

ANNEXE I : L'INFORMATION DISTRIBUÉE DE PORTE EN PORTE



Rabaska: La lutte continue

L'Association de l'Île d'Orléans Contre le Port Méthanier - <http://acpm.tuxcafe.org/>

DE NOUVELLES ÉTUDES METTENT EN ÉVIDENCE LES EFFETS PERVERS DU PROJET RABASKA

Sommaire :

Rabaska, un risque pour
l'économie de la région 1

Le paysage de Rabaska
représente 135 M\$..... 2

Un patrimoine culturel,
agricole et maritime à
préservé..... 2

Une cible idéale pour les
terroristes 3

Et les gaz à effet de serre?... 3

Il faut agir..... 3

Manifestation Mer-Terre du
19 août au quai de
Ste-Pétronille et à la Marina
de St-Laurent..... 4

Rabaska, un risque pour l'économie de la région

Une analyse récente effectuée par le chercheur Pierre-Paul Sénéchal pour le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) souligne l'importance de la voie maritime du St-Laurent pour l'économie du Québec et du nord-est de l'Amérique de même que la vulnérabilité de ce corridor face à la croissance continue du trafic maritime et à la concurrence que se livrent les grands ports.

Or, comme le souligne ce chercheur, le choix du site de Lévis pour l'implantation d'un port méthanier pose un problème de fond en ce sens que le projet ne respecte pas les lignes directrices internationalement reconnues pour la localisation d'une telle infrastructure (lignes directrices élaborées dans une perspective de sécurité) et qu'à ce titre, il risque d'hypothéquer le développement du transport sur le St-Laurent.

En effet, selon la SIGTTO, une société internationale regroupant des armateurs et des opérateurs de terminaux méthaniers, il faut analyser un projet à long terme et dans une perspective large, de sorte qu'aucun préjudice ne soit porté aux générations futures et que les intérêts d'un promoteur ne supplantent pas ceux de toute l'industrie maritime. Une autre prescription avance que «les ports de transbordement de GNL [gaz naturel liquéfié] doivent être localisés loin des routes maritimes achalandées et en dehors des zones de trafic important»; de plus, qu'«aucune installation d'amarrage de méthanier ne devrait être implantée dans un environnement caractérisé par le déplacement à proximité de navires de gros gabarit». Voilà pourquoi, selon la SIGTTO, les promoteurs de ports méthaniers et les décideurs doivent «privilégier les sites aux embouchures des couloirs fluviaux

plutôt que ceux qui sont situés loin à l'intérieur des côtes».

Il est clair que le projet Rabaska ne rencontre aucune de ces exigences. Le site choisi est au cœur même d'une zone de grand trafic (7000 passages annuellement) où circulent de plus des navires de fort tonnage. Est-ce nécessaire de préciser que Lévis se situe à plusieurs centaines de kilomètres de l'embouchure du St-Laurent ?

Également, les inévitables et nécessaires mesures de sécurité que n'importe quel gouvernement responsable va devoir imposer aux déplacements des méthaniers et aux manœuvres d'accostage et de transbordement, vont perturber la circulation maritime en général et celle des navires de croisière en particulier; cette dernière industrie génère à elle seule au Québec des retombées annuelles de plus de 135 M\$ et près de 1900 emplois directs et indirects en dépendent. D'ailleurs, toujours selon la SIGTTO, l'industrie des croisières ne fait pas bon ménage avec celle du gaz naturel liquéfié en raison des «risques humains» que présente cette dernière.

En plus du fait que les prescriptions de la SIGTTO mettent en relief la dangerosité de ce type d'industrie (puisqu'il faut l'éloigner de tout), elles révèlent aussi l'extraordinaire insouciance et l'angélisme des promoteurs de Rabaska qui persistent à affirmer que les méthaniers sont des bateaux comme les autres, que le projet va contribuer au développement de l'industrie maritime de Québec et – tenez-vous bien! – que les plaisanciers pourront s'approcher jusqu'à 50 m des méthaniers et naviguer sous le pont sur chevalets auquel vont s'amarrer les méthaniers!

Ces promoteurs et les politiciens qui les soutiennent ne savent-ils pas que dans le port de Boston, la garde côtière a ordre de tirer à vue sur tout bateau s'approchant d'un méthanier? Que le Canada est impliqué militairement en Afghanistan? Que le premier ministre Harper soutient aveuglément la politique américaine concernant Israël?

«Pourrons-nous éviter ces politiques à courte vue qui ont été trop souvent le fait des humains ? Elles ont pour résultat d'hypothéquer l'avenir et de laisser à nos descendants le soin de payer pour longtemps des erreurs qu'une réflexion fondée sur le long terme aurait pu éviter.»

(Hubert Reeves, Mal de Terre, Éditions du Seuil, 2003)

«Le paysage de Rabaska représente 135 Millions de dollars»

C'est ce qu'affirme l'INART (Institut nord-américain de recherche en tourisme) dans une récente publication soumise à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale dont nous reproduisons ici des extraits.

«En 2004, les dépenses touristiques dans la région de Québec s'élevaient à 1,48 milliard de dollars. Parmi les éléments les plus motivateurs de la région, l'aspect historique est retenu par 67 % des touristes et l'aspect paysage par 54 %. Il est évident, par ce pourcentage, que le paysage constitue un facteur attractif de premier plan. À partir de ces chiffres, on conclut que le paysage génère, en recettes touristiques directes, plus de 700 millions de dollars annuellement (1,48 milliard x 54 %) dans la région. Puisque le secteur touristique est en constante croissance à long terme, cette valeur croît au même rythme.»

