

GIRAM

GRUPE D'INITIATIVES
ET DE RECHERCHES
APPLIQUÉES AU MILIEU

Le site de Lévis-Ville-Guay, choix de Rabaska pour l'implantation d'un port méthanier sur le Saint-Laurent.

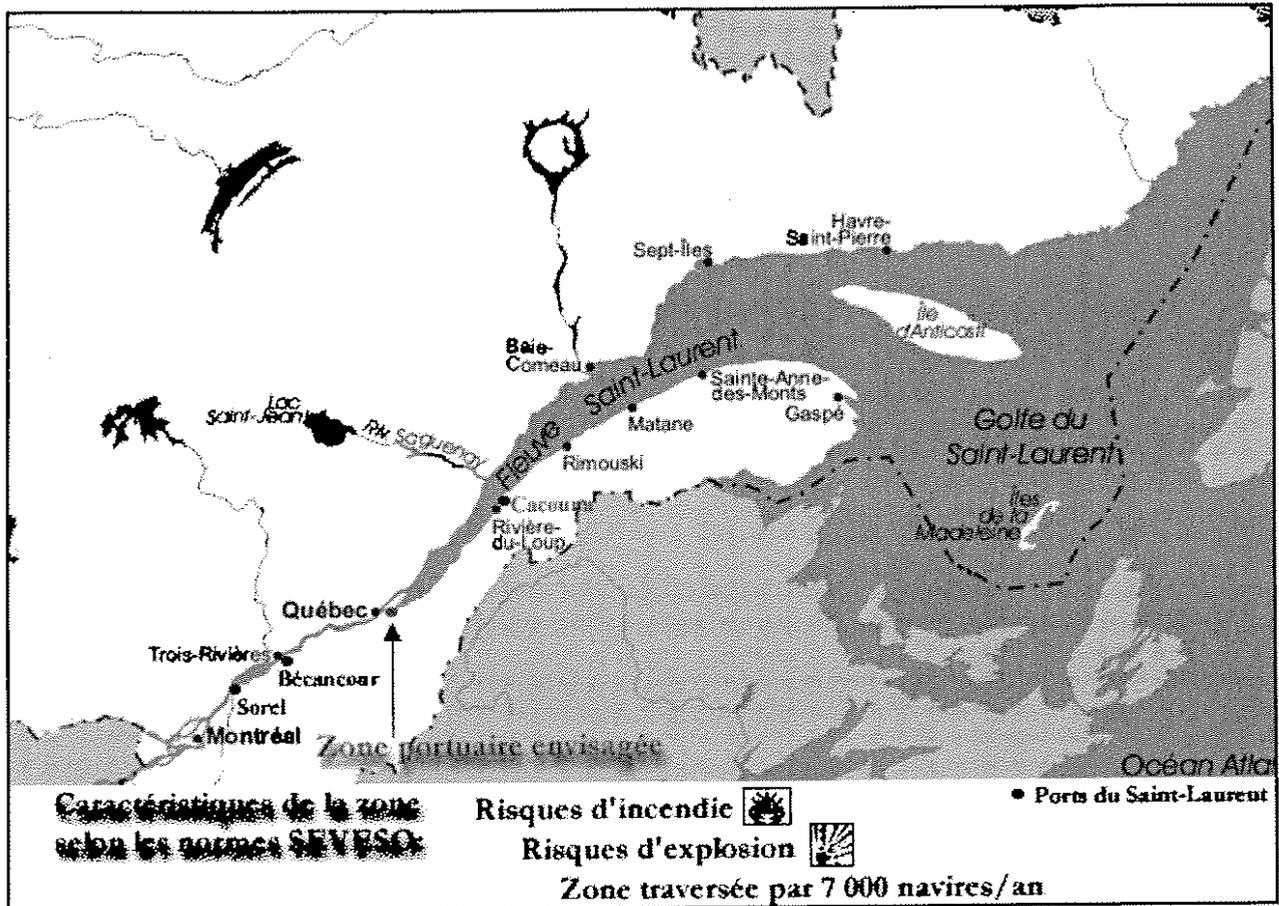
Facteurs de risques pour l'économie du Québec

Analyse réalisée pour le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) à la suite d'une mission d'étude de terminaux méthaniers de Gaz de France, réalisée en mai 2005, dans le cadre d'un programme de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE).

Pierre-Paul Sénéchal, ex-gestionnaire et ex-conseiller en matière de développement de l'économie et de l'emploi, Gouvernement du Québec.

Version juillet 2006

ZONE PORTUAIRE ENVISAGÉE PAR LE CONSORTIUM RABASKA POUR L'ÉTABLISSEMENT DE SON PORT MÉTHANIER



Synthèse

Le consortium Rabaska propose de construire un terminal méthanier à 500 mètres du rivage, dans un détroit très resserré du Saint-Laurent devant Lévis-Ville-Guay, afin d'y accueillir des navires de plus de 300 mètres et y transborder 10 millions de mètres cubes de GNL annuellement, une substance identifiée comme inflammable et explosive. Dorénavant, tout le trafic commercial (7000 passages actuellement) à destination des ports qui se trouvent en amont devra obligatoirement traverser cette nouvelle zone d'activités portuaires logée en plein milieu du chenal maritime du Saint-Laurent. En cas d'accident ou d'incident majeur dans cet environnement, aucune voie de contournement n'existe pour le reste du trafic maritime en route ou en provenance de Montréal.

Positionnement du Saint-Laurent dans l'économie industrielle du Québec : stratégique, mais vulnérable

Partout dans le monde, les axes fluviaux sont reconnus comme des atouts majeurs pour réaliser de tels transports de marchandises, en raison de leur énorme capacité de transit continu par rapport à ce que peuvent offrir les corridors terrestres de plus en plus congestionnés. Dans cette optique, le Saint-Laurent représente une ressource économique nationale de premier plan pour l'avenir des régions du Québec, de même que pour le développement économique du nord-est de l'Amérique.

Le port de Montréal est le plus important du Saint-Laurent. Centre de transbordement du trafic transatlantique, il jouit d'une part enviable du marché nord- américain. Pouvant accueillir de grands océaniques de lignes régulières, au cœur d'un ensemble organisé de services de collectes qui les approvisionnent, il constitue une véritable plaque tournante de groupage-dégroupage de fret conteneurisé (un million de conteneurs annuellement) au service des marchés montréalais, ontarien et nord-américain. Mais attention, nous disent les experts de la navigation, on ne peut gérer à l'aveugle. Sur toutes les voies fluviales actuelles, la concurrence est très forte et la pression de plus en plus à la hausse : la demande exprimée en terme de nombre de navires va augmenter considérablement et la géographie physique d'un fleuve, alliée à certaines tendances lourdes comme l'accroissement de la taille des navires, particulièrement ceux qui transportent des matières dangereuses, placent les réseaux fluviaux en situation de très grande vulnérabilité.

Prescriptions internationalement reconnues pour l'établissement d'un terminal méthanier

Contrairement à ce qu'affirment ses promoteurs, le site de Lévis ne passe pas le test des « lignes directrices » internationalement reconnues pour la localisation d'une telle infrastructure. La « Society of International Gas Tanker and Terminal Operators » (SIGTTO), société indépendante représente la référence internationale la plus crédible en matière de standards pour terminaux et transport de GNL. Les « lignes directrices » qu'elle a élaborées spécifiquement pour « la sélection d'un site de port méthanier » sont

assez explicites; il faut déplorer que les autorités gouvernementales, tout comme le promoteur, se soient dérochés à une obligation d'analyse sérieuse sur ce plan. Ses prescriptions principales:

- Toujours « considérer l'introduction d'une industrie du GNL dans une perspective de développement futur des activités maritimes et portuaires d'un lieu et tenir compte de l'impératif pour ces dernières de demeurer compétitives sur le plan commercial. Les ports sont dans un environnement dynamique, leurs modes d'opérations vont à coup sûr changer dans le temps. L'environnement géographique dans lequel s'insère l'industrie de GNL va également changer, avec tous les risques qui y sont associés ».
- Les « ports de transbordement de GNL doivent être localisés loin des routes maritimes achalandées et en dehors des zones de trafic important ».
- La location de la jetée d'amarrage doit être loin de zones habitées et bien en retrait d'un trafic maritime ou d'une activité portuaire pouvant présenter un risque.
- «Aucune installation d'amarrage de méthanier ne devrait être implantée dans un environnement caractérisé par le déplacement à proximité de navires de gros gabarit».
- Privilégier les sites aux embouchures des couloirs fluviaux, plutôt que ceux qui sont situés loin à l'intérieur des côtes ».
- «En toutes circonstances, les méthaniers en transit doivent avoir priorité sur tout autre navire». Le contraire des prétentions du promoteur.
- Le transport du GNL ne fait pas bon voisinage avec les navires de passagers en raison du « risque humain » qui y est associé. Ce qui n'est pas sans risque non plus pour l'avenir de l'industrie québécoise des croisières maritimes).

