



Montréal, le 25 janvier 2007

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE)
Québec QC

Par courriel : rabaska @bape.gouv.qc.ca

Objet : Mémoire de la Fédération maritime du Canada dans le cadre des audiences sur le
projet de terminal gazier Rabaska

Présentation de la Fédération maritime du Canada :

La Fédération maritime du Canada ("la Fédération") a été incorporée par une loi du parlement fédéral en 1903. Ses membres sont les compagnies canadiennes qui possèdent, opèrent ou agissent comme agents pour les navires engagés dans le commerce international du Canada à destination ou en provenance des ports canadiens situés à l'Est des Rocheuses. La Fédération compte plus de 70 membres, qui représentent plus de 200 lignes maritimes internationales à travers tous les segments de l'industrie : vrac solide, vrac liquide, conteneurs, ro-ro, croisière internationale, etc...

Le mandat de la Fédération est triple :

- (1) information des membres et soutien aux opérations,
- (2) représentation de l'industrie devant les pouvoirs publics et auprès de la population,
- (3) formation des membres et des personnes intéressées par le transport maritime international (incluant entre autres un certificat en transport maritime international délivré conjointement avec l'Université Concordia).

La Fédération oeuvre sans relâche afin que le transport maritime international qui dessert les ports canadiens soit sécuritaire, efficace, et agisse de manière responsable sur le plan environnemental.

Intérêt de la Fédération dans le projet Rabaska :

Il n'est pas dans les habitudes de la Fédération d'intervenir pour ou contre des projets industriels même lorsqu'ils ont une composante maritime. Si la question de l'impact du projet sur le trafic maritime n'avait pas été ajoutée explicitement aux enjeux du projet Rabaska, la Fédération se serait fort probablement abstenue d'intervenir dans les présentes procédures d'évaluation environnementale

Cependant, compte tenu que la question fait l'objet d'un débat et que la Fédération représente environ 75% du trafic maritime actuel sur le fleuve Saint-Laurent, nous estimons qu'il est nécessaire que nous fassions connaître notre position quant à l'impact appréhendé du projet sur les autres usagers commerciaux du fleuve.

Acceptabilité du projet en ce qui a trait à la navigation:

La sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin sont des priorités pour nos membres: en plus d'un cadre réglementaire très étoffé, l'industrie travaille sur une base permanente avec le gouvernement pour assurer la sécurité de la navigation.

L'arrivée éventuelle de nouveaux navires LNG au terminal Rabaska ne pose pas de problème particulier aux compagnies représentées par la Fédération dans la mesure où des procédures adéquates de gestion du trafic seront mises en place. De notre point de vue (c'est à dire du point de vue des usagers commerciaux du fleuve), il n'y a pas de types de navires plus dangereux que d'autres lorsque tous les navires impliqués dans la navigation respectent les normes techniques et procédures qui leurs sont applicables :

- Tous les navires doivent respecter des normes de construction, d'armement et d'opérations édictées par les conventions de l'Organisation maritime internationale, relayées par la législation canadienne et appliquées par Transport Canada.
- Tous les navires commerciaux sont sujets au pilotage obligatoire entre les Escoumins et les Grands Lacs, en montant et en descendant.
- Tous les mouvements des navires internationaux dans le fleuve sont notifiés à l'avance aux autorités canadiennes, puis reportés en temps réel par transpondeur.
- Les navires des membres de la Fédération voguent à travers le monde et fréquentent des détroits ou des zones géographiques où le trafic maritime est beaucoup plus dense qu'il ne l'est à Québec. Sur la base de cette expérience, un terminal gazier au voisinage de Québec n'est pas considéré comme créant un risque de navigation supplémentaire.
- L'étude TERMPOL vise précisément à assurer la cohabitation sécuritaire et harmonieuse des différents trafics aux abords du terminal proposé. Nous avons pleinement confiance en l'expertise technique et opérationnelle ainsi qu'au

jugement des autorités chargées de cette étude. Nous sommes également persuadés, en raison de notre habituelle collaboration étroite avec ces autorités sur les questions opérationnelles liées à la navigation, que si les mesures et procédures prévues dans le cadre de l'étude TERMPOL devaient être ajustées pour améliorer la cohabitation des divers trafics, cet ajustement pourrait être réalisé de façon rapide et efficace.

Autorisation du projet :

La Fédération ne se prononce pas sur la qualité ou l'intérêt du projet Rabaska, n'ayant ni le mandat ni l'expertise pour soutenir ou s'opposer à l'autorisation du projet, dont les dimensions débordent bien évidemment le strict aspect de la navigation.

Nous espérons néanmoins que ces quelques commentaires permettront au BAPE de saisir la position de la très grande majorité des usagers commerciaux du fleuve en ce qui a trait à l'impact appréhendé du projet sur la navigation.

Respectueusement soumis,

Anne Legars
Directrice – Politique & Affaires gouvernementales
LE FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

