

Mémoire présenté au BAPE

Titre du projet : Projet de terminal méthanier Rabaska

Présentation : Le projet consiste à construire un terminal méthanier dans l'est de Lévis. Le terminal sera constitué d'une jetée avancée en eau profonde dans le fleuve St-Laurent permettant de recevoir les navires méthaniers et leur chargement de GNL, ainsi que des conduites cryogéniques souterraines reliant la jetée à deux réservoirs, où sera entreposé le GNL. Le projet comprendra également des équipements et bâtiments ainsi qu'un gazoduc relié au système de transport interprovincial.

Intérêt porté au projet : Rabaska constitue un investissement majeur qui, en plus d'être stratégique d'un point de vue énergétique, aura un impact économique considérable à court et à long terme pour ma ville et l'industrie maritime. Le projet concilie développement économique et environnement. Le projet créera des retombées économiques majeures lors de l'implantation et nécessitera l'embauche de travailleurs spécialisés, donc bien rémunérés. Le projet assurera la sécurité énergétique du Québec dans l'avenir. Il aura un impact positif pour la navigation commerciale et le port de Québec.

Avantages du site choisi : Le site a été bien choisi et ne compromet en rien le trafic maritime actuel. Il n'y a aucune obstruction à la navigation en hauteur pour s'y rendre, la densité de la population est peu élevée, aucune habitation le long de la rive elle-même, endroit peu fréquenté par les oiseaux migrateurs et force des courants normale pour le fleuve. Cela ne changera en rien le milieu de vie des gens habitant tout proche. Le terminal deviendra une nouvelle attraction touristique pour les petits bateaux d'excursion dans le port

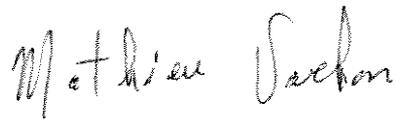
Préoccupations liées au projet : Je ne vois aucune préoccupation majeure liée à ce projet. Les risques d'accident et de pollution sont minimes comme dans n'importe quel autre secteur de l'industrie maritime. Les organismes impliqués dans les urgences comme la Garde côtière, Transports Canada, SIMEC (pollution), Environnement Canada, Environnement Québec, les compagnies de remorqueurs et les services d'incendie, etc... vont s'ajuster comme ils l'ont fait dans les années '70 pour la raffinerie Ultramar et son quai de transbordement. Les normes de sécurité sont très strictes pour un méthanier, plus que tout autre navire.

Recommandation : À ma connaissance, nous n'avons pas d'expertise présentement dans le domaine des méthaniers. Je recommande que toutes les personnes impliquées dans les opérations de ce genre de navire et de ces installations puissent avoir un entraînement pertinent sur les sites actuels à l'étranger. On doit s'assurer que ces gens sont suffisamment équipés et préparés pour faire face aux urgences avant même que le premier navire n'accoste au terminal.

Suggestions et commentaires pour améliorer le projet : S'assurer qu'il y a toujours 2 pilotes à bord de ces navires à partir des Escoumins , étant donné leur fort tonnage et les délais possibles. En hiver, un pilote de glaces devrait embarquer à partir de Port-aux-Basque (Déroit de Cabot). Lors des accostages et appareillages par mauvais temps et surtout par forts vents, le méthanier devrait être assisté en tout temps de 3 remorqueurs.

Position quant à l'autorisation ou non du projet :

Je suis en faveur du projet Rabaska tel que présenté par les promoteurs.

A handwritten signature in black ink that reads "Mathieu Vachon". The script is cursive and somewhat stylized.

Mathieu Vachon

Date : 16 novembre 2006