

# DQ-27 – QUES135

Date : 12 janvier 2007



## QUESTION

L'étude d'impact fait référence aux accidents/incidents liés aux approches et accostages dans des ports maritimes. Toutefois, pour la majorité de ces unités de comparaison, le trafic maritime se fait en parallèle à partir de la zone maritime. Sur le Saint-Laurent, le trafic se fait à la « à la queue », ce qui est très différent en terme d'occurrence de risques de collision ou d'éperonnage. Veuillez expliquer.

## RÉPONSE

Cette question a déjà été adressée à Rabaska par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale lors de la phase de consultation du public concernant la recevabilité de l'étude d'impact. Rabaska a répondu à cette question dans le complément de mai 2006 de l'étude d'impact (Question CA-206, document PR5.1). Nous reproduisons le texte de la réponse ci-dessous :

### CA-206

*Référence : Tome 2, annexe F-2*

#### **Question/Commentaire :**

*L'étude d'impact fait référence aux accidents/incidents reliés aux approches et accostages dans des ports maritimes. Toutefois, pour la majorité de ces unités de comparaison, le trafic maritime se fait en parallèle à partir de la zone maritime. Sur le Saint-Laurent, le trafic se fait «à la queue», ce qui est très différent en terme d'occurrence de risques de collision ou d'éperonnage.*

#### **RÉPONSE**

L'étude d'impact fait les ajustements nécessaires pour prendre en compte les particularités locales comme les caractéristiques géographiques des voies navigables (par exemple la largeur du chenal), etc. Par conséquent, nous avons pris soin, dans toute l'analyse des risques, de prendre en compte le fait que le trafic sur le Saint-Laurent se fait en suivant des routes définies plutôt que d'être à directions multiples. Par exemples, des données provenant d'une

configuration de type mer ouverte ne s'appliquent pas aux alentours de Québec; cela et d'autres faits sont inclus dans l'étude d'impact (en particulier dans le calcul des fréquences d'accident).

Le profil du trafic « à la queue » tel que rencontré sur le Saint-Laurent est un facteur bénéfique vis-à-vis du risque de collision contrairement à un profil de trafic à directions multiples. Il est en effet plus sécuritaire de croiser des navires allant en sens contraire ou de doubler des navires allant dans le même sens que de gérer des situations où les routes des navires en présence ne sont pas strictement parallèles ou perpendiculaires. C'est la raison principale de création de dispositifs de séparation de trafic qui organisent et canalisent les flux (par exemple le dispositif de la Pointe-des-Monts). Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer demandent que les navires qui entrent dans ces dispositifs le fassent avec un angle le plus faible possible et que les navires qui coupent ces dispositifs le fassent de manière aussi perpendiculaire que possible.

En outre la navigation sur le Saint-Laurent est obligatoirement pilotée à partir des Escoumins (c'est-à-dire à 120 milles maritimes ou 220 km du port). Cette situation est plus sécuritaire par rapport aux autres ports maritimes où la portion pilotée est en général beaucoup plus petite (réduite à l'enceinte portuaire sans inclure l'estuaire).