

RÉFLEXIONS SUR LE PROJET **RABASKA**, VISANT L'IMPLANTATION D'UN
PORT MÉTHANIER AUX LIMITES EST DE LA VILLE DE LÉVIS



MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LE **CONSEIL
RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGION DE
LA CAPITALE NATIONALE**

DANS LE CADRE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE
TENUE PAR LE BAPE SUR LE
**PROJET D'IMPLANTATION DU TERMINAL
MÉTHANIER RABASKA ET DES
INFRASTRUCTURES CONNEXES**

JANVIER 2007

RECHERCHE ET RÉDACTION

Caroline Brodeur

Bert Klein

Yassine Ksouri

Alexandre Turgeon

Table des matières

Présentation de l'organisme	4
Motivation du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale à participer à l'examen du projet Rabaska	5
Présentation du projet Rabaska	6
Le projet Rabaska et la loi sur le développement durable.....	6
Cohérence du projet avec les politiques et les marchés énergétiques actuels et futur.....	9
Impacts fauniques et floristiques	10
Impacts paysagers	12
Impacts sur l'achalandage et le transport maritime / gestion des infrastructures et stratégies associées :	12
Références.....	14

Présentation de l'organisme

Le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale (CRE – Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989 à la suite d'une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Sa mission première consiste à promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources.

Le CRE – Capitale nationale a pour objectifs :

- de regrouper et de soutenir les organismes, institutions, entreprises et individus oeuvrant à la préservation de l'environnement et au développement durable de la région de Québec ;
- d'analyser et de rendre prioritaires les éléments de la problématique environnementale régionale ;
- de promouvoir et de réaliser les stratégies et les actions pour résoudre à la source les problèmes environnementaux ;
- de représenter les membres aux diverses instances de concertation régionale.

La stratégie du CRE – Capitale nationale privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d'instruments de diffusion d'information. Il oeuvre dans les dossiers touchant l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau, le transport, les milieux naturels, les changements climatiques et l'éducation relative à l'environnement.

Dans les dernières années, le CRE-Capitale nationale a réalisé et collaboré à des projets variés tels la mise sur pied et la gestion du Centre de l'environnement, la protection de quelque 375 hectares de milieux humides par la conservation volontaire et la sensibilisation des automobilistes à la problématique de la marche au ralenti des moteurs. Le CRE-Capitale nationale a également offert à de nombreux organismes son soutien que ce soit par l'appui à des projets, par le partage d'expertise ou par la diffusion de leurs activités. Effectivement, par son bulletin électronique ainsi que son bulletin d'information diffusé à plus de 1000 exemplaires quatre fois par année, le CRE-Capitale nationale peut promouvoir les dossiers et les activités se déroulant dans la région. Enfin, le CRE-Capitale nationale a pris position dans divers mémoires tels le prolongement de l'axe du Vallon, la gestion des forêts publiques, le plan de gestion des matières résiduelles, les transports en commun et le développement durable de la production porcine.

Pour connaître plus en détails les projets et les dossiers dans lesquels s'est impliquée l'équipe du CRE-Capitale nationale, nous vous invitons à consulter le site Internet de l'organisme au www.cre-capitale.org.

Motivation du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale à participer à l'examen du projet Rabaska

Les questions d'énergie sont au cœur des préoccupations du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale. Qu'il soit question d'efficacité énergétique, de diversification des sources d'énergie, de pollution ou de changements climatiques, le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale détient une expertise et des connaissances qui doivent être partagées et diffusées. Ainsi, nous croyons que les résultats de nos recherches et travaux peuvent orienter et faciliter ceux de la commission tout en lui permettant une diversification des points de vues exprimés, notamment concernant les impacts perçus et dûment documentés sur le milieu récepteur par l'exploitation, l'entretien et les modifications prévisibles des lieux, la cessation de l'exploitation, sa désaffectation et la remise en état des lieux et plus particulièrement l'impact sur le grand fleuve et son environnement (environnement naturel et humain).

Bien que le projet Rabaska soit prévu dans la région de Chaudière-Appalaches, un projet d'une telle envergure aura des impacts certains sur la région de la Capitale nationale. Que se soit en matière d'impacts sur le fleuve Saint-Laurent, d'impacts paysagers perceptibles pour les citoyens de l'île d'Orléans ou encore de l'impact régional de choix en matière d'aménagement du territoire, le projet Rabaska présente des enjeux de taille qui ne doivent pas être observés que localement.