Présence de méthaniers et fluidité de la navigation

En raison des nombreuses contraintes imposées transport maritime du GNL, le ravitaillement du terminal de Lévis expose toute la navigation commerciale sur le Saint-Laurent à des risques continus en termes de retards. La prudence impose qu'on fasse l'hypothèse qu'un fois en opération, le terminal pourra générer des contraintes telles que la fluidité de la navigation sur le Saint-Laurent pourra en être affectée, avec toutes les conséquences de nature commerciale qui en découlent, particulièrement celles reliées au transport des marchandises conteneurisées soumises plus que toutes autres, à l'implacable loi du «juste-à-temps ».

Quel sont les principaux éléments à retenir à ce chapitre? Il y a d'abord ce droit récurrent d'interruption de la navigation commerciale que va s'octroyer l'entreprise pour

permettre les approches, retournements et accostages de ses propres navires, la suspension de la navigation dans un sens sur une distance de plusieurs dizaines de kilomètres à partir de Charlevoix, les distances séparatrices qu'imposeront les méthaniers à tous les autres navires commerciaux, l'impossibilité de croisements sur certains tronçons du Fleuve. Il faut aussi considérer les complications que vont rencontrer les méthaniers dans des contextes de vents de plus de 25 nœuds (à cause de la faible manoeuvrabilité reconnue de ces types de navires due notamment à leur hauteur). Il faut enfin savoir que le promoteur n'a procédé à aucune véritable étude d'anticipation de l'accroissement du trafic maritime dont le Saint-Laurent sera inévitablement l'objet au cours des prochaines décennies.

L'évaluation qu'il a réalisée touchant les scénarios d'occurrence collisions-échouements dans le tronçon de navigation le plus sensible doit à plus forte raison être remise en question. En dépit de la présence et de l'expertise reconnue des pilotes du Saint-Laurent, pas moins de sept accidents (collisions et échouements) se sont en effet produits entre 1988 et 2003 sur le seul tronçon Escoumins-Lévis (en plus d'une trentaine d'incidents). Un échouement de méthanier à un endroit sensible du corridor entraînerait, selon tous les experts, une très sérieuse paralysie de la navigation commerciale en amont et en aval.

Un enjeu qui dépasse largement les frontières de Lévis

Contre une 50 à 70 emplois prévisibles durant la phase d'exploitation du terminal (50 à 70 ans) et 7 M\$ (non indexés à l'IPC durant plus de 50 ans) de recettes fiscales à la Ville de Lévis, y a-t-il lieu de laisser planer un risque à long terme sur des milliers d'emplois en amont reliés à l'industrie du transport par conteneurs dans les ports de Montréal et de Trois-Rivières, sur quantité d'autres emplois reliés au transport terrestre de ces marchandises (camions et chemin de fer) et plus de 700 emplois directs reliés à la nouvelle industrie des croisières maritimes? Par ce projet, le Québec risque-t-il, à la hauteur de Lévis, de grever le Saint-Laurent d'une hypothèque de navigation à très long terme moyennant une compensation financière se situant bien en deçà de ce que promet cet axe fluvial d'une valeur économique exceptionnelle?

**Le site de Lévis-Ville-Guay, choix de Rabaska pour
l'implantation d'un port méthanier sur le Saint-Laurent.**

Facteurs de risques pour l'économie du Québec

Table des matières

Introduction	7
1- Aperçu des exigences contemporaines en matière de transport maritime.....	9
2- Le rôle du Port de Montréal dans l'économie industrielle du Québec.....	10
3- Le transport des marchandises en amont de Lévis.....	11
4- Prescriptions internationalement reconnues pour l'établissement d'un terminal méthanier (SIGTTO).....	13
4.1 Examen prospectif du milieu et des conditions d'implantation.....	14
4.2 Fardeau imposé à la navigation commerciale.....	15
4.3 L'industries des croisières internationales sur le Saint-Laurent.....	16
4.4 L'option recommandée : l'accès direct des navires à une zone maritime.....	17
5- Analyse d'impact produite par le promoteur	18
6- Présence de méthaniers et fluidité de la navigation.....	21
6.1 Le risque d'échouement	23
6.2 Expansion éventuelle du terminal.....	24
Conclusion	25

Introduction

Le Consortium Rabaska a déposé son étude d'impact en vue de la construction d'un port méthanier à 600 mètres de la rive du Saint-Laurent, en face de Lévis et de la municipalité de Saint-Laurent sur l'île d'Orléans. Annuellement, plus de 7000 navires commerciaux passent par ce goulet, dont de nombreux navires de croisières internationales. Pour s'y rendre, les méthaniers de 300 mètres de long devront, en aval de d'Orléans, emprunter la Traverse du Nord, un étroit chenal de 305 mètres de largeur, sur plus de 20 milles.

L'investissement prévu est de taille. Quelques milliers d'emplois sur le site durant la phase de construction. Très peu toutefois (entre 50 et 70) pour la durée d'exploitation potentielle du plan (70 années). Le promoteur n'a rien ménagé pour que son investissement soit perçu comme le « projet du siècle » dans la région. Au fur et à mesure que se déployait l'opposition, un soutien en provenance du milieu d'affaires était organisé. Le coût de l'investissement est curieusement passé de 650 M\$, à 750 M\$, puis à 840 M\$. Sur la côte est américaine, les projets de ce type sont plutôt annoncés comme étant de l'ordre de 350 M\$ à 450 M\$.US.

Le projet est maintenant endossé de façon assez inconditionnelle par des porte-parole de l'élite économique locale: Chambre de Commerce de Lévis, Chambre de Commerce de Québec, Regroupement de gens d'affaires « OUI-Rabaska ». Tous ont pris spontanément position bien avant le dépôt de l'analyse d'impact, vraisemblablement sur la base du seul prospectus publicitaire diffusé par le promoteur en 2004.

Sans procéder à quelque analyse de fond que ce soit, la municipalité de Lévis accepte elle aussi, avec une certaine complaisance, de paver la voie au promoteur. Tout au plus a-t-elle adressé quelques recommandations mineures à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale dans le seul but de sécuriser les engagements financiers qu'elle espère obtenir.

Quant au gouvernement du Québec, on a assisté à ce jour à des déclarations ministérielles en faveur des promoteurs mais aucun avis d'opportunité n'a été déposé. Cette façon de faire est vertement dénoncée par les opposants. Un consortium d'entreprises, affirme-t-on, veut s'octroyer une zone industrielle pour ses besoins propres dans le détroit fluvial le plus sensible du fleuve Saint-Laurent et aucune analyse gouvernementale ne fournit d'explication, ni aux citoyens, ni à la communauté industrielle du Québec, principale utilisatrice de l'autoroute fluviale.