«Le paysage du secteur Rabaska compte pour 19,3 % de tout le paysage régional et sa valeur économique touristique représente alors une somme de 135 millions de dollars. En d'autres termes, cette portion de territoire, comme composante du produit touristique de la région, contribue à générer 135 millions de dollars de recettes chaque année.»

«En résumé, considéré dans son ensemble et dans une perspective à long terme, la richesse touristique et historique du littoral sud-est de Lévis possède une valeur esthétique dont les conséquences économiques dépassent largement les revenus directs (encore plus indirects) que peut procurer un port méthanier dont les bénéfices sont partagés substantiellement avec des entreprises étrangères (France et Saskatchewan).»

«Sous l'angle touristique, il est inadmissible, dans le contexte d'un développement durable, de permettre la diminution de la valeur d'un paysage et encore plus lorsque cette détérioration risque de s'accroître. En effet, le problème réside davantage du fait que le port méthanier est susceptible de se développer dans la mesure où la demande en gaz naturel est croissante. À cet égard, les besoins en matière énergétique n'iront certes pas en diminuant et d'ici quelques années, il est à prévoir que le nombre de réservoirs et les installations portuaires iront en augmentant au risque de dénaturer davantage le paysage côtier lévisien et régional dont la valeur touristique et historique n'est plus à démontrer. Dans cette perspective l'expansion portuaire nous semble inévitable et la valeur touristique du paysage tomberait alors

dans la catégorie médiocre, une situation inacceptable pour l'industrie touristique régionale.»

«La présence d'un port méthanier constituerait, à notre avis, l'amorce de la disparition d'une portion du paysage touristique et patrimonial qui, jusqu'ici, a constitué l'élément moteur du tourisme régional et cela pour laisser place à des aménagements portuaires...»

Il ne faut pas compromettre la plus importante industrie de la région.»

«[...] Il faut bien comprendre que l'industrie touristique dépend largement de la qualité du paysage et des valeurs culturelles d'un milieu et ces valeurs sont le résultat de l'évolution de plusieurs siècles et sont définitivement fixées dans l'espace; on ne peut pas les construire ni les déplacer comme on peut le faire avec toute autre entreprise.»

Source : «Analyse du paysage touristique et historique, Projet Rabaska», Institut nord-américain en tourisme, mars 2006. L'étude est disponible à l'adresse:

http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents_staticpost/ceaa-ref_3971/R-0081.pdf

Un patrimoine culturel, agricole et maritime à préserver

De l'avis de Marcel Junius et Marcel Masse, deux anciens présidents de la Commission des biens culturels du Québec, «l'île d'Orléans constitue pour le Québec un bien culturel exemplaire par son histoire, son architecture et son paysage fluvial». Ils écrivent :

L'industrie touristique dépend largement de la qualité du paysage et des valeurs culturelles

«Ce qui est d'intérêt public, c'est que l'île, pour garder intact ce pourquoi elle a été déclarée arrondissement historique, doit conserver ses valeurs. Elles sont d'ordre historique, architectural, naturel et environ-

nemental. L'île, par sa géographie, est une partie du Saint-Laurent, voie de civilisation et de communication continentale. L'évidence, c'est que l'île, tel un vaisseau échoué dans le fleuve, est vue sous de nombreux angles et perspectives du nord au sud et d'est en ouest. On ne parle plus d'une percée visuelle.

On appréhende un cadrage plus large qui participe au bonheur des visiteurs de l'île et du fleuve, donc des amoureux des paysages des deux rives. L'île est un environnement singulier compris dans un environnement plus

global. C'est cette intégrité qui doit être protégée contre toute atteinte. Elle ne doit pas être entamée à proximité immédiate de ce qui est considéré comme un attrait culturel et touristique majeur pour la région de Québec.»

«Si on laisse faire Rabaska, ce sera demain ouvrir toute grande la porte à un autre projet qui justifiera sa demande par le précédent créé et ainsi de suite. Les notions de grandeur, d'histoire, de poésie et de tranquillité doivent trouver leur place dans l'appréciation de ce projet.»



Une cible idéale pour les terroristes

Le major Andrew Webb (retraité) vient de réaliser, dans le cadre de ses études à l'ÉNAP, une étude en gestion de risque concernant le projet Rabaska. Ses conclusions sont on ne peut plus évidentes: des méthaniers dans le fleuve Saint-Laurent constitueraient une cible idéale pour les terroristes; avec les mesures annoncées par Rabaska, s'emparer d'un méthanier serait un jeu d'enfant. Or il faut être bien conscients que la voie maritime est au cœur de l'économie américaine et que l'interruption de la navigation pendant une période plus ou moins longue provoquerait des pertes énormes aux États-Unis. De plus, le Canada fait partie de l'Amérique du Nord et est de plus en plus perçu comme étant proche des positions américaines; d'ailleurs, nous sommes bien impliqués en Afghanistan. À Boston, où un port méthanier est situé à deux kilomètres de l'embouchure d'un fleuve, les autorités prennent des mesures exceptionnelles quand un méthanier vient accoster: fermeture d'un pont, hélicoptères, vedettes de la police qui accompagnent le méthanier; la police a même ordre de tirer à vue sur toute embarcation qui s'approche trop du méthanier! Qu'allons-nous faire pour protéger les méthaniers pendant leur long parcours sur le fleuve et pendant leur déchargement? Quels seront les coûts d'une telle opération et qui les paiera?

