donc apporter des réponses convaincantes sur ce point.

5) Méthodologie du choix de site

« Enfin, question plus fondamentale : est-il vraiment impératif d'installer ce terminal méthanier sur ce site ? Pourquoi l'installer dans l'agglomération de Québec, alors qu'il y a d'autres sites portuaires possibles sur la rive droite du fleuve, par exemple à Gros Cacouna? Une étude sérieuse a-t-elle été faite sur les différents sites possibles, et sur les avantages et les inconvénients de chacun ? ».

À la lecture de ce courriel et des questions fort pertinentes que se posent cet expert des activités maritimes et portuaires du Saint-Laurent, il est évident que la commission du BAPE devra analyser en profondeur ces aspects du projet Rabaska qui ont été peu soulevés lors des audiences publiques en environnement. Évidemment, ces informations seront transmises à la commission sur le terminal méthanier de Lévis-Beaumont-île d'Orléans. De plus, nous demanderons à celle-ci de convoquer monsieur Lasserre à titre d'expert des activités maritimes sur le Saint-Laurent afin qu'il puisse répondre aux questions du président et des commissaires.

Pour information supplémentaire :

Gaston Cadrin, président

833-5149 ou 955-8552

NOTES BIOGRAPHIQUES DE JEAN-CLAUDE LASSERRE

Géographe des transports fluviaux et maritimes à l'Université Lumière Lyon 2, au Département de géographie et au Laboratoire d'économie des transports

Lieu de résidence : Lyon tél : 011 33 78 88 59 24

Par rapport à l'axe navigable Saint-Laurent/Grands Lacs, Jean-Claude Lasserre peut être considéré comme **le grand expert de réputation internationale du Saint-Laurent sur le plan du transport fluvial et des activités portuaires en général**. Il a été invité à maintes reprises pour des conférences ou colloques et a donné plusieurs formations dont une de janvier à juin 1997, où il a été expert invité au **Centre de développement des Transports de Montréal de Transports Canada** (organisme qui peut fournir des avis sur la navigation, notamment dans le cadre des études Termopol). Suite à ce passage au Centre de développement des transports, il a publié, en août 1997, le rapport « **Le présent et l'avenir du système navigable Saint-Laurent/Grands Lacs : quels enjeux?** »

Il a donné à plusieurs reprises des avis à la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent (ministère des Transports du Québec).

Il a également été professeur durant plusieurs années au Département de géographie de l'Université de Montréal, notamment durant la décennie 80.

Publications :

1980, « **Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique** », Cahiers du Québec, Hurtubise, HMH, 753 p.

1988, « **Caractères originaux des aménagements fluviaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent** », Paris.

Articles de revue:

On lui doit de nombreux articles sur la navigation et le réseau de ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs dans des revues de géographie et autres revues spécialisées du monde maritime.

Colloques (conférencier invité):

1- Colloque « La rive sud du fleuve, un espace fragile aux vocations multiples, cégep de Lévis-lauzon, les 22-23-24 septembre 1988

Conférence : « *Le rôle économique du Saint-Laurent au Québec et dans la région de Québec* »

2- Colloque « *Fleuve et Patrimoine, mettre en valeur un fleuve, pourquoi?* » dans le cadre de entretiens du Centre Jacques Cartier, au musée de la Civilisation, le 30 septembre et 1 octobre 1996.

Conférence : « *Le paradoxe du transport fluvial actuel : un monde innovant, économe en énergie, écologique, et pourtant en très net déficit d'image* »