

OBJET : PROJET D'IMPLANTATION DU TERMINAL MÉTHANIER RABASKA

Questions de la Commission d'examen conjoint :

C73 : Le promoteur a mentionné qu'une des zones d'attente en cas de problèmes liés notamment aux conditions météorologiques serait située en face de Saint-Jean à l'Île d'Orléans. Est-ce qu'il existe d'autres zones possibles d'attente à une distance raisonnable et sécuritaire du terminal méthanier projeté?

Réponse : Transports Canada ne considérera pas la zone d'ancrage à Saint-Jean à l'Île d'Orléans comme zone d'attente pour les méthaniers. Transports Canada considère que cette zone d'ancrage pourrait être utilisée dans des circonstances exceptionnelles seulement, selon les exigences des Autorités Gouvernementales en fonction de la situation existante. Transports Canada considère que le méthanier devrait transiter dans la traverse du Nord en direction ou en provenance du terminal seulement lorsqu'il aura été établi que les conditions météo, de marée, de glace et de trafic le permettent. Lorsque les conditions ne le permettent pas, le méthanier devrait attendre au terminal ou à l'ancrage de Sault-au-Cochon, de Pointe au Pic ou des Rasades.

C84 : Tel que présenté dans l'étude d'impact au Tome 3, volume 2, annexe F-2, p.83, le promoteur semble ne pas avoir prévu comme mesure de sécurité l'accompagnement des méthaniers par un remorqueur dans le tronçon maritime des Escoumins à la traverse du Nord et ce malgré le fait que c'est dans ce tronçon que la période de retour d'échouement est la plus faible. La commission aimerait obtenir votre avis à ce sujet.

Réponse : Selon Transports Canada, l'utilisation du remorqueur d'escorte dans la traverse du Nord est justifiée, entre autre, en raison de la largeur de la voie navigable à cet endroit. L'espace pour naviguer est plus étroit, par conséquent le temps de réponse disponible pour corriger un problème de navigation est donc réduit à cet endroit. L'utilisation du remorqueur d'escorte vise donc à améliorer le temps de réponse et limiter les conséquences. Le remorqueur d'escorte apporte donc une valeur ajoutée.

La largeur navigable entre la traverse du Nord et Les Escoumins est beaucoup plus grande. L'équipage à bord du navire dispose donc d'un plus grand temps de réponse pour corriger un problème de navigation. De plus, l'échouement d'un méthanier entre les Escoumins et la traverse du Nord ne perturberait pas le flux de la navigation alors qu'un échouement dans la traverse nord pourrait perturber le flux de la navigation. En conclusion, un remorqueur d'escorte apporte peu de valeur ajoutée pour les transits entre Les Escoumins et la traverse du Nord. Son utilisation devient nécessaire seulement pour les navires à capacité de manœuvre restreinte ou pour les navires éprouvants des difficultés.

241

DQ66.2

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004