Et les gaz à effet de serre?

Le gouvernement du Québec se dit en faveur du protocole de Kyoto et il entend réduire la production de gaz à effets de serre. Il a déclaré, il y a quelques mois, qu'il effectuait un virage vers les énergies renouvelables. Comment comprendre alors qu'on accepte un projet comme Rabaska? Selon les promoteurs, la transformation du méthane de l'état liquide à l'état gazeux générerait à elle seule 146 000 tonnes de GES, ou l'équivalent des émissions de 40 000 voitures. À cela il faudrait ajouter la pollution occasionnée par les remorqueurs, la garde côtière, les pompes et le déplacement des méthaniers eux-mêmes. L'utilisation du gaz lui-même générerait près de 8 millions de tonnes de GES, soit trois fois plus que le défunt projet de centrale au gaz du Suroît.

Il faut agir!

Les arguments contre le port méthanier ne manquent pas. Pour le moment, le gouvernement s'y montre insensible. Si nous voulons être écoutés, nous devons prendre tous les moyens pour nous faire entendre. Si nous voulons montrer au BAPE (Bureau des audiences publiques en environnement) l'opposition citoyenne large au projet Rabaska, il nous faut participer activement aux actions suivantes:

Participer à la manifestation Terre-Mer du 19 août qui vient. En bateau ou sur les quais de Saint-Laurent ou Sainte-Pétronille. Voir la page suivante pour les détails.

Si vous ne l'avez déjà fait, signer la pétition contre le port méthanier. On peut le faire aux endroits suivants: à la Pharmacie Pierre Perreault, à la Municipalité de Saint-Laurent, à La Boulange, au Centre médical, à l'épicerie P.É. Gosselin de Saint-Pierre, au restaurant Chez Bacchus et au VidéoDrome.

En posant devant chez vous une affiche contre le port méthanier (on peut s'en procurer pour 5\$ chez Huguette Toutant, 828-0606).

En devenant membre de l'Association de l'île d'Orléans contre le port méthanier. Il suffit de remplir le formulaire suivant et de le retourner à Huguette Toutant, 1313 Chemin-Royal, Saint-Laurent d'Orléans, GOA 3Z0, accompagné d'un chèque au montant de 10\$ ou plus (à l'ordre de ACPM):

Je veux devenir membre de l'Association contre le port méthanier.

Nom.....

Adresse.....

Tél.....

Courriel:.....

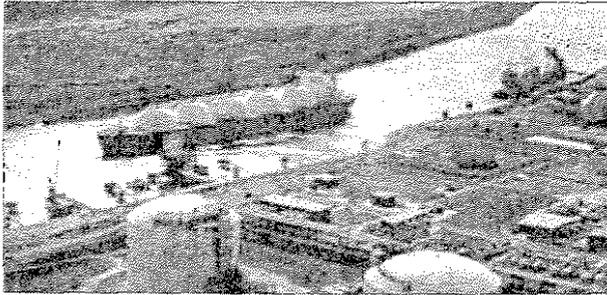
Je joins ma cotisation au montant de.....

Je veux m'engager activement dans votre travail de sensibilisation: oui.....non.....

Signature

date.....

5) En faisant pression sur vos élus municipaux, provinciaux et fédéraux pour qu'ils s'opposent à ce projet.



Rabaska: La lutte continue

L'Association de l'Île d'Orléans Contre le Port Méthanier - <http://acpm.tuxcafe.org/>

DE NOUVELLES ÉTUDES METTENT EN ÉVIDENCE LES EFFETS PERVERS DU PROJET RABASKA

Sommaire :

Rabaska, un risque pour
l'économie de la région 1

Le paysage de Rabaska
représente 135 M\$..... 2

Un patrimoine culturel,
agricole et maritime à
présERVER..... 2

Une cible idéale pour les
terroristes 3

Et les gaz à effet de serre?... 3

Il faut agir..... 3

Manifestation Mer-Terre du
19 août au quai de
Ste-Pétronille et à la Marina
de St-Laurent..... 4

Rabaska, un risque pour l'économie de la région

Une analyse récente effectuée par le chercheur Pierre-Paul Sénéchal pour le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) souligne l'importance de la voie maritime du St-Laurent pour l'économie du Québec et du nord-est de l'Amérique de même que la vulnérabilité de ce corridor face à la croissance continue du trafic maritime et à la concurrence que se livrent les grands ports.

Or, comme le souligne ce chercheur, le choix du site de Lévis pour l'implantation d'un port méthanier pose un problème de fond en ce sens que le projet ne respecte pas les lignes directrices internationalement reconnues pour la localisation d'une telle infrastructure (lignes directrices élaborées dans une perspective de sécurité) et qu'à ce titre, il risque d'hypothéquer le développement du transport sur le St-Laurent.

En effet, selon la SIGTTO, une société internationale regroupant des armateurs, et des opérateurs de terminaux méthaniers, il faut analyser un projet à long terme et dans une perspective large, de sorte qu'aucun préjudice ne soit porté aux générations futures et que les intérêts d'un promoteur ne supplantent pas ceux de toute l'industrie maritime. Une autre prescription avance que «les ports de transbordement de GNL [gaz naturel liquéfié] doivent être localisés loin des routes maritimes achalandées et en dehors des zones de trafic important»; de plus, qu'«aucune installation d'amarrage de méthanier ne devrait être implantée dans un environnement caractérisé par le déplacement à proximité de navires de gros gabarit». Voilà pourquoi, selon la SIGTTO, les promoteurs de ports méthaniers et les décideurs doivent «privilégier les sites aux embouchures des couloirs fluviaux

plutôt que ceux qui sont situés loin à l'intérieur des côtes».