À la lecture des guides opérationnels produits par la Society of International Gas tanker and Terminal Operators (SIGTTO), référence internationale et organisme-conseil le plus crédible dans le domaine de l'exploitation du GNL, notre prétention est à l'effet que le site choisi par le consortium Rabaska ne semble pas répondre aux prescriptions généralement et mondialement reconnues pour un tel projet. Cette prétention s'appuie également sur les observations et consultations menées auprès des autorités portuaires

de Marseille-Fos-sur-Mer et Nantes-Saint-Nazaire (France) où des terminaux de GNL sont en exploitation (Mission d'étude du GIRAM sur les ports méthaniers de Gaz-de-France réalisée en mai 2005 dans le cadre d'un programme financé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale). Nous avons en plus toutes les raisons de croire qu'une fois en opération, ce terminal pourra, à terme, générer des contraintes à la fluidité de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent, particulièrement à celle du transport des marchandises conteneurisées soumis aux implacables exigences du «juste-à-temps ». Malgré son nombre impressionnant de pages (3000), l'étude d'impact déposée par le promoteur fournit en effet peu de réponses satisfaisantes à nombre d'interrogations formulées à ce chapitre.

Il est grand temps, selon bien des observateurs, que les véritables acteurs et représentants de la communauté économique, particulièrement ceux de la grande région métropolitaine, commencent à s'intéresser au dossier. En matière de développement économique, le manque de veille stratégique et l'absence de prospective ou d'anticipation ne sont-ils pas les plus sournois des adversaires?

Si le site d'implantation du port méthanier projeté était l'île Sainte-Thérèse, à l'entrée du Port de Montréal, probablement que les plus avisés au sein de la communauté des affaires montréalaise seraient en émoi. On se préoccuperait, de façon fort à propos d'ailleurs, des risques qu'une infrastructure portuaire aussi insolite peut éventuellement signifier quant à la fluidité de la navigation commerciale en provenance de la voie maritime du Saint-Laurent. Ceci, en raison des mesures exceptionnelles qui régissent, partout dans le monde, le transport fluvial ou maritime du GNL, mais aussi en raison des conséquences économiques considérables qui pourraient résulter d'un accident maritime. Et pourtant, à quelque 220 kilomètres en aval, l'étroit corridor fluvial glissant entre Lévis et Saint-Laurent I.O, passage obligé pour tous les porte-conteneurs desservant Montréal et les Grands-Lacs, représente le même potentiel de dangers et de dommages collatéraux pour l'économie.

Le propos de cette brève analyse n'est pas de juger si, dans un horizon temporel donné, le Québec aura besoin de sources alternatives de gaz naturel, mais bien de lancer un message d'alerte aux publics concernés quant à la nécessité d'évaluer les risques que représente le choix de Lévis-Ville-Guay comme site de transbordement de GNL, directement exposé au trafic maritime du Saint-Laurent .

1- Aperçu des exigences contemporaines en matière de transport maritime

Dans l'univers de la mondialisation des échanges économiques, le transport des marchandises par voies fluviales ou maritimes est en train de connaître une expansion fulgurante. Plus de 90% du transport des marchandises (excluant les hydrocarbures) se réalise aujourd'hui selon ce mode, contre 10% par routes et par chemins de fer.

Selon une étude toute récente réalisée par MM. Claude Comtois (UQAM) et Brian Slack (Concordia) pour le compte du ministère des Transports du Québec, les systèmes de transport constituent un élément fondamental de la formation des nouveaux espaces économiques («Systèmes de transport. Transformations de l'industrie maritime : portrait international de développement durable appliqué. Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec ». Décembre 2005).

Selon ces deux chercheurs, tous les scénarios de croissance économique ne peuvent éviter de s'appuyer sur une augmentation du trafic des marchandises, particulièrement aujourd'hui, selon le mode conteneurisation. Ils rappellent que « **les axes fluviaux sont reconnus comme des atouts fort importants pour l'acheminement des marchandises, car ce sont des infrastructures disposant d'une grande capacité disponible, à la différence des corridors de transport terrestre qui eux sont de plus en plus congestionnés** ». (p.191).

Dans cette foulée, le corridor fluvial et maritime du Saint-Laurent représente une ressource nationale de premier plan pour le développement futur des régions du Québec. À ce titre, on doit s'assurer qu'elle demeure disponible pour une multiplicité d'usages.

Le Québec est déjà dans la nouvelle économie industrielle. Cette économie est donc, comme toutes ses concurrentes, à la recherche d'une réduction constante des temps et des coûts de transport. Elle privilégie l'utilisation de liens mettant en réseaux, entreprises multinationales et leurs filiales avec d'autres unités de production ou de marché.

«Dans ce processus, affirment les auteurs de l'étude, les conditions de la prospérité économique sont étroitement associées à des réseaux de plaques tournantes («*hubs*») au sein de corridors de développement où la qualité des infrastructures est liée à de très hauts niveaux d'accessibilité, comme Montréal-Toronto; Montréal-New-York. Ces «*hubs*» portuaires sont des plates-formes de groupage-dégroupage de fret, généralement conteneurisé et elles accueillent les navires-mères de la grande navigation océanique des lignes maritimes régulières et les services de collecte(*feeders*) qui les approvisionnent» (p.38). C'est la conteneurisation qui a permis, au Québec, d'intégrer de plus en plus les activités des transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers.

Mais attention, jetant un regard prospectif, Comtois et Slack affirment que nous sommes en terrain fragile. La concurrence est forte et la pression sera à la hausse sur toutes ces voies fluviales. L'offre, mesurée en termes de zones de passages, est limitée selon eux, alors que la demande exprimée en termes de nombre de navires utilisant ces zones augmente. La géographie physique de certains détroits (observation applicable à la zone Lévis-Saint-Laurent), combinée à l'accroissement de la taille des navires, au transport de matières dangereuses et à l'augmentation du trafic, favorise un accroissement des risques maritimes (p.55).

2- Le rôle du Port de Montréal dans l'économie industrielle du Québec

Entre le site de Lévis-Ville-Guay et le début des écluses du Saint-Laurent, quatre *infrastructures portuaires d'importances* constituent des apports importants pour le devenir économique du Québec, soit les ports de Québec, Trois-Rivières, Sorel, Bécancour et Montréal.

Le port de Montréal est quant à lui d'une importance internationalement reconnue. Un des ports intérieurs parmi les plus fréquentés du monde, centre important de transbordement du trafic transatlantique, jouissant d'une part enviable du marché américain depuis plus de deux décennies, il est la véritable porte d'entrée du cœur industriel de l'Amérique du Nord. Cette présence sur un marché aussi important *confirme donc l'avantage stratégique* que lui confère sa situation géographique privilégiée.

Le port de Montréal dispose de quatre terminaux à conteneurs couvrant une superficie d'environ 80 hectares. Environ la moitié du trafic conteneurisé du port a pour origine ou destination le marché du Québec et celui de l'Ontario. L'autre moitié prend la direction du marché américain, principalement le Midwest (Illinois, Michigan, Minnesota, Wisconsin et Ohio) et le Nord-Est (Nouvelle-Angleterre et État de New York). Le port est donc au service de la base industrielle du Québec, en constante évolution. Il crée près de 18 000 emplois directs et indirects et il génère des revenus annuels d'environ deux milliards de dollars. (www.port-montreal.com).

L'emplacement stratégique du Port de Montréal lui confère beaucoup d'avantages. En contrepartie, il lui impose un lourd défi. Étant le plus court chemin entre les grands ports européens et les marchés du cœur de l'Amérique, étant au service du bassin industriel de l'agglomération montréalaise comme plaque tournante d'un vaste système intégré de liaisons intermodales, il doit en tout temps être en mesure de respecter son mandat, **soit celui de livrer, sans discontinuités ou ruptures, les marchandises conteneurisées qui lui sont confiées. Il doit être en mesure de respecter le service à haute fréquence qu'il offre aux entreprises qui sont, elles aussi, soumises aux**

contraintes du « juste-à-temps ». Entre Montréal et Chicago, une marchandise doit souvent pouvoir être livrée à l'intérieur de 36 ou 48 heures.

Selon des évaluations somme toute récentes, il est établi que la capacité du port de Montréal est déjà atteinte sur l'île de Montréal. Pour continuer sa croissance, une expansion ailleurs, sur ses propriétés de Contrecoeur, est maintenant requise.