Le cinquième principe énoncé dans la loi sur le développement durable stipule que: « *la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique* ». Le CRE-Capitale nationale croit en cette approche communautaire et participative. Représentant plus d'une centaine de membres tous préoccupés par le développement durable de la région, nous croyons que l'expertise intégrée de tous ces gens de valeur, universitaires, scientifiques, élus, gestionnaires de services, et citoyens vaut une représentation de qualité qui traduise leurs inquiétudes, leur attentes, leurs espoirs et, pourquoi pas, leur rêves sur les aspects techniques et moins techniques du développement du secteur industriel et les orientations collectives en matière énergétique.

Ainsi, en se basant sur l'expertise de l'équipe du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale, le présent mémoire vise à émettre des opinions et commentaires sur l'implantation du projet Rabaska à l'est de Lévis, de même qu'à catalyser l'expression et l'action de groupes d'intérêts et de citoyens regroupés au sein du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale.

Présentation du projet Rabaska

La société en commandite Rabaska formée de Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge, propose la construction d'un terminal méthanier, d'une capacité d'expédition de 14,16 Mm³/j de gaz, situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la région de Chaudière-Appalaches, plus précisément dans la MRC de Bellechasse, à l'est de la ville de Lévis et près de la municipalité de Beaumont. Cette est actuellement à vocation industrialo-portuaire. Le terminal, dont la mise en service est prévue pour 2010, permettrait l'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) et, selon le promoteur, la diversification des sources d'approvisionnement en gaz naturel pour le Québec. Le GNL serait regazéifié pour être transporté par un gazoduc raccordé au réseau intégré de transport interprovincial de gaz naturel exploité par TransCanada, afin d'être vendu sur les marchés du Québec et du Sud-Est de l'Ontario.

Le projet est constitué d'une jetée maritime pouvant recevoir des méthaniers d'une capacité variant de 65 000 à 160 000 m³, et éventuellement pouvant aller jusqu'à 230 000 m³, d'un corridor de service, de conduites cryogéniques souterraines d'une longueur d'environ 1,3 km, de deux réservoirs de GNL, d'équipements de regazéification et d'un gazoduc d'environ 42 km servant de raccordement au réseau de transport gazier existant sur le territoire de l'ancienne ville de Saint-Nicolas. L'approvisionnement en GNL est estimé à 60 méthaniers par année d'une capacité respective de 160 000 m³ chacun. Le coût du projet est estimé à 840 M\$. L'électricité nécessaire au fonctionnement de Rabaska sera fournie par deux nouvelles lignes de 230 kV qui relierait le terminal à des lignes existantes situées à environ 1,5 km au sud du chemin Saint-Roch. Trois ou quatre pylônes par ligne, dont l'emprise combinée sera d'environ 60 mètres, devront être érigés pour relier le terminal aux lignes existantes.

Bien que de nombreux acteurs économiques et municipaux soient en faveur de l'implantation d'un tel projet à cet endroit, une partie importante de la population s'oppose à l'implantation de cette industrie pour divers motifs. Si des impacts environnementaux sont prévisibles lors de la construction et de l'exploitation, le problème soulevé par l'avènement de ce projet est davantage une question d'acceptabilité sociale.

Le projet Rabaska et la loi sur le développement durable

La loi sur le développement durable est entrée en vigueur le 19 avril 2006. Elle a été élaborée afin d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'administration publique. Elle vise ainsi à ce que le gouvernement du Québec exerce ses pouvoirs et ses responsabilités dans la recherche d'un développement durable.