Il est clair que le projet Rabaska ne rencontre aucune de ces exigences. Le site choisi est au cœur même d'une zone de grand trafic (7000 passages annuellement) où circulent de plus des navires de fort tonnage. Est-ce nécessaire de préciser que Lévis se situe à plusieurs centaines de kilomètres de l'embouchure du St-Laurent ?

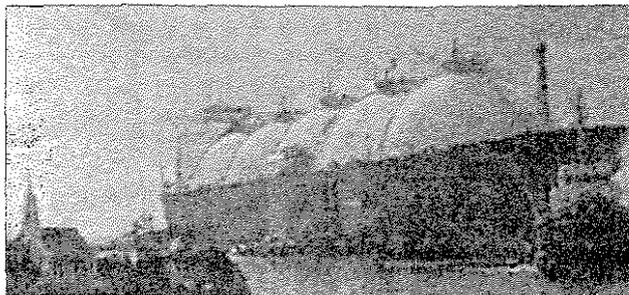
Également, les inévitables et nécessaires mesures de sécurité que n'importe quel gouvernement responsable va devoir imposer aux déplacements des méthaniers et aux manœuvres d'accostage et de transbordement, vont perturber la circulation maritime en général et celle des navires de croisière en particulier; cette dernière industrie génère à elle seule au Québec des retombées annuelles de plus de 135 M\$ et près de 1900 emplois directs et indirects en dépendent. D'ailleurs, toujours selon la SIGTTO, l'industrie des croisières ne fait pas bon ménage avec celle du gaz naturel liquéfié en raison des «risques humains» que présente cette dernière.

En plus du fait que les prescriptions de la SIGTTO mettent en relief la dangerosité de ce type d'industrie (puisqu'il faut l'éloigner de tout), elles révèlent aussi l'extraordinaire insouciance et l'angélisme des promoteurs de Rabaska qui persistent à affirmer que les méthaniers sont des bateaux comme les autres, que le projet va contribuer au développement de l'industrie maritime de Québec et «tenez-vous bien!» que les plaisanciers pourront s'approcher jusqu'à 50 m des méthaniers et naviguer sous le pont sur chevalets auquel vont s'amarrer les méthaniers!

Ces promoteurs et les politiciens qui les soutiennent ne savent-ils pas que dans le port de Boston, la garde côtière a ordre de tirer à vue sur tout bateau s'approchant d'un méthanier? Que le Canada est impliqué militairement en Afghanistan? Que le premier ministre Harper soutient aveuglément la politique américaine concernant Israël?

«Pourrons-nous éviter ces politiques à courte vue qui ont été trop souvent le fait des humains? Elles ont pour résultat d'hypothéquer l'avenir et de laisser à nos descendants le soin de payer pour longtemps des erreurs qu'une réflexion fondée sur le long terme aurait pu éviter.»

(Hubert Reeves, *Mal de Terre*, Éditions du Seuil, 2003)



Riposte à l'étude d'impact du projet Rabaska

L'Association de l'Île d'Orléans Contre le Port Méthanier - <http://acpm.tuxcafe.org/>

RIEN NE JUSTIFIE UN TERMINAL MÉTHANIER À LÉVIS

Tables des matières:

L'étude d'impact sous-
évalue les risques..... 2

Les effets sur la circula-
tion fluviale..... 2

Les impacts sur l'enviro-
nement..... 3

Les impacts sur
la santé..... 3

Les impacts sur l'écono-
mie..... 4

Il faut agir:
Moyens d'action contre le
projet Rabaska..... 4

Rabaska tente pour la deuxième fois de calmer l'inquiétude des gens de l'Île d'Orléans quant au projet de port méthanier à Lévis. Dans un cahier de 40 pages, les promoteurs s'étendent beaucoup sur les avantages du gaz naturel et sur leurs projets d'embellissement. En ce qui concerne les opposants de l'Île, c'est par l'entremise du présent document qu'ils ont choisi de s'adresser aux résidents et de les informer des raisons de leur lutte contre l'implantation d'un complexe méthanier dans notre région.