3- Le transport des marchandises en amont de Lévis

La voie navigable du Saint-Laurent est une artère commerciale des plus stratégiques qui relie le Québec, l'Ontario, huit États américains, soixante-cinq ports par lesquels transitent plus de 250 millions de tonnes de cargaison annuellement.

La compétitivité de la nouvelle économie industrielle du Québec repose en grande partie sur la capacité de transporter efficacement, et dans le respect d'échéanciers de plus en plus serrés, une vaste gamme de produits devant alimenter les usines du Québec mais aussi celles du Canada et du mid-west et du nord-Est des États-Unis. Les porte-conteneurs qui assurent les services réguliers entre Montréal et l'Europe font escale dans les ports suivants : Anvers, Liverpool et Londres, Rotterdam, Hambourg, Le Havre et Marseille/Fos, Cadix et Valence, Lisbonne. En une seule année, le port de Montréal peut manutentionner plus d'un million de conteneurs. Selon l'évaluation faite par le ministère des Transports du Québec, le transport des conteneurs a plus que doublé au cours des quinze dernières années.

Un des facteurs attractifs d'un port comme celui de Montréal tient au fait que l'industrie cherche de plus en plus à livrer les biens par la voie maritime qui conduit le plus près possible du lieu de destination final. Ceci confère aux ports du Saint-Laurent, les plus proches du cœur industriel de l'Amérique, un avenir indéniab.

Pour alimenter ces plaques tournantes que sont les ports en amont de Lévis, dans l'axe Atlantique-Montréal, trois voies sont principalement utilisables : l'autoroute 20, le chemin de fer du CN, la voie maritime du Saint-Laurent. Le pire des scénarios qui menacent cet univers du transport par conteneurs est la congestion ou la perte de fluidité. Ce cauchemar plane déjà sur l'agglomération montréalaise, ce qui inquiète plus d'un planificateur industriel. L'horizon n'est pas clair non plus en ce qui a trait à cet axe Atlantique-Montréal. Il faut bien prendre conscience que toute réduction soudaine du flux de trafic des conteneurs entraîne automatiquement un impact négatif sur l'activité économique du Québec, de l'Ontario et du nord-est des États Unis. Plusieurs entreprises en ont fait l'expérience, il y a quelques années, lorsque les conteneurs maritimes ont éprouvé des difficultés de passage à la frontière Wisconsin-Détroit. Difficultés du même type au poste de Lacolle, à la suite de l'introduction de mesures plus sévères de contrôle du trafic frontalier.

Seuil de tolérance du transport routier : l'Autoroute 20.

Selon certaines prévisions, on peut s'attendre à une augmentation des flux de marchandises pouvant aller jusqu'à 4.4 % par année (KPMG/Monenco Québec. Étude sur le transport de marchandises au Québec. 1999. p.166). Or, en termes de « cohabitation automobiles-camions-remorques », on est assez près de l'atteinte du point de saturation, si ce n'est déjà fait. Et pour l'État québécois, la détérioration du réseau routier causée par le transport lourd constitue un problème budgétaire récurrent. La majeure partie du réseau routier québécois n'a pas été conçue pour le débit actuel de camions et les niveaux de charges autorisées.

Seuil de capacité de la ligne de chemin de fer Lévis-Montréal.

Selon l'évaluation réalisée par KPMG-Monenco, cette ligne, à toutes fins pratiques, a atteint sa capacité. Elle répond quotidiennement à des besoins qui ne peuvent être traités par des voies alternatives : transport intermodal entre Montréal et les régions du Québec, entre les Maritimes et le Québec, l'Ontario et les marchés américains. Selon les prévisions actuelles, on doit tout de même anticiper une augmentation des flux de marchandises pouvant aller jusqu'à 4.5 % annuellement.

Positionnement concurrentiel du Saint-Laurent en matière de transport conteneurisé.

Dans la conjoncture actuelle, et dans une perspective d'avenir, le Saint-Laurent bénéficie d'une position fort enviable et représente le meilleur atout du Québec pour le transport des marchandises. Le MTQ propose, avec raison, d'en faire un vecteur important de développement (Politique maritime du Québec). Des indicateurs vont dans ce sens : cette décision récente (avril 2005), par exemple, de l'Aluminerie Alouette de recourir au transport maritime (Sept-Iles/Trois-Rivières) pour 250 000 tonnes annuellement, l'équivalent d'un transport routier de près de 15 000 camions, et on ne parle pas ici des avantages d'une telle option en termes de réduction d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Mais le port de Montréal a aussi ses concurrents pour l'alimentation intermodale des marchés du Québec, du nord-est et du mid-ouest américain, particulièrement le rival de toujours : le port de Halifax. Rappelons à ce sujet que le Nouveau-Brunswick et les États du Nord-Est des États-Unis sont actuellement à mettre en place un grand corridor routier est-ouest (poste frontière de St.Stéphen), afin de mieux structurer la desserte vers le Maine, le New-Hamshire et le Vermont. À noter que ce corridor constituera le plus court chemin entre le port de Halifax, Montréal et Toronto. (KPMG. p.161).

De plus, autre facteur à prendre en considération, avec l'ouverture du tunnel Samia-Port-Huron par le CN, la croissance du trafic conteneurisé vers les marchés du mid-ouest américain via le port de Halifax a pris un essor certain, une augmentation de plus

de 14% pendant la seule année 1996. (KPMG, Nature, ampleur et évolution de la conteneurisation au Québec, Juin 1997. p.43)

Enfin, autre facteur de vulnérabilité pour le port de Montréal : la profondeur de l'eau en amont de Québec. Ce facteur limitera considérablement le volume des navires capables de se rendre à port et réduira la capacité numérique de conteneurs pouvant transiter par Montréal. Le gabarit toujours croissant des navires deviendra un facteur déterminant à long terme.

Cote d'alerte pour le transit des navires

Dans un tel contexte de vive concurrence, il faut avoir à l'œil tout projet, pouvant par ailleurs avoir ses bonnes intentions sur le plan économique, mais qui risque, à terme, de porter atteinte à la capacité concurrentielle du Saint-Laurent dans sa mission de desserte du Québec. Les ports de Montréal et de Trois-Rivières sont des importantes courroies de transmission de marchandises dans l'est de l'Amérique. Tout dérangement important dans le transit des navires appellera une levée de drapeau jaune. La couleur tournera normalement au rouge après trois jours si les causes de l'interruption sont pour persister, cela en raison de la conséquence d'effet domino sur plusieurs secteurs industriels.

4- Prescriptions internationalement reconnues pour l'établissement d'un terminal méthanier (SIGTTO),

Les installations gazières de Gaz de France en Méditerranée et à l'embouchure de la Loire sont le résultat d'actions de planification et d'aménagement du territoire qui remontent aux années 1960. Les grands aménagements portuaires ainsi conçus peuvent sans difficulté ni trop de risques pour les populations environnantes, accueillir ce type d'infrastructures industrielles et ce, dans un souci de sécurité maximale pour la navigation.

Dans un contexte d'une société développée, les gouvernements ainsi que les pouvoirs locaux ont à mettre en place des procédures d'examen attentif de tout projet d'infrastructures majeures, en amont des audiences publiques, afin de vérifier si l'investissement cadre bien avec les objectifs de développement déjà ciblés. Pour les aider dans ce processus d'examen, la Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO) a produit deux importants documents proposant des lignes directrices à ce sujet :

- «**Site Selection and Design for LNG ports and Jetties**». (Information paper No. 14. June 2004).

- **«LNG Operations in Port Areas, Recommendations for the management of Operational Risk Attaching to Liquefied Gas Tanker and Terminal operations in Port Areas.**

Les seules versions de ces documents disponibles à Québec ont été trouvées au centre de documentation de Transport Canada (section maritime) et il s'agit de photocopies de télécopies. Il serait assez étonnant que les officiers du gouvernement du Québec en aient pris connaissance afin d'informer les ministres du gouvernement du Québec concernant le projet Rabaska.