Le concrétisation du projet Rabaska est soumise à l'autorisation gouvernementale en vertu de la loi sur la qualité de l'environnement. Ainsi, dans un souci cohérence, le projet Rabaska doit être étudié dans la perspective des principes énoncés dans la loi sur le développement durable. Seize principes ont été énoncés dans la Loi :

- a. santé et qualité de vie
- b. équité sociale
- c. protection de l'environnement
- d. efficacité économique

- e. participation et engagement
- f. accès au savoir
- g. subsidiarité
- h. partenariat et coopération intergouvernementale
- i. prévention
- j. précaution
- k. protection du patrimoine culturel
- l. préservation de la biodiversité
- m. respect de la capacité de support des écosystèmes
- n. production et consommation responsables
- o. pollueur/utilisateur payeur
- p. internalisation des coûts

Dans le cas du présent projet, le respect de certains de certains de ces principes représente une problématique plus criante. Si pour le Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale nationale tous les principes énoncés précédemment sont importants, certains rejoignent plus nos préoccupations et ont ainsi retenu davantage notre attention. Voici sous forme de tableau les éléments à que nous croyons important considérer pour chacun de ses principes.

<p>«santé et qualité de vie»: <i>les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature.</i></p>	<p>L'implantation de permettra la création de plusieurs emplois, surtout pendant la phase de construction. La phase d'exploitation, prévue en 2010, offrira du travail à 70 personnes. Certes, cet état de fait est important à considérer et peut contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de ces personnes et de leur familles. Toutefois, la vive inquiétude et le stress suscités par ce projet, en matière de santé et sécurité des personnes, constituent une atteinte à la tranquillité d'esprit et la santé psychologique des résidents du voisinage, ce qui contribue à la détérioration de leur qualité de vie.</p> <p>En outre, la loi sur le développement durable stipule que les personnes ont droit à une vie en harmonie avec la nature. Bien que les promoteurs de Rabaska aient fait des efforts louables pour atténuer les impacts environnementaux négatifs du projet, devons nous accepter qu'un site important du patrimoine naturel régional, qui fait partie du voisinage immédiat d'un grand nombre de gens, soit détérioré au profit de l'industrie, si cette même industrie n'est pas indispensable ou peut, à la limite, s'installer à un emplacement plus éloigné de la population et des grands centres urbains?</p>
<p>«équité sociale»: <i>les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociale</i></p>	<p>Par souci d'équité sociale, le développement de nouvelles industries ne devraient pas venir perturber le milieu de vie dans un quartier existant. Les gens qui se sont établis dans ce secteur ont droit au respect de leur environnement à au maintien de leur qualité de vie. Bien que le promoteur s'engage à dédommager les résidents qui souhaitent déménager ou qui auraient vu la valeur marchande de leur propriété diminuer, cela ne compense nullement la perte de jouissance et les impacts psychologique des gens qui auront choisi de quitter leur chez-soi par crainte pour leur sécurité et celle de leur famille.</p> <p>L'arrivée d'une telle industrie à proximité d'un centre urbain a</p>

	<p>certes des impacts négatifs sur la population. La question de l'équité sociale est ici particulièrement criante puisque les inconvénients perçus par un grand nombre de gens, ne sont pas compensés par les bénéfices ressentis par d'autres. Le projet Rabaska n'est pas conçu pour le bénéfice des gens de la région (le réseau et l'offre de gaz au niveau régional ne seront pas étendus), mais bien pour assurer un meilleur approvisionnement en gaz pour certaines régions du Québec et de l'Ontario, qui s'alimentent actuellement exclusivement de l'Ouest canadien. Les impacts négatifs seront donc ressentis localement, alors que la majorité du bénéfice sera ressenti à l'extérieur de la région.</p>
<p>«protection de l'environnement»: pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement.</p>	<p>Le gaz naturel est une ressource non renouvelable. Actuellement, le gaz naturel comble environ 12% de la consommation énergétique au Québec. En comparaison, le pétrole comble 37% de la consommation et l'électricité, 38%. De ce 38%, 94% de la ressource électrique provient de l'hydroélectricité, le reste de la production étant assuré par les centrales thermiques et, de façon marginale, par les parcs éoliens.</p> <p>Si on souhaite réduire la consommation de pétrole au Québec, il y a certes plus de place pour le gaz naturel. Toutefois, il y a aussi plus de place pour l'hydroélectricité et l'énergie éolienne. Le Québec n'a que de faibles ressources en hydrocarbures mais un énorme potentiel hydroélectrique et éolien.</p> <p>Il est intéressant de considérer que le gaz naturel pourrait diminuer les émissions polluantes de certaines industries actuellement alimentées au pétrole ou au charbon et à cet égard, le développement de l'industrie du gaz est défendable. Toutefois, la localisation même du projet entraîne des conséquences environnementales locales non négligeables (émission de GES, perturbation d'habitats, etc). Bien que les promoteurs aient mis des efforts pour atténuer les impacts environnementaux du projet, nous devons nous demander si le choix d'un autre emplacement, plus éloigné de la population et moins riche écologiquement aurait pu être aussi rentable et amener les mêmes bénéfices économiques.</p>
<p>«efficacité économique»: l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement</p>	<p>L'implantation d'un port méthanier à Lévis amènera des retombées économiques régionales intéressantes. Toutefois, nous devons nous demander si l'implantation d'un port méthanier est le meilleur usage économique de cet emplacement, et si, d'un point de vue social, cette nouvelle industrie va dans le sens des valeurs que le Québec véhicule en matière d'environnement et de lutte aux changements climatiques.</p> <p>De même, du point de vue de l'efficacité économique, est-ce que le choix d'un autre endroit, à tirant d'eau plus élevé, ne permettrait pas de recevoir plus de bateaux et ainsi d'améliorer la rentabilité d'une telle entreprise, tout en diminuant les impacts environnementaux et les risques à la population?</p>
<p>«prévention »: en présence d'un risque connu, des actions de</p>	<p>Le risque que représente l'exploitation d'un port méthanier est connu. Ainsi, il est prévu qu'un plan spécifique de mesures</p>