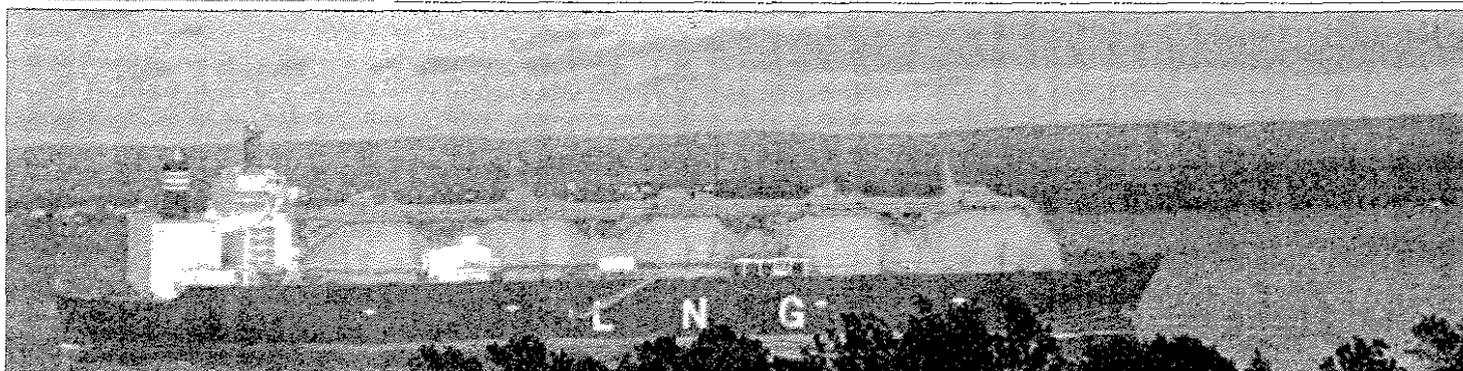
Le consortium ~~Rabaska~~ veut construire un port dans le fleuve à 500 mètres de la côte de Lévis juste en face de St-Laurent / Ste-Pétronille. Le gaz liquide amené par les bateaux géants de la compagnie serait transformé en vrai gaz après avoir été entreposé dans deux énormes réservoirs placés sur les hauteurs de Lévis.

C'est un type d'industrie qui représente de sérieux risques pour la sécurité et qui ailleurs dans le monde est confiné aux endroits éloignés des zones habitées.

Santé Canada dit à ce sujet : "... selon l'importance de la fuite ainsi que de la direction et la force des vents, le panache de gaz naturel pourrait se diriger vers les lieux habités en une concentration inflammable, impliquant ainsi les risques d'une catastrophe."

Une question se pose : pourquoi les promoteurs de Rabaska font-ils la sourde oreille aux avertissements et persistent-ils dans leur choix de Lévis et d'une région densément habitée ? La seule explication que l'on trouve est que la multinationale veut sauver les coûts du gazoduc qu'il faudrait construire pour faire venir le gaz d'un lieu isolé et éloigné des habitations, jusqu'à Lévis.

Comme la ville n'est pas loin de la frontière américaine, on peut présumer que Rabaska songe déjà au marché des États-Unis. Les Américains seraient très heureux de recevoir leur gaz tout fait, sans risques pour eux.



L'étude d'impact sous-évalue les risques

L'étude d'impact de Rabaska fait état des risques que le projet représente pour les humains et l'environnement. Ces risques, dont l'évaluation a été confiée à la société DNV, ont été considérés comme négligeables ou acceptables partout sauf aux abords immédiats des éventuelles installations de Rabaska. Selon nous, DNV a systématiquement sous-évalué ces risques; sous le couvert de l'utilisation de logiciels reconnus (par définition objectifs!), la société fournit des données rassurantes qui frisent parfois le ridicule; prétendre par exemple que le pire accident par collision d'un méthanier provoquerait une brèche d'au maximum 750 mm dans l'un de ses réservoirs nous semble une aberration.

L'exemple d'une collision survenant au quai

Sur la base que le St-Laurent est un fleuve large et tranquille les calculs de Rabaska en arrivent à prévoir **un accident tous les 3033 ans**, ce qui de toute façon, en statistique, est une fréquence élevée. Nulle part

on n'a tenu compte de la conformation coude du fleuve à cet endroit, du mouvement des marées et du courant, de la présence des glaces en hiver, etc., en un mot de la navigation particulièrement difficile du St-Laurent (selon les pilotes du St-Laurent eux-mêmes).

Si l'on reprend ces calculs sur des bases qui avantagent moins les promoteurs, par exemple en utilisant les données correspondant à un fleuve étroit pour tenir compte des difficultés de la navigation (le chenal est à cet endroit à peine plus large que 500 m), en utilisant un nombre de passages de 7500 bateaux (ce qui représente la réalité plutôt que les 5000 mentionnés par Rabaska), en retirant les avantages divers que se donne le promoteur, on arrive à un résultat **d'un accident tous les 20 ans**. La différence est énorme. Nous ne prétendons pas avoir fait une évaluation exhaustive de la probabilité d'une collision. Nous voulons plutôt mettre en lumière jusqu'à quel point il est facile d'infléchir les résultats pour les

faire se rapprocher de ses intérêts.

Quant aux conséquences d'une collision entraînant un déversement de gaz naturel liquéfié (GNL), les pires scénarios évoqués par Rabaska sous-estiment nettement le risque; plusieurs études indépendantes font état de dommages plus importants (brèche jusqu'à 5 m) avec bien entendu des conséquences beaucoup plus lourdes. Quoi qu'il en soit, le pire scénario de Rabaska prévoit qu'en cas de feu de GNL, des brûlures graves pourraient survenir jusqu'à environ 800 m et qu'un nuage de gaz pourrait atteindre 2100 m avant de s'enflammer. Comment donc se justifie la zone d'exclusion de 500 m autour du méthanier?

Les effets sur la circulation fluviale

De l'Île-aux-Coudres jusqu'à Lévis, le chenal est étroit, les hauts fonds nombreux, les courants traversiers forts et tout arrêt ou amarrage d'urgence seront, de ce fait, rendus impossibles sinon problématiques. Une fois engagé dans cette zone, un méthanier ne pourra plus faire demi-tour. Où sera-t-il dirigé en cas de situation d'urgence, grands vents, bris mécanique au navire ou au quai de transbordement, etc.?