4.1 Examen prospectif du milieu et des conditions d'implantation

On ne peut nier qu'en raison de l'ampleur des espaces maritimes qui seront requis pour les opérations d'approche, de retournement et d'amarrage (bassin d'évitage, « turning basin », c'est l'entièreté du chenal maritime en face de Ville-Guay qui sera sollicité. On créera ainsi, en quelque sorte dans cet étroit chenal fluvial une nouvelle zone portuaire que devra dorénavant traverser tout le trafic maritime en destination de Montréal et des Grand-Lacs.

Lorsqu'une infrastructure d'envergure doit s'insérer dans un nouvel espace fluvial ou maritime, il convient, selon la SIGTTO, de procéder au préalable à une analyse afin de vérifier si cette dernière sera compatible avec les orientations qu'on va donner à ce dernier.

«The selection process must consider prospective developments and the possible future consequences for LNG operational risk... Ports have dynamic environments; the pattern of their operations changes over time with that the profile of their operational risk of change. Hence a site selection process, conducted with a careful consideration of the risk posed for LNG operation, can later be confounded by subsequent development, long after the LNG operation is established (Opération must remain indifferent to subsequent development) ».

«There is a general tendency for ships in all trades to be made bigger. Ports, being competitive commercial undertakings, are committed to attracting users and retaining their busenesses. Hence the operating environment in which an LNG terminal is conctructed may change over time and with it the risk posed for LNG operations may also change».

The site selection process must be conducted with an appreciation of this reality».

(LNG Operations in Port Areas, Section 4)

Qui, pour le compte des pouvoirs publics a procédé à un exercice prospectif de ce que sera le Fleuve Saint-Laurent dans dix, vingt, cinquante ans? À l'analyse des déclarations ministérielles connues, il semble qu'aucune évaluation gouvernementale n'ait été réalisée sur le sujet. Ce qui est assez inquiétant. Aucune étude retrouvée dans les 3 000 pages de l'analyse d'impact produite par le promoteur en vue de l'obtention d'un certificat d'autorisation. Aucune question à ce sujet en provenance des intervenants économiques régionaux.

Le meilleur simulateur de navigation maritime au monde n'a qu'une finalité didactique, il ne peut répondre à une telle question.

Dans son prospectus, le consortium justifie ainsi son choix en faveur de Lévis-Ville-Guay: «profondeur de 15 mètres, conditions météorologiques relativement plus clémentes qu'en aval, disponibilité de remorqueurs et de brise-glace à proximité du terminal». (D'autres considérants évoqués sont très secondaires dans les circonstances : «absence de potentiel archéologique, site peu exploité à des fins agricoles, présence de boisés limitant l'impact visuel »).

Il s'agit là de considérations générales, i.e. applicables à tout type de transporteur maritime. Mais lorsqu'on connaît un tant soit peu l'univers du GNL ces éléments laissent pendantes beaucoup d'autres questions. Le défaut de configuration du site au plan maritime ne tient pas à la nature du site lui-même mais au type de substance qui y sera transbordée, de même qu'aux caractéristiques du navire-transporteur.

À maintes reprises, le promoteur a publiquement déclaré «qu'un méthanier n'est pas différent d'un autre navire», porte-conteneurs, vraquier ou pétrolier. La SIGTTO est beaucoup plus réaliste :« Les conséquences reliées au transporteur de GNL pourront s'avérer de loin plus sérieuses que celles résultant d'incidents similaires impliquant les autres types de navires». (LNG Opérations in Port Area. Essential best practices).

Quant au choix pour l'installation de la jetée d'amrriage des méthanier, voici ce que recommande la SIGTTO. « **Jetty location should be remote from populated areas and also well remoted from other marine traffic and any port activity which may cause a hazard**» (Site selection and desing for LNG ports and jetties. P. 24).

4.2 Fardeau imposé à la navigation commerciale

Selon la SIGTTO, la hauteur du danger croit de façon directe avec la densification du trafic maritime dans la zone d'accostage du méthanier. Sur ce plan, les principes de l'organisme international se situent dans un tout autre univers que ceux du promoteur.

« Les ports doivent être localisés loin des routes achalandées, en dehors des trafics. Aucun site d'amarrage ne devrait être implanté dans un environnement caractérisé par le déplacement de navires de gros gabarits pouvant présenter un risque de rencontre fortuite avec un méthanier ». (LNG Opérations in Port Area. Essential best practices).

Ces recommandations de la SIGTTO rejoignent celles de Transport Canada. **« Faire passer les navires transportant des cargaisons dangereuses loin des routes maritimes principales et des principaux points de convergence pour réduire les rapprochements dangereux »** (Termpol 3.15.12.).

Par ailleurs, à l'opposé des prétentions souvent répétées par la porte-parole du promoteur à l'effet que « les méthaniers attendront afin de ne pas nuire à la navigation commerciale », la SIGTTO affirme que : **« In all cases, the transiting gas carrier must have priority »** (LNG Operations in Port Areas.p.15)

Il n'est donc pas étonnant de constater que, partout dans le monde, ont été décrétées des règles assez spécifiques et souvent contraignantes aux transporteurs de GNL.

- En zone maritime, en amont et en aval du méthanier, distance séparatrice de 9,25 km, soit 5 milles nautiques.
- Port Nantes-Saint-Nazaire, embouchure fluviale de la Loire : aucun navire ne doit croiser le méthanier en cours de « chenalage », le suivre ou précéder à moins de 5 milles nautiques en amont du poste méthanier. (Directive des autorités portuaires).
- Suspension de la navigation lors des manœuvres d'approche, de retournement, d'accostage et de redémarrage du méthanier.
- Dans un contexte de vent de plus de 46 km/h (25 nœuds), mise en attente du méthanier, aucun retournement ou accostage n'étant permis (en raison du profil particulièrement haut de ce type de navire). Même chose lors que la visibilité est inférieure à 1 km (brume, neige).
- Creusage le cas échéant et entretien d'un bassin d'évitage attendant au terminal fluvial pour l'opération accostage (2.5 fois la longueur d'un méthanier de 300 mètres en situation normale, soit 750 mètres.
- À Boston, les autres navires ont reçu instruction de donner priorité constante au méthanier et de rester au large durant le passage de ce dernier, de même que pendant les 12 heures du processus de déchargement.

4.3 L'industrie des croisières internationales sur le Saint-Laurent

Quelques données sur ce secteur d'activité en croissance constante au Québec et dans le monde.

- 170 escales annuellement à Québec et à Montréal,
- 115 000 débarquements (44 000 à Montréal, 70 000 à Québec).
- Retombées annuelles de plus de 135M\$ et près de 700 emplois directs (1 200 emplois indirects) pour des salaires de plus de 22M\$.
- Revenus gouvernementaux de 15M\$ (8 M\$ en taxes d'affaires et 7 M\$ en taxes sur les revenus)

Il faut savoir que les navires de croisières ont des coûts d'exploitation très élevés, qu'ils ont des agendas déterminés des mois à l'avance. Les horaires fort serrés laissent peu de place à l'éventualité d'aléas défavorables en cours de route, particulièrement sur un corridor fluvial, là où ils se trouvent principalement.

Avec un terminal méthanier dans l'étroit passage que laisserait un terminal méthanier, y a-t-il, à terme, un avenir pour cette industrie, relativement aux destinations de Montréal et de Québec? Rien n'est assuré. Il s'agit d'un marché fragile et très concurrentiel. L'analyse d'impact du promoteur est muette sur le sujet. Nier une telle éventualité ne relève pas d'une attitude responsable.

La SIGTTO traite spécifiquement des incompatibilités de voisinage méthaniers-navires de passagers. Elle émet un avertissement sérieux qui devrait normalement être connu de nos responsables politiques et des divers intervenants économiques qui se sont prononcés dans ce dossier.

« The proximity of passenger ship terminals would increase social risks by inserting a much higher human risk factor into the port area ». (SIGTTO. LNG Operations in Port Areas.p.22).