<p><i>prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source</i></p>	<p>d'urgence comprenant un scénario d'intervention minute par minute sera préparé avec la collaboration du service d'incendie de la Ville de Lévis. Toutefois, compte tenu de ce risque qui est connu, pourquoi implanter une telle industrie à proximité de la population? Sur le plan international, la tendance pour l'implantation d'industries similaires est de les éloigner le plus possible des centres urbains. Pourquoi courir un tel risque dans la région?</p>
<p>«protection du patrimoine culturel»: <i>le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent</i></p>	<p>L'implantation du port méthanier représente un coût énorme, sur le plan du patrimoine naturel et de la protection des paysages, pour les résidents du secteur et pour les résidents du côté sud de l'île d'Orléans, et ce, malgré les efforts consentis pour en minimiser les impacts.</p> <p>Des simulations ont été faites pour permettre de visualiser l'impact paysager de Rabaska. Toutefois, une expansion des opérations ou l'arrivée d'autres entreprises industrielles attirées par ce pôle économique, pourraient venir défigurer définitivement le reste du patrimoine de ce secteur. Dans l'éventualité où Rabaska s'implante à cet endroit, il importe de s'assurer que le patrimoine naturel et paysager existant sera préservé dans le futur.</p>
<p>«préservation de la biodiversité» : <i>la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens</i></p>	<p>De nombreuses espèces fauniques et floristiques ont été recensées dans le secteur. Parmi celles-ci, un grand nombre sont classées vulnérables, susceptibles d'être désignées ou menacées. Des mesures adéquates doivent être prises pour la protection de ces espèces (voir plus loin la section sur les impacts fauniques et floristiques)</p>

Cohérence du projet avec les politiques et les marchés énergétiques actuels et futur

Bien que le gaz naturel soit considéré comme une source d'approvisionnement en énergie et cité dans le document émis par le gouvernement du Québec, intitulé *L'Énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, c'est l'hydroélectricité ainsi que le potentiel éolien au Québec qui constituent les sources prioritaires en matière de production d'énergie renouvelable. En effet, le gouvernement du Québec projette d'intégrer le potentiel existant d'énergie éolienne au réseau d'Hydro-Québec, avec comme but d'atteindre une production de 4 000 MW d'électricité éolienne en 2015.

Le gouvernement du Québec considère l'efficacité énergétique comme une solution irrévocable pour réduire la consommation de produits pétroliers, notamment les hydrocarbures, et vise des

«*initiatives plus ambitieuses en efficacité énergétique pour le gaz naturel*»¹. Il considère également l'innovation en énergie comme «la clef de l'amélioration de notre performance en matière énergétique»¹. Les carburants renouvelables, la géothermie, l'énergie solaire et l'hydrogène présentent des alternatives potentielles pour produire de l'énergie propre.

Quant aux projets de terminaux méthaniers, le gouvernement du Québec compte en tirer profit également, cependant, il incite les promoteurs à apaiser les inquiétudes et à répondre au questionnement des citoyens.

