

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

**Mémoire soumis par le capitaine Michel Pouliot à la  
Commission d'examen conjoint**

**Janvier 2007**



## **INTRODUCTION**

Le Projet d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis représente une initiative d'un grand intérêt pour moi et ce, pour plusieurs raisons. En effet, non seulement j'ai habité la région pendant toute ma vie mais je suis aussi un marin pour qui le fleuve Saint-Laurent est très cher. En fait, je peux dire que je me suis occupé, ma vie durant, de questions reliées à la sûreté et la sécurité de la navigation maritime. J'ai aussi grandement à cœur le bien-être de la région, tant du point de vue de son développement économique que de la protection de son environnement.

En dépit de mon association avec plusieurs organismes professionnels, je n'exprime devant cette Commission que mon propre point de vue, que je base à la fois sur l'expérience d'une vie entière, tel que décrit plus bas, et mon analyse de l'application effectuée par Rabaska selon les termes du processus d'examen Termopol ayant trait à la navigation maritime.

## **PROFIL**

Comme beaucoup de résidents dans la région, ma famille vit ici depuis des générations. Dans mon cas, je suis né sur l'Île d'Orléans où j'ai toujours une résidence en plus de ma résidence principale à Québec même.

Comme mon père avant moi, je suis pilote maritime sur le Saint-Laurent. Au cours des 40 années et plus que je compte en tant que pilote, j'ai guidé plus de 4,000 navires dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent, qui s'étend de Québec jusqu'aux Escoumins en incluant la rivière Saguenay. Je suis extrêmement fier d'ajouter que mes deux garçons maintiennent la tradition familiale et sont également pilotes au sein de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Au cours de mes 40 ans et plus en tant que pilote, et auparavant également au cours des nombreuses années où j'ai servi en tant qu'officier sur des navires océaniques, j'ai eu l'opportunité de naviguer sur plusieurs types de navires et ce, dans presque toutes les conditions imaginables. Bien sûr, je suis par-dessus tout familier avec le Bas Saint-Laurent, tant en ce qui se rapporte au fleuve lui-même, qu'en ce qui concerne les conditions climatiques affectant la navigation et le type de trafic descendant ou remontant le fleuve, 24 heures par jour, l'année durant.

Mon intérêt à l'endroit de la sécurité du transport maritime et le rôle que joue le pilotage à cet égard m'a amené à prendre une part active dans plusieurs organisations qui s'occupent de ces questions. Ces organisations comprennent notamment l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC), où je complète ma 24<sup>e</sup> année à titre de président. Avant de présider l'APMC, j'ai servi également en tant que président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent. J'ai aussi présidé l'Association internationale des pilotes maritimes, basée à Londres, pendant 12 ans et suis membre de la délégation canadienne à l'Organisation Maritime Internationale depuis plus de cinq ans. Dans tous ces rôles, et dans d'autres fonctions aussi telles qu'au sein du Comité consultatif maritime canadien et en tant que « Fellow » du Nautical Institute de Londres, ma principale préoccupation a toujours été la sécurité et la sûreté du système de transport maritime et, à travers cela, la promotion du développement économique et la protection de l'environnement.

En 2002, j'ai eu le grand honneur de voir mon « engagement à assurer la sécurité du public et à protéger l'environnement en plus de [mon dévouement] au développement économique du fleuve Saint-Laurent » reconnus lors de mon investiture dans l'Ordre du Canada par son excellence, la Gouverneure générale. Pour les mêmes raisons, j'ai par la suite au cours la même année été récipiendaire de la médaille du jubilé d'or de la Reine Elizabeth II.

## LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA: OBSERVATIONS CONCERNANT LA NAVIGATION

L'expérience internationale concernant la navigation en provenance ou à destination de terminaux méthaniers est extrêmement positive. Mes discussions à ce sujet avec des pilotes provenant de dizaines de pays membres de l'Association internationale des pilotes maritimes corroborent d'ailleurs les faits présentés à cette Commission démontrant que les navires méthaniers en opération à travers le monde l'ont été à toutes fins pratiques sans incidents et ce, depuis des décennies.

J'aimerais d'ailleurs attirer l'attention de la Commission sur les propos du Secrétaire-Général de l'Organisation Maritime Internationale, l'Amiral Efthimios Mitropoulos, lors de la 80<sup>e</sup> session du Comité de la Sécurité Maritime (*Marine Safety Committee*) en mai 2005 à laquelle j'ai participé: "*As to the international LNG transport industry, I am sure you will be pleased to note that the sector has enjoyed an enviable safety record without significant accidents over four decades of successful operations and more than 40,000 recorded voyages.*"

Bien que des navires méthaniers n'ont pas encore transité dans la région du Bas Saint-Laurent, il est essentiel de tenir compte du fait que des navires de dimensions et ayant des caractéristiques de manœuvrabilité comparables sont présents dans nos eaux depuis longtemps déjà et y transitent sans incident. En fait, des navires aux dimensions beaucoup plus considérables transitent dans la circonscription sur une base régulière. En tant que pilote, je n'aurais aucune hésitation à piloter un navire méthanier et je suis tout à fait confiant qu'en autant que le soin et l'attention nécessaire soient observés, leur passage s'effectuera sans incident. Je suis également tout à fait confiant que ce soin et cette attention requise *seront* effectivement bel et bien observés parce que les pilotes à bord y verront.

Au cours de mon examen du Projet Rabaska, j'ai noté l'intention exprimée par l'initiateur du Projet de prendre même des mesures additionnelles afin d'assurer la navigation, l'accostage et l'appareillage sécuritaire des navires méthaniers. Je trouve extrêmement louable le fait que Rabaska aille par-delà ce que je considère être déjà un projet sécuritaire et j'espère que ces initiatives rassureront ceux qui autrement seraient soucieux quant à la sécurité des opérations projetées ou quant à l'engagement de leur initiateur à faire tout ce qui est raisonnable pour l'assurer. Le fait de fournir une escorte au moyen d'un remorqueur dans la Traverse Nord et d'y avoir un trafic à sens unique, sans pour autant nuire au reste du trafic, en sont des exemples notables.

Le Saint-Laurent est un fleuve puissant et qui peut également être dangereux. C'est pourquoi nous avons des pilotes maritimes très bien formés et opérant au sein d'un système de pilotage dont l'indépendance est la première vertu. En tant qu'un des pilotes ayant servi le plus longuement, j'estime que le projet mis de l'avant par Rabaska rencontre les plus hauts standards de sécurité qui soient et qu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il se déroule sans incident.