On ne connaît d'ailleurs pas de contexte ailleurs dans le monde où méthaniers et paquebots de croisières doivent se côtoyer sur des espaces aussi étroits. Pour la région portuaire de Marseille (PAM), l'industrie des croisières maritimes internationales est très florissante. Par contre, conformément aux prescriptions de la SIGTTO, on a pris la précaution de faire en sorte que les différents trafics soient séparés: les bateaux de croisières ont leur zone de navigation propre, les méthaniers aussi. Pour assurer la desserte des installations de Gaz de France, ces derniers sont accueillis dans la zone portuaire de Fos, soit à plus de 40 km plus à l'ouest. Cette fragilité de l'industrie est bien réelle. Depuis les incidents qu'a connus le Sea Born Pride sur la côte africaine en hiver 2005, cette région est maintenant rayée de la carte des itinéraires de cette entreprise et toutes les autres «lignes» internationales sont en train d'emboîter le pas.

4.4 L'option recommandée : l'accès direct des navires à une zone maritime

Faut-il voir la construction d'un terminal GNL, au milieu d'un fleuve, à plus de 1 400 kilomètres de l'océan comme un nouveau défi technologique ou comme une anomalie?

Assez paradoxalement, la société Gaz de France, principal partenaire financier du consortium Rabaska, propose quant à elle pour ses propres projets en territoire français, des sites qui assurent «**l'accès direct des navires par le haute mer, solution optimale en termes de sécurité maritime** ». (GDF, prospectus pour son projet de terminal méthanier de Fos-Cavaou).

Privilégiant une telle approche, la SIGTTO recommande de choisir les emplacements situés aux embouchures des voies fluviales plutôt que ceux qui sont trop loin à l'intérieur des terres. « **Short approach channels are preferable to long inshore routes covering many miles**»... **Large ships passing near to a berthed LNG carrier can cause surging or ranging along the jetty, with consequential risk to the moorings and this phenomenon should be guarded against. This occur at jetties located in channels used by large ships and, because of this, these positions are not recommended**». (SIGTTO. Site selection and Design for LNG Ports and Jetties. p.24 et 7). Le site du terminal de Montoir, propriété de Gaz de France, situé à l'embouchure de la Loire, répond parfaitement à cette recommandation.

Pourquoi de telles conditions devraient-elles être des références pour les projets de Gaz de France en Europe ou aux États-Unis et pas au Québec?

5- Analyse d'impact produite par le promoteur

En appui à son choix de localisation pour l'implantation de son projet sur le Saint-Laurent, dans le but d'obtenir un certificat d'autorisation lui permettant de procéder, Le consortium a produit un très volumineux rapport d'analyse d'impact. Les éléments d'analyse qui suivent ne concernent que la partie navigation, ils sont déjà publics, pour l'essentiel, étant publiés sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Bien des questionnements se posent quant aux informations fournies si on se réfère aux exigences prescrites par Transport Canada : « Les prédictions doivent être basées sur un scénario d'accident vraisemblable des plus défavorables dans le secteur du terminal et à des emplacements donnés sur la route côtière... L'analyse des risques ne doit pas se limiter à un indice mathématique mais également inclure les risques perçus associés ». (Transport Canada, Études TERMPOL, chapitre 3.15)

- Plusieurs questionnent la façon dont le promoteur a présenté les scénarios de collisions/échouements de méthaniers. Dans les estimations, en effet, on utilise comme variable principale les millions de kilomètres parcourus en haute mer par les méthaniers. On en arrive ainsi à une occurrence mathématique de 1 par 7 millions d'années pour une collision dans le fleuve avec conséquences sur la vie. À la lecture de tels scénarios, on serait porté à croire qu'un accident sur le Saint-Laurent ne représente finalement qu'un risque virtuel ou intemporel. On est très loin des scénarios avancés par d'autres chercheurs, dont Gilles Laroche, expert en matière de protection des mers. Avant même que les pétroliers de 160 000 tonnes ne fassent leur entrée dans le Saint-Laurent, il déclarait qu'en matière de protection du Saint-Laurent, «on doit marcher sur la pointe des pieds»... «Étant donné l'extrême complexité de la navigation dans le golfe du Saint-Laurent, à cause de la loi des nombres, un grand accident de pétrolier se produira inévitablement ». (La Presse, 13 janvier 1993).
- Alors que le projet de terminal a une espérance de vie de 50 à 70 ans, tous les scénarios présentés par Rabaska au chapitre des risques maritimes sont réalisés uniquement à partir de données du passé et aucunement à partir d'anticipations du futur. Comme si le trafic sur le Saint-Laurent n'allait être objet d'aucun accroissement au cours des 50 à 70 prochaines années. Dans le secteur de la conteneurisation uniquement, les études de KPMG, s'appuyant sur une augmentation annuelle moyenne observée au cours des dix dernières années, prévoient pour l'avenir une poursuite marquée de l'accroissement. (Nature, ampleur et évolution de la conteneurisation au Québec, p. 41.) Cette estimation va dans le sens d'une croissance mondialement observée de l'ordre de 10 % annuellement, fortement reliée d'ailleurs à l'industrialisation des économies d'Asie. En mai 2006, la Corporation de la voie maritime du Saint-Laurent enregistre une hausse de 30% du trafic par rapport à l'année précédente. Indicateur révélateur d'une tendance?
- Cette façon de procéder uniquement à partir de données du passé est dénoncée par bien des scientifiques. Entre autres, par ceux du Pipeline Safety Trust en rapport avec les projets de terminaux sur la Côte-Est. « Past voyage statistics clearly ignore the fact that the number of marine voyages will be increasing many orders of magnitude. Trips will be longer, more complex, and traverse areas never experienced before. We can expect to see much larger and more economical LNG ship as competition among Far East ship builders increases. With these newer ships come changes in design such as power trains with their own associated risk not captured in risk analysis based on past historical operation ». (Kuprewicz, Goudey, Weimer. Public Safety and FERC'S LNG Spin, May 14, 2005. De quelques dizaines de méthaniers dans les années soixante, on sera passé à 350 en 2008. Les projections statistiques ne peuvent pas ne pas tenir compte de cette réalité qui saute aux yeux.

- La longueur des navires influence directement leur manoeuvrabilité exerce une influence déterminante sur les risques d'accident, particulièrement dans les « eaux restreintes ». (Innovation maritime. Étude sur les risques nécessitant le double pilotage dans la région de l'Administration de pilotage des Laurentides, p.91). À l'ouverture du port pétrolier d'Ultramar à Saint-Romuald, les navires étaient de 75 000 tonnes de port en lourd, de 120 000 tonnes à la fin des années 80 et de 160 000 aujourd'hui. Les premiers porte-conteneurs avaient une capacité de 1000 EVP, ceux d'aujourd'hui de 4 100 et plus. Cette tendance au gigantisme caractérise maintenant tous les types de navires transporteurs. Quel est le seuil de tolérance du chenal maritime face à une surchauffe éventuelle du trafic causée par un nombre accru de méga transporteurs? Si cette tendance au gigantisme dans la voie maritime peut s'avérer gérable dans le contexte actuel, le sera-t-elle toujours avec l'ajout des transporteurs de GNL?.
- Les scénarios d'occurrence d'accidents mettant en cause des méthaniers ont été réalisés à partir de situations absolument non comparables en Europe ou ailleurs : ports qui sont davantage en façade maritime (donc où les transporteurs de GNL naviguent en parallèle et non de façon linéaire); ports qui, tout en étant localisés dans un axe fluvial, ne sont pas exposés directement à une circulation aussi intense de transporteurs océaniques, en amont et en aval; ports qui, souvent, offrent une anse ou bassin d'évitage (À Lévis/ Ville-Guay, les manoeuvres de retournement devront se réaliser au milieu du couloir fluvial). Le terminal fluvial de Montoir est à quelques kilomètres de l'Atlantique, le site de Lévis, à plus de 1200 km. La différence par rapport à Lévis-Ville-Guay est de taille.
- Non seulement les méthaniers sont-ils réputés difficiles à manoeuvrer en situation adverses, ils ne pourront s'approcher de leur cible, se retourner ou s'amarrer dans des contextes de vent supérieur à 25 noeuds (46 km/h) et de visibilité inférieure à 1 km (brume, neige). Les officiers des ports de Marseille-Fos, tout autant que ceux de Nantes-Saint-Nazaire ont insisté sur cette contrainte de navigation très particulière rattachée au méthanier. Les guides de navigation de la SIGTTO insistent également sur l'importance de ce facteur de contrainte. Il s'agit d'une variable de grande importance dans l'analyse de la question de fluidité du trafic fluvial sur le Saint-Laurent. Les informations fournies par le promoteur sur le sujet laissent toutefois de nombreuses zones d'ombre. Loin d'avoir procédé à des analyses qui ne laissent aucune prise au doute, à un effort prospectif qui, à l'évidence, s'impose dans ce nouvel univers de changements climatiques, l'étude d'impact Rabaska, curieusement, présente des données questionnables et provenant d'une seule station météorologique (Saint-Romuald), située de surcroît en amont du site.
- Le projet déposé est également peu explicite quant aux endroits où pourrait être accueilli, à proximité de la jetée, un méthanier en proie à des difficultés mécaniques ou faisant face à une adversité naturelle difficile à contrer (combinaison de vents, bancs de glaces, courants forts). On sait, en effet qu'entre l'Île-aux-Coudres et le site proposé, le chenal est étroit, les hauts fonds nombreux, les courants traversiers forts. Considérant sa faible manoeuvrabilité, une fois engagé dans la Traverse du Nord, un