Advenant un échouage ou une collision impliquant un méthanier dans ce segment du fleuve, quels seraient les impacts de ce blocage du Saint-Laurent? Arrêt de la circulation maritime avec ses effets certains sur l'économie de tout le bassin versant du Saint-Laurent et des Grands Lacs? Quelles techniques de déchargement a-t-on envisagées? Quel sera le temps requis à ce déchargement? Quel sera le comportement de la structure du méthanier lors d'un échouage à marée haute en amont de l'île aux Coudres (en période de vive-eau, le niveau d'eau peut varier de 6 à 0 m, dans les conditions de marées du Saint-

Laurent)? Si un déversement de GNL survenait, quelles sont les mesures d'urgence envisagées pour protéger les populations riveraines d'un feu de gaz? Advenant une catastrophe, on ne peut sortir ou entrer massivement à l'Île d'Orléans pour fournir les services d'urgence!

« L'étude d'impact soulève plus de questions qu'elle ne fournit de réponses »

Va-t-on imposer une «zone d'interdiction» minimale autour des méthaniers en déplacement comme il est de pratique courante aux É.U. et en Europe: 1 mille nautique (1850 m) à l'avant, 0,5 mille à l'arrière et sur les côtés? À partir de Cap Gribane jusqu'à Lévis, une telle zone couvre la totalité de la largeur du chenal interdisant ainsi toute circulation en sens inverse. Ira-t-on jusqu'à obliger la navigation à sens unique entre ces deux points quitte à interdire tout croisement ou dépassement de navire pendant une période d'environ 3 heures? Cette obligation va-t-elle également concerner les navires de plai-

sance fort nombreux en été dans ce tronçon du fleuve? À cette zone d'interdiction, va-t-on superposer une «zone d'exclusion» raisonnable, basée sur des scénarios établis à la marge supérieure des dangers, tenant compte des caractéristiques des feux de nappes et de nuages? Une réponse positive ne devrait-elle pas obliger l'élaboration de plans d'urgence pour tous les résidents des côtes nord et sud sur tout le tronçon du chenal entre l'Île aux Coudres et Lévis? Quelles actions prendra la Sécurité civile?

Pour parer à des sabotages ou à une attaque terroriste, les méthaniers seront-ils accompagnés de dispositifs d'escortes nombreux et sophistiqués comme chez nos voisins du Sud chaque fois qu'un méthanier entre dans leurs eaux territoriales? Si de telles mesures étaient appliquées, qui paierait?

En cas de grands vents, d'amas de glaces imprévus ou de problèmes techniques ou mécaniques empêchant l'accostage ou demandant un départ d'urgence du quai, où pourront s'ancrer les méthaniers dans cette zone du fleuve? Que se passe-t-il en cas de départ d'urgence d'un méthanier amarré au quai de Lévis le nez vers l'amont si un navire descendant occupe le chenal à ce moment? Ou si un champ de glace dense est présent (de ceux qui font perdre leur capacité de manoeuvre aux traversiers Québec-Lévis certains hivers)?

Durant la période à quai, estimée à environ 24 heures, quelle sera la zone d'exclusion? Affectera-t-elle la navigation commerciale montante et descendante? Dans ce cas, qui assurera la surveillance du trafic et qui paiera les frais de sécurité et de retard?

Après le déchargement, le méthanier devra attendre une marée favorable avant d'emprunter la Traverse du Nord à cause des hauts fonds. Devra-t-il s'ancrer face à Saint-Michel-de-Bellechasse, là où les changements de course du fleuve et les forts courants rendront sa position périlleuse? L'ancrage est-il fiable dans toutes les conditions de glaces? La zone de sécurité autour du méthanier à l'ancre sera-t-elle revue à la hausse pour tenir compte de son mouvement autour du point d'ancrage? Affectera-t-elle la navigation commerciale descendante et montante? Aura-t-elle un effet sur la navigation de plaisance? Comment sera assurée la sécurité de la navigation durant toute la période où le méthanier est à l'ancre? Qui paiera pour ces besoins additionnels nécessaires autour d'un méthanier?

Dans ce contexte, il nous semble certain que l'industrie des croisières qui est en développement accéléré dans la région va grandement souffrir de ces limitations sans compter l'apparition d'une installation industrielle supplémentaire dans le paysage d'une région considérée comme un joyau du patrimoine mondial. De plus, le pont et l'appontement (et le méthanier à quai) se trouvent dans une aire importante pour la navigation de plaisance de la région de Québec. Ces installations constituent une barrière infranchissable dans une zone jusqu'ici considérée comme chenal de sécurité pour la navigation de plaisance.

Les impacts sur l'environnement

Un des volets importants de la lutte aux changements climatiques est la réduction des gaz à effet de serre (GES). Il s'agit de la raison d'être du protocole de Kyoto qui a été signé par 156 pays dont le Canada.

Le méthane et le dioxyde de carbone (CO₂) sont les rejets les plus importants du projet Rabaska. Selon les promoteurs, le terminal méthanier produirait, pour la région de Lévis-Québec, 146 000 t. de GES par année, ou l'équivalent des émissions de 40 000 voitures. Ces rejets sont le résultat de la vaporisation du méthane qui consiste à le faire passer d'un état liquide (pour le transport par bateaux) à un état gazeux (pour le transport par gazoduc et la consommation). Par contre, les promoteurs n'incluent pas dans le calcul des GES la pollution occasionnée par les re-

morqueurs (de 2 à 4), la garde côtière, les pompes, les brise-glaces et les 120 passages annuels de méthaniers. Selon une étude de la qualité de l'air faite en 2003 par la ville de Vallejo sur la côte ouest américaine, les émissions de GES occasionnées par les bateaux seraient plus importantes encore que le procédé de vaporisation.