Le CRE a toujours affirmé qu'il y avait plus de place pour le gaz naturel dans l'utilisation de l'énergie au Québec. Toutefois, il faut s'assurer que l'implantation du port méthanier Rabaska, permettra bel et bien de substituer des sources d'énergie plus polluantes par le gaz naturel et d'augmenter l'offre de celui-ci au Québec avant d'envisager son exportation.

Impacts fauniques et floristiques

L'implantation des différentes composantes du terminal méthanier Rabaska perturbera l'environnement du site retenu, non seulement pendant les travaux de construction dudit terminal, mais aussi une fois que celui-ci sera fonctionnel. En effet, la superficie allouée pour l'érection du terminal méthanier sera retranchée aux espaces servant d'habitats naturels pour la faune et la flore du secteur. De plus, certaines manœuvres reliées au transport maritime du gaz naturel pourraient menacer les mammifères marins aussi bien que quelques espèces de poissons.

En vue d'évaluer l'impact faunique et floristique que l'implantation du port méthanier pourrait avoir à l'endroit du site et du secteur avoisinant, le CRE a effectué une demande auprès du MDDEP et du MRNF afin d'avoir la liste d'occurrences des espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées répertoriées au CDPNQ², associées au projet Rabaska. Les résultats obtenus ont permis de comptabiliser 20 espèces animales pour un nombre total d'occurrences de 48 fois, ainsi que 52 espèces végétales pour un nombre total d'occurrences de 497 fois (voir figure 1). De plus, selon monsieur Vincent Piché du Service des écosystèmes et de la biodiversité, Direction du patrimoine écologique et des parcs du MDDEP, trois espèces endémiques du nord-est de l'Amérique et cinq de l'estuaire du Saint-Laurent ont été rencontrées dans le secteur du site retenu pour la réalisation du projet Rabaska.

Il est aussi à noter que la jetée du port méthanier pourrait à son tour avoir un impact sur l'introduction du Bar Rayé, un poisson indigène migrateur, qui a disparu de l'estuaire du Saint-Laurent vers la fin des années 1960, notamment à cause de la pêche excessive et de la perturbation de son habitat naturel suite à des travaux de dragage d'une section du chenal de navigation. Des efforts ont été fournis pour la réintroduction du Bar Rayé depuis 2001. Les données recueillies par re-capture des poissons ensemencés, démontrent que le Bar Rayé survit, s'alimente et se développe bien. Toutefois, la section du Saint-Laurent où l'en prévoit construire la jetée était, pour le Bar Rayé, comme pour plusieurs autres poissons diadromes, une route de migration reproductrice. Par conséquent, cette composante du terminal méthanier pourrait perturber la réintroduction du Bar Rayé.

Impacts paysagers

Selon l'information fournie dans le dépliant d'information numéro 3 : *Rabaska, un projet intégré au milieu*⁴, ainsi que dans le document intitulé : *Rabaska, une vision d'avenir toute naturelle ; Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement*⁵, publiés par le comité du projet Rabaska, l'impact paysager, selon ces documents, ne semble pas présenter un problème majeur. Cependant, il est à noter que l'analyse de ce point important, qui est en l'occurrence l'impact paysager que ce projet pourrait avoir sur une zone déjà obstruée par des lignes de haute tension, s'est limitée dans les deux documents cités ci-haut sur la présentation de quelques photographies issues de simulations par ordinateur^{4,5}. En effet, ces photographies prises de certains emplacements à l'Île d'Orléans, de l'autoroute 20, de la route 132 à Beaumont et à Lévis et de la Pointe-de-la-Martinière à Lévis, malgré qu'elles présentent des mesures ambitieuses pour l'atténuation visuelle des réservoirs et des autres composantes qui y sont rattachées, celles-ci ne délivrent que très peu d'information quand à l'atténuation visuelle de la jetée prévue dans le fleuve Saint-Laurent. Aucune photographie n'a été prise à partir du fleuve par où passent les bateaux de plaisance et les navires de croisières.

Selon une étude réalisée par l'INART (institut nord-américain de recherche en tourisme Inc.), «Rabaska fournit peu de détails sur le type d'aménagement prévu sur les berges et dans le fleuve. Néanmoins, pour recevoir des navires de la taille des méthaniers et en considérant la force du courant et des glaces, il faut obligatoirement des infrastructures massives comparables à celle d'Ultramar»⁶.