méthanier doit poursuivre sa route sur une distance de plus 20 miles marins sans pouvoir virer à cause de la faible largeur du chenal; il ne peut non plus s'arrêter puisqu'il risque de s'échouer avec la marée baissante et ce, au cœur même du chenal.

- Enfin, l'analyse du promoteur quant aux effets économiques de son projet se limite aux retombées financières reliées à son propre investissement (mètres cubes de béton, taxes municipales). Aucun scénario sur ce que Transports Canada qualifie de « risques associés » tels que des coûts humains et financiers pouvant résulter d'une interruption prolongée de la navigation fluviale en destination des ports de Québec et de Montréal.
- Aucune analyse prospective des facteurs environnementaux et technologiques qui vont exercer une influence certaine sur le devenir du Saint-Laurent comme axe maritime majeur au cours des prochaines décennies.

6- Présence de méthaniers et fluidité de la navigation

La densité du trafic dans le corridor Lévis-Montréal (7 000 passages annuellement) est déjà relativement imposante bien qu'il y ait place pour un accroissement important dans l'avenir. Nous savons que la politique maritime du gouvernement du Québec préconise un accroissement substantiel de l'achalandage actuel et qu'il y a place pour de telles ambitions.

Le promoteur du projet Rabaska convient que le ravitaillement de son terminal de Lévis expose la navigation à des « risques potentiels en termes de retards ». Le problème, selon nous, c'est le peu de garanties offertes à l'effet que les éléments de perturbation identifiés ont été évalués dans leur juste ampleur, c'est aussi la crainte que les mesures d'atténuation soient présentées non sous leur vrai jour, mais sous celui qui apparaît le plus favorable.

Peu d'analyses, en effet, portent sur des questions telles que les délais d'attentes de marées favorables avant que ne soient entreprises les courses par la Traverse du Nord (hauts fonds), peu d'analyses approfondies sur l'occurrence des situations où il y aura conjugaison de plusieurs facteurs défavorables (vents de plus de 46 km/h, glaces, marées, courants, froid, brume neige, agendas maritimes des transporteurs commerciaux). Certains experts (commodore Claude Picard, Denis Latrémouille, ex. directeur de la Division Sécurité maritime à Transports Canada) estiment pour leur part que, sur la seule base des informations fournies par le promoteur, les passages allers et retours en sens unique du méthanier sur une distance de 30 km dans la Traverse du Nord, ainsi que les temps de revirement et d'accostage dans la zone du terminal, se traduiront par **un gel de la navigation correspondant à plusieurs jours/année.**

Les deux facteurs les plus conséquents au chapitre des interruptions de navigation et des pertes de fluidité, sont **la collision et l'échouement**. Les conséquences économiques résultant de tels scénarios peuvent être dramatiques et il est de la responsabilité de tous les intervenants reliés à l'économie du transport maritime de bien les évaluer dans un contexte de rentabilité et en fonction de l'avenir de leur industrie. Le scénario terroriste n'est délibérément pas abordé ici. Nous savons toutefois qu'il est étudié de façon sérieuse au sein des services de la Garde côtière canadienne).

La sécurité de l'approvisionnement du Port de Montréal par le Saint-Laurent a été mise à rude épreuve en 1993, lorsqu'une embâcle sur le Lac saint-Pierre a forcé l'interruption du transport en destination de Montréal pour une période de plus de 30 jours . Les effets étaient colossaux et cette interruption du trafic a entraîné une commotion certaine dans plusieurs secteurs industriels. À un moment on a craint de ne pouvoir répondre aux besoins en carburant pour les vols internationaux à l'aéroport de Montréal. Chose encore plus inquiétante pour l'avenir de l'industrie portuaire du Québec, des compagnies commerciales ont pour la première fois évoqué la possibilité de mettre fin à leurs engagements envers le port de Montréal au profit du port de Halifax si le corridor fluvial devait présenter une fiabilité aussi douteuse dans l'avenir.(Discussions avec des représentants de Transports Canada).

« Depuis le début du transport maritime de GNL par navire, il n'y a eu aucune collision sérieuse impliquant des méthaniers sur plus de 100 millions de milles parcourus depuis 40 ans ». (Projet Rabaska. Aperçu de l'étude d'impact. p.20.) Abondamment utilisée pour sécuriser ou conforter la population, cette donnée est devenue pratiquement l'image de marque emblématique du projet Rabaska auprès des populations qu'on cherche à sécuriser.

Statistique rassurante ou illusion d'optique? Analysons de plus près en convenant dans un premier temps qu'à plus de 99,9 %, ces milles ont probablement été franchis en haute mer. De plus, en vertu de conventions en vigueur, les méthaniers ont priorité absolue, ils voyagent donc toujours en solitaire, tous les autres navires devant obligatoirement faire le vide autour d'eux sur plusieurs milles marins, latéralement, en aval, en amont.

«An area of sea space is established around the tanker into which no other traffic is permitted to enter. Hence, the tanker's progress will never be immediately hindered by encounters with other traffic». SIGTTO LNG operations in Port Areas.p.15).

Par contre, pour tous ceux qui voient les 1200 kilomètres de voie fluviale reliant le Golfe à Montréal comme la future grande voie de desserte maritime des régions du Québec, une telle « performance », avec la signification qui est la sienne, ne doit-elle pas bien au contraire susciter interrogations et inquiétudes au chapitre de la fluidité?

Sur un autre plan, Il faut bien lire les énoncés des études déposées par Rabaska. Dans le cadre de ses exposés de situation sur la navigation sur le Saint-Laurent, l'emphase est mise sur l'occurrence d'un accident aux 7 millions d'années, pas de façon générale, mais dans les cas où il y a « décès, à la suite de fuite de GNL ». Cette façon de présenter les choses est celle qui est la plus favorable. Elle permet, bien sûr, de mettre en valeur l'étanchéité des navires et la sécurité des conduites, mais elle masque la réalité la plus probable, le risque plus élevé « d'accident tout court ».

Dans un scénario où il n'y a pas de perte de vies, l'occurrence « grimpe » déjà à 330 ans, selon les données du promoteur. Par quel facteur mathématique doit-on modifier encore ce ratio si on reprend l'évaluation, mais cette fois, en tenant compte des variables énoncées à la section précédente, non plus sur la variable des 1 400 km à partir de l'Atlantique, mais uniquement sur les tronçons à risques très élevés, c'est-à-dire, à partir des Escoumins?