La consommation du gaz en transit par le port méthanier générerait près de 7 666 000 t. de GES par année pour le Canada et les États-Unis. C'est plus de 3 fois la production de GES prévue par le défunt projet de centrale au gaz du Suroît. Si tout ce gaz était consommé au Québec, cela représenterait une augmentation de 8.5% de la pollution atmosphérique. Que ce soit ici ou ailleurs, le transport de l'Algérie jusqu'à la consommation dans les usines et les ména-

ges, la consommation générerait près de 13 000 000 t. de GES.

Quand les promoteurs affirment que l'impact de la pollution ne représente qu'une augmentation de 0.2% pour le Québec, il faut replacer ces chiffres en perspective et voir que cette pollution va agir directement sur notre région. Il s'agit, pour l'Île d'Orléans d'une détérioration substantielle de sa qualité de l'air dont les répercussions vont être ressenties sur la santé, le tourisme et l'agriculture.

Les impacts sur la santé

N'oublions pas qu'en raison des vents dominants, une partie importante de la pollution de la région de Québec passe par Saint-François. Rabaska en ajouterait encore plus. Quels impacts pourraient avoir les émissions de GES du projet Rabaska

sur la santé des gens de l'Île d'Orléans? Selon les spécialistes, il y a un impact sur les personnes âgées,

« un impact sur les personnes âgées, les enfants, mais aussi sur les cultivateurs »

les enfants, mais aussi sur les cultivateurs qui travaillent dehors. Il n'est aucunement mention de ces répercussions sur la santé dans l'étude environnementale du projet Rabaska.

Les impacts sur l'économie

Avec le protocole de Kyoto, une bourse des GES obligerait les pollueurs à acheter des crédits de pollution. Selon l'Institut Pembina, si la tonne de GES se transigeait de 10\$ à 15\$, le gouvernement canadien devrait payer près de 2,5 à 4 milliards de dollars par année pour éponger le surplus de pollution industrielle. Le projet Rabaska pourrait nous coûter près de 3 000 000 \$ par années.

Les impacts économiques ne se limitent pas là. Les procédures de sécurité que demande le passage d'un méthanier dans le fleuve touchent directement l'industrie des croisières, ce qui priverait la région de millions de dollars en retombées. Seulement à Sainte-Pétronille, le bruit des pompes qui fonctionneraient jour et nuit risque

d'affecter la fréquentation des auberges et des commerces.

Les promoteurs, soutenus par la Chambre de commerce de Québec, annoncent une manne de 850 000 000 \$ pour la construction du port. Cependant, il faut savoir que la majeure partie des investissements sera faite en Asie et en Europe. Ce qui sera fait ici se limitera aux routes et à quelques structures. Au final, seulement 30 à 50 emplois permanents seront créés et c'est vous qui allez les payer. Les 3 000 000 \$ que nous devons déboursier pour acheter le droit de polluer équivalent à 50 emplois de 60 000 \$.

La pollution a aussi un impact économique non négligeable pour les agriculteurs. Des épisodes de smog plus fréquents occasionneraient des pertes dans les champs, notamment pour la luzerne, le blé, l'orge et les fraises.

Du côté de la santé, la pollution et le smog ont occasionné dans la vallée de Fraser des frais de santé qui se chiffraient entre 420 millions et 900 millions de dollars pour 1995. Imaginez le coût pour la région de Québec! Où sont les avantages économiques d'un tel projet? Seul Gaz Métro sort gagnant. L'Île et ses habitants seraient perdants sur toute la ligne.

Il faut agir

Si massivement nous manifestons notre opposition au projet Rabaska, celui-ci ne se fera pas. Nous vous demandons donc, citoyens de l'Île d'Orléans, de dire clairement au gouvernement que vous ne voulez pas de ce port méthanier. Si vous n'avez pas déjà signé la pétition que nous faisons circuler depuis quelques mois, nous vous invitons à le faire maintenant (et à encourager toutes les personnes de votre entourage de 18 ans et plus à faire de même).

Deux façons de procéder :

- 1) En signant la pétition reproduite ici et en nous la faisant parvenir par courrier (à Huguette Toutant, 1313 Chemin Royal, Saint-Laurent d'Orléans, G0A 3Z0) :
- 2) En vous rendant à l'un des endroits suivants pour y signer la pétition :

Nous les soussignés, résidants de l'Île d'Orléans, considérons que l'implantation d'un terminal méthanier en face de l'Île, à Lévis, et le trafic des navires géants remplis de gaz liquéfié représentent une menace grave pour notre sécurité et notre environnement.

Nom	Adresse	Municipalité	Tél.	Signature	Date

La Municipalité de Saint-Laurent, la Pharmacie Pierre Perreault, Le VidéoDrome et La Boulange.

RABASKA NE PEUT PAS LAISSER INDIFFÉRENTS LES GENS DE L'ÎLE D'ORLÉANS !

Dans tous les villages de l'Île d'Orléans, de nombreuses personnes s'inquiètent du projet de construction d'un port méthanier, à l'est du territoire de Lévis, JUSTE EN FACE de l'Île d'Orléans, entre les municipalités de Saint-Laurent et de Sainte-Pétronille.