Le CRE, juge important de déployer toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer que le projet Rabaska n'aura pas d'impacts paysagers importants présents et futurs, notamment pour les utilisateurs du fleuve Saint-Laurent et les résidents de l'Île d'Orléans.

Impacts sur l'achalandage et le transport maritime / gestion des infrastructures et stratégies associées :

L'implantation éventuelle du port méthanier Rabaska engendrera sans doute une augmentation du trafic maritime. Celle-ci est estimée à environ 2,5 %⁷ par le comité du projet Rabaska dans le tome 1 de l'étude d'impact intitulé : *Implantation d'un terminal méthanier à Lévis ; Étude d'impact sur l'environnement*. Malgré qu'une telle augmentation semble être négligeable, les dimensions des méthaniers pouvant atteindre 300 m de longueur, ainsi que l'étroitesse de la voie navigable à la hauteur du site choisi rendent les manœuvres de pilotage délicates et la probabilité d'encombrement de celle-ci importantes. De plus, s'il faut prévoir un dégagement de quelques centaines de mètres autour du méthanier pour des raisons de sécurité, cela ne peut que rendre le trafic maritime du secteur concerné encore plus difficile.

Dans une étude effectuée par le Centre de Simulation et d'Expertise Maritime ; Corporation des Pilotes du Bas Saint-Laurent, en tenant compte de certains paramètres comme l'achalandage de la voie navigable et le mouvement des marées, des restrictions⁸ se rapportant au trafic maritime, seraient appliquées lors des transits de méthaniers vers l'amont du fleuve, soit en direction des grands lacs. Ces restrictions limiteront bien évidemment la fluidité du trafic maritime.

Le CRE considère que l'utilisation du fleuve Saint-Laurent, avec tout ce qu'il présente comme patrimoine historique et écologique ainsi que potentiel touristique, est un droit non négociable aussi bien pour le simple citoyen que pour les différents organismes des secteurs industriel, commercial et touristique. Il est important que le droit d'utiliser la voie navigable du fleuve soit accordé équitablement aux différentes parties concernées, de façon à éviter tout monopole de ce droit par une partie en dépit des autres.

Références

1. L'ÉNERGIE POUR CONSTRUIRE LE QUÉBEC DE DEMAIN – LA STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE DU QUÉBEC 2006 – 2015 : [HTTP://WWW.MRNF.GOUV.QC.CA/ENERGIE/STRATEGIE/](http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/strategie/)
2. CENTRE DE DONNÉES DU PATRIMOINE NATUREL DU QUÉBEC – DONNÉES CARTOGRAPHIQUES
3. RABASKA, UNE VISION D'AVENIR TOUTE NATURELLE : [WWW.RABASKA.NET](http://www.rabaska.net)
4. SOCIETE EN COMMANDITE RABASKA (2006). RABASKA : UN PROJET INTÉGRÉ AU MILIEU – TROISIEME DEPLIANT D'UNE SERIE DE QUATRE SUR RABASKA, LE PROJET D'IMPLANTATION D'UN TERMINAL METHANIER A LEVIS.
5. SOCIETE EN COMMANDITE RABASKA (2006). RABASKA, UNE VISION D'AVENIR TOUTE NATURELLE ; APERÇU DE L'ÉTUDE D'IMPACT PRÉLIMINAIRE SUR L'ENVIRONNEMENT
6. INSTITUT NORD-AMÉRICAIN EN TOURISME INC. (2006). ANALYSE DU PAYSAGE TOURISTIQUE ET HISTORIQUE, PROJET RABASKA.
7. SOCIETE EN COMMANDITE RABASKA (2006) IMPLANTATION D'UN TERMINAL METHANIER A LEVIS ; ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
8. CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME - CORPORATION DES PILOTES DU BAS ST-LAURENT (2006). RABASKA : ÉTUDE SUR L'INTEGRATION DU TRAFIC METHANIER
9. RABAT-JOIE (2006). [WWW.RABAT-JOIE.ORG](http://www.rabat-joie.org)
10. MINISTERE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2006). PROJET DE LOI SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE, [WWW.MDDEP.GOUV.QC.CA](http://www.mddep.gouv.qc.ca)