6.1 Le risque d'échouement

En ce qui concerne les méthaniers, l'évaluation des risques réalisée par le promoteur conclut « que l'échouement est l'accident le plus probable pour les opérations maritimes». (Tome 3, vol1, chp.7.p.7.39). Cette conclusion est en accord avec les données historiques puisqu'il y a eu deux échouements importants (El Paso Paul Kaiser, LNG Taurus).

Échouement d'un méthanier

Sur le Saint-Laurent, aux dires mêmes du promoteur, il a y risque d'échouement tout au long du passage du méthanier jusqu'au terminal (570 milles nautiques). Cela le conduit à une estimation de fréquence d'échouement relativement élevée, soit de 1 par 65 ans (ibid.p.7.3.6 et 3.3.7), Si on prend en compte les éléments identifiés à la section 5 de cette analyse, on ne peut qu'entretenir des doutes quant à cette hypothèse d'occurrence. Le promoteur a-t-il pris véritablement acte que, pour le seul parcours Les Escoumins-Québec, on compte pas moins de 7 accidents (collisions ou échouements) et une trentaine d'incidents répertoriés entre 1988 et 2003, et ce dans un contexte de pilotage assistée?

Le fait que les méthaniers soient dotés d'une double coque ne diminue en rien le risque d'échouement il ne fait que diminuer les risques d'explosion.

Dans son rapport sur le Saint-Laurent (1990), la Commission Brander-Smith conclut que lors d'un échouement ou collision de navires dans le chenal maritime, il faut s'attendre, à titre de dommages potentiels, « à l'**obstruction partielle ou totale du chenal et conséquemment à l'interruption des activités portuaires** ».

Il est assez étonnant de constater que, dans l'analyse d'impact de plus de 3 000 pages que le promoteur a fait préparer, laquelle comprend des annexes techniques sur une foule de sujets, il ne s'en trouve aucune qui traite des conséquences économiques résultant de l'échouement d'un méthanier et de la gestion écologique qui s'en suit. Une cargaison de GNL n'est pas une cargaison comme les autres. De toutes les substances transportées en mer par bateau, le GNL est celle qui est l'objet des précautions les plus sévères en termes de manipulation et de navigation. (Substance classée «as» selon les critères Seveso. Le danger caractérisé est l'*inflammabilité*, et les risques majeurs identifiés sont *incendie et explosion*).

Un échouement n'a pas à être caractérisé par une fuite ou, le cas échéant, par une explosion entraînant la mort, pour entraîner des conséquences importantes.

Un « simple » enlèvement peut s'avérer lourd de conséquences. Il faut en effet plus qu'une opération de hallage par un remorqueur pour sortir du pétrin un navire de 300 mètres, en pleine charge, qui échoue sur un haut fond. En novembre 1999, lors de l'échouement de l'Alcor, un vraquier, à 4 miles marins à l'est de l'Île d'Orléans, des travaux de transbordement de renflouement ont dû être menés du 11 novembre au 5 décembre, soit pendant plus de 25 jours.

Et si l'Alcor avait été un méthanier? Les opérations auraient été fort différentes. Des mesures et des précautions hors de l'ordinaire auraient dû alors être prises, y compris le recours éventuel à un autre méthanier pour faire le transbordement. Dans un tel cas, il faut le faire venir de très loin. Il faut mettre en place une stratégie de raccordement des navires prenant en compte la nature des lieux. Quelles distances séparatrices doit-on imposer aux autres navires commerciaux? En conjoncture défavorable, quelle peut être la durée de l'interruption de navigation, deux semaines, trois semaines? Autant de questions passées sous silence dans l'étude d'impact du promoteur.

6.2 Expansion éventuelle du terminal

Enfin, on ne peut non plus faire abstraction d'une réalité qui est loin de constituer un phantasme pour écologistes alarmistes. Les exploitants du terminal pourront à tout moment doubler la capacité d'exploitation de leurs installations industrielles et portuaires. Autant par l'étendue des espaces terrestres déjà sous option d'achat que par l'ampleur des installations portuaires projetées, le potentiel et les capacités sont là. Le promoteur ne veut actuellement donner aucune confirmation relativement à cette probabilité. Dans un tel scénario, il faut, à terme, multiplier par deux les passages de

méthaniers, soit 240 au lieu de 120. Tous les scénarios de risques doivent alors être profondément modifiés. Dans une telle perspective, la menace d'un véritable goulet d'étranglement devient de plus en plus réelle.

Conclusion

Au terme de cette brève analyse, quatre constats s'imposent :

- Le choix du site Lévis-Ville-Guay pour l'établissement d'un terminal méthanier n'a pas été fait en considération des meilleurs intérêts économiques du Québec ni des principaux utilisateurs commerciaux du Saint-Laurent mais en considération d'intérêts corporatifs particuliers.
- Ce choix n'est pas en accord avec les critères généralement reconnus pour une telle infrastructure à risque maritime, particulièrement ceux édictés par la SIGTTO, la référence internationale la plus crédible dans ce domaine.
- Il en résulte, à terme, un potentiel de risque d'impact économique négatif pour le port de Montréal et pour les principaux utilisateurs de la voie navigable du Saint-Laurent, ressource nationale d'avenir pour l'économie du Québec.
- L'absence de critères devant présider aux conditions d'implantation d'un terminal méthanier au Québec a comme conséquence que le projet Rabaska est aujourd'hui parvenu à un stade (audiences publiques) où normalement il n'aurait jamais dû se rendre. Les autorités gouvernementales sont entièrement responsables de cette situation.

Nous ne voulons évidemment pas prétendre qu'au premier jour d'exploitation du terminal méthanier de Lévis, des compagnies de navigation pourront rencontrer une masse de situations défavorables à ce point critique qu'elle pourraient être amenées à remettre en question sur le champs la route du Saint-Laurent. Les situations vont plutôt se construire avec le temps, à mesure que le flux de navigation va s'intensifier, à mesure que les navires vont grossir, à mesure que les incidents vont se multiplier, à mesure que de nouvelles exigences environnementales et de sécurité vont être décrétées, en amont, à mesure que les exigences des entreprises vont peser en raison de la concurrence des autres réseaux de transport intégrés. Le message est plutôt le suivant. Les autoroutes, qu'elles soient terrestres ou maritimes, s'accomodent bien mal des postes de contrôle. En matière de transport, qu'il soit terrestre ou maritime, chacun a tendance à fidéliser une route qui apporte des avantages en temps et en argent. Par

contre plus les enfarges s'installent sur cette dernière, plus il y a probabilité qu'on s'en trouve une autre plus commode et plus rapide.

Les administrations portuaires basent toute la réputation de leurs infrastructures sur le fait qu'elles sont « parmi les plus sûres du monde ». Cette réputation ne supporterait pas d'être mise en cause par des facteurs de risques reliés à la fluidité de navigation. Ceux que nous avons identifiés dans cette étude sont sérieux et bien réels. D'autres, d'ordre psychologique, peuvent aussi avec le temps faire leur œuvre.

Dans le monde des affaires, il ne faut jamais sous-estimer l'image que les compétiteurs font de nous. L'exemple de l'industrie des croisières internationales est éloquent à cet égard. Les eaux que l'on veut faire fréquenter doivent être réputées comme étant des plus sécuritaires. En 2003, avec le SRAS et la guerre en Irak, il y a eu fléchissement important dans l'achalandage des croisiéristes ici- même sur le Saint-Laurent, à mille lieux des points chauds.

L'avertissement le plus convaincant à ce chapitre nous est fourni par les firmes KPMG et Agra-Monenco, en conclusion de leur « Étude sur le transport de marchandises au Québec » (p.171)

«Il faut s'assurer que le fleuve Saint-Laurent et ses ports gardent leur positionnement concurrentiel sur le marché international pour le transport des marchandises conteneurisées et non conteneurisées. Les différents paliers gouvernementaux doivent reconnaître l'importance, tant pour l'économie québécoise que canadienne, du fleuve Saint-Laurent et du port de Montréal en tant que cœur du système...»

«Les gouvernements doivent donc tenir compte de la position concurrentielle du fleuve dans le cadre de toutes les politiques pouvant avoir un impact sur celle-ci.»