Au cours des derniers jours, un groupe de personnes des différents villages de l'Île a décidé de créer l'« **Association contre le port méthanier** » et d'orchestrer dans les prochains mois des actions d'information et de mobilisation de tous les résidents de l'Île défavorables au projet.

POURQUOI DEVONS-NOUS REJETER LE PROJET RABASKA ?

1. **Parce que notre sécurité énergétique n'a pas à être liée au gaz.** Le 2 mai dernier, le Président directeur général d'Hydro-Québec, Monsieur Thierry Vandal, assurait que la croissance de la demande d'électricité sera désormais assurée par l'eau et par le vent et il reconnaissait que « **tous les nouveaux besoins du Québec peuvent être satisfaits par les énergies renouvelables** ».

Il n'y a donc pas lieu de nous faire imposer l'installation d'un port méthanier qui servira majoritairement les intérêts lucratifs de GAZ DE FRANCE et de GAZ MÉTROPOLITAIN, désireux d'établir à tout prix des bases de distribution de gaz sur la côte est de l'Amérique du Nord, et ce, malgré la résistance de la population de tous les sites convoités. Cette résistance a fait en sorte qu'aucun des sites potentiels de la Côte Est des USA n'a pu voir le jour au cours des dernières années. Quant aux sites déjà existants, comme le port méthanier de Boston, ils suscitent les regrets des populations environnantes qui en subissent les trop nombreux inconvénients !

2. **Parce que la sécurité des populations résidant autour du futur site de RABASKA sera fortement menacée.** Les promoteurs de Rabaska font des efforts inouïs pour CACHER les risques majeurs dus à des accidents maritimes ou à des accidents sur le site même d'un port méthanier. Le dernier en date s'est produit en 2004 en Algérie avec l'explosion d'un nuage de vapeur, causant la mort de 27 personnes et infligeant des blessures à 73 autres victimes.

C'est pourquoi de nombreux organismes comme la Commission de l'énergie de la Californie et Transport Canada recommandent notamment « **de construire des terminaux méthaniers dans un endroit éloigné ou à l'écart d'agglomérations urbaines ou de banlieue** ».

L'Île d'Orléans et la plupart de ses municipalités sont situées dans la zone considérée comme à haut risque en cas d'explosion d'un nuage de vapeur parce qu'elles sont comprises dans un rayon de cinq kilomètres autour du site de Rabaska. En dépit de toutes les recommandations, les promoteurs du projet se contentent de travailler à la sécurité dans un rayon de 400 mètres autour du site qu'ils convoitent !

3. **Parce que l'environnement immédiat de l'Île d'Orléans, sa fenêtre sur le chenal et la Rive-Sud du Fleuve, seront irrémédiablement détériorés par l'installation d'un terminal méthanier.**

Les promoteurs de Rabaska ne se soucient aucunement que le site sur lequel ils ont jeté leur dévolu soit situé dans une région à vocation récréotouristique et agricole qu'ils vont SACCAGER IRRÉMÉDIABLEMENT.

Qu'il s'agisse de la Rive-Sud du Fleuve à Lévis ou de la rive de l'Île d'Orléans longeant le Chenal, notre paysage sera **visuellement détruit**, passant des douces collines verdoyantes actuelles à un paysage qui va s'industrialiser de plus en plus, au mépris des populations riveraines et des touristes du monde entier. **Ainsi, les milliers de personnes qui feront une pause sur le quai de Sainte- Pétronille verront le port méthanier, sa jetée et ses installations, JUSTE DEVANT EUX, puisque les promoteurs prétendent installer le projet entre les lignes de haute tension d'Hydro-Québec et Lévis.**

Il faut aussi appréhender notre **environnement acoustique** qui sera très perturbé par le bruit des pompes géantes installées aux abords des énormes bateaux transportant le gaz liquéfié. Sans compter les très multiples inconvénients et dangers d'un formidable nouveau trafic fluvial à hauteur de notre Île.

Quant aux effets sur l'air environnant, ils seront majeurs puisque Rabaska dégagera **150 000 tonnes annuellement de gaz à effet de serre**, un ajout en nette contradiction avec les engagements de Kyoto !

LE JOYAU DE L'ÎLE D'ORLÉANS EST BIEN MENACÉ PAR RABASKA

Vous, les citoyens de l'Île, vous nous faites part de beaucoup d'inquiétude sur ce projet et il est urgent d'inviter toutes les personnes intéressées à l'une ou l'autre de deux séances d'information au cours desquelles vous aurez l'occasion de mieux connaître nos arguments et de rencontrer des représentants des groupes de la Rive- sud qui sont opposés au projet. Ces séances permettront de partager avec eux leurs appréhensions, leurs informations et nos stratégies respectives de mobilisation et de résistance.

LES SÉANCES D'INFORMATION AURONT LIEU :

1) à SAINTE- PÉTRONILLE, LE MERCREDI 8 JUIN 2005

Endroit : Église de Sainte-Pétronille
Heure : 19 h 30

2) à SAINT- JEAN, LE MERCREDI 15 JUIN 2005

Endroit : Centre municipal, 10 Chemin des Côtes
Heure : 19 h 30

Si vous ne pouvez participer à l'une de ces séances mais que vous souhaitez plus d'informations sur l'Association contre le port méthanier, ou encore, si vous désirez travailler avec nous, veuillez contacter madame HUGUETTE TOUTANT :

À très bientôt !

LE COMITÉ DE COORDINATION DE L'ASSOCIATION CONTRE LE PORT MÉTHANIER