

Avis de Norman Roy, évaluateur agréé



ROY • SANCHE • GOLD
& ASSOCIÉS

ÉVALUATEURS AGRÉÉS - CHARTERED APPRAISERS

Le 19 juillet 2005

Monsieur Jean Trudelle, ing.
Rabaska inc.
1717, rue du Hâvre
Montréal, QC
H2K 2X3

Objet: Projet Rabaska, Lévis, Québec
 Notre dossier C15788

Monsieur,

Notre opinion relativement à la possibilité d'un impact permanent du projet Rabaska sur la valeur des propriétés immobilières dans son voisinage, tient compte de la description actuelle du projet et des études de bruits les plus récentes. Nous avons assisté aux soirées publiques d'information de février dernier et avons visité le voisinage du projet les 11 novembre 2004 (Beaumont-Lévis), 16 février (Lévis) et 1^{er} juin 2005 (Saint-Laurent, Île d'Orléans). Nous avons visité les installations de liquéfaction de gaz naturel de Gaz Métro à Montréal, le 10 novembre 2005.

L'installation comprendrait une jetée et un appontement en eau profonde destinés à recevoir des méthanières (navires spécialement conçus pour le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) et un corridor de services comprenant un chemin et des conduites de déchargement (lignes cryogéniques) vers un terminal. Le terminal comprendrait deux réservoirs de stockage de GNL d'une capacité de 160 000 m³ chacun, des pompes et un vaporisateur vers le gazoduc. Le tout serait situé dans la Ville de Lévis, à sa limite est, (Arrondissement Desjardins, secteur Guay).

La jetée serait située à environ de 300 mètres à l'ouest de la limite entre Beaumont et Lévis. L'appontement d'une longueur de 450 mètres, s'étendant de part et d'autre de la jetée, serait à plus de 500 mètres du rivage. Sa limite au large et à l'est serait près de la ligne prolongeant la limite des villes de Lévis et de Beaumont. La ligne cryogénique qui relie l'appontement et les réservoirs de GNL serait située dans une tranchée profonde entre la route 132 et le fleuve et souterraine entre la route 132 et le terminal. Le terminal, comprenant deux réservoirs, les installations de gazéification, les bâtiments des ateliers, de maintenance, de contrôle et d'administration serait situé au sud-est entre les lignes électriques à haute tension d'Hydro-Québec et l'autoroute 20. Des talus couverts de végétaux seraient aménagés en périphérie du terminal de façon à ce que les installations et en particulier les réservoirs soient peu ou pas visibles depuis la route 132 et l'autoroute 20. Seule la partie supérieure des réservoirs serait

.../ 2



visible depuis l'île d'Orléans. La torchère, qui ne serait généralement pas allumée, serait visible. L'excavation des cuvettes permettrait d'asseoir les réservoirs 10 mètres plus bas réduisant l'impact visuel et créant des bassins de rétention particulièrement importants et suffisant pour contenir tout le GNL en cas de catastrophe. La terre d'excavation servirait à l'aménagement des talus d'atténuation.

Les impacts

Impact relatif au caractère de l'installation

Nous assumons, pour les fins de la présente, qu'un terminal méthanier est une installation sécuritaire, compte tenu que Gaz Métro opère un centre de liquéfaction et de stockage de GNL dans l'est de l'île de Montréal depuis 35 ans sans incident significatif, qu'il n'y aurait eu aucune perte de cargaison après 33,000 voyages depuis quelques décennies, que le GNL ne présente pas de risque d'explosion, qu'il n'est pas un produit toxique, qu'il ne présente pas de risque pour la santé, que les installations répondraient aux normes de sécurité canadiennes, américaines et européennes et qu'avant d'être autorisé le projet devrait satisfaire plusieurs instances de contrôle telles que le BAPE, l'Office national de l'énergie, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, etc.

Il arrive qu'une telle installation ait un impact négatif sur la valeur des propriétés à caractère résidentiel, récréatif et touristique situées dans le voisinage immédiat. Cela est attribuable à la perception que le public a de la probabilité que surviennent des facteurs défavorables. Ces facteurs défavorables sont les aspects visuels, l'achalandage, la pollution de l'air et de l'eau, le bruit, le danger. Ce type d'attitude est généralement temporaire et s'estompe au fur et à mesure que les inquiétudes à l'égard du projet s'avèrent non fondées. Un tel impact n'implique d'ailleurs guère plus que la valeur des terrains, la cause n'étant pas assez sévère pour affecter la valeur des constructions. Ce n'est que dans les cas d'accidents significatifs, avec évidence de négligence et de mauvaise gestion des risques, que la valeur des constructions peut être affectée.

Pour savoir si un terminal méthanier peut avoir un impact permanent sur la valeur des immeubles dans son voisinage, il faudrait le vérifier par l'étude des transactions immobilières dans le voisinage d'installations similaires qui sont en exploitation depuis suffisamment de temps. Le premier critère d'évaluation de l'impact consiste à estimer les risques associés au projet. Pour qu'il y ait un impact il doit y avoir une base raisonnable pour établir l'existence d'un risque. L'évaluation doit s'appuyer sur des preuves directes du marché, à savoir les prix de vente des propriétés. Les données indirectes servent d'indicateurs seulement. Les facteurs à considérer sont les prix de vente, les taux de loyer, le volume des ventes, les données démographiques, le changement d'usage des terrains, les changements socio-économiques, les délais de vente, la tendance des prix, l'effet du temps et de la distance par rapport à la cause de l'impact. La vérification de la diminution éventuelle de l'utilisation optimale des propriétés est essentielle à l'évaluation.

La littérature faisant état d'un impact significatif et permanent concerne des sites dont les facteurs négatifs sont particulièrement sévères, tels que pollution intense, contamination toxique,



radiation nucléaire, activité bruyante, odeurs nauséabondes et accidents sur des sites mal gérés. Le projet Rabaska ne présente aucun de ces facteurs négatifs sévères puisqu'il n'y aura pas de pollution, ni contamination, ni activité intense. Le seul facteur qui pourrait avoir un impact négatif sur la valeur des propriétés serait l'inquiétude que pourrait ressentir la population devant un projet nouveau, inquiétude qui pourrait être dissipée par plus d'information sur les mesures de sécurité qui seraient mises en place.

Impact du terminal

Le secteur voisin du projet peut être divisé en trois parties, soit la partie située en front du fleuve avec vue directe sur le fleuve et accès à la rive, la partie située le long de la route 132 et enfin la partie située plus au sud le long du chemin Saint-Roch.

Dans ce secteur de la Ville de Lévis et de la partie ouest de la municipalité voisine de Beaumont, les terres sont assez élevées par rapport au niveau du fleuve. Elles se terminent par un fort dénivelé vers la rive avec couvert forestier. La rive du fleuve est généralement à l'état sauvage. On y trouve peu de construction avec vue directe sur le fleuve. On trouve principalement des résidences le long de la route 132, mais le développement n'est pas très dense du fait qu'on se trouve en zone agricole. Les rues de Vitree à Beaumont et du Domaine-des-pêches à Lévis sont à peu près les seules exceptions dans ce secteur. En effet, des fermes occupent la plus grande partie du territoire avec une partie en culture principalement au sud de la route 132 jusqu'à la ligne électrique à haute tension et une partie surtout boisée de la ligne électrique jusqu'à l'autoroute 20 au sud. Il n'y a généralement pas d'habitation plus au sud jusqu'à l'autoroute.

À notre avis, le terminal n'aurait aucun impact sur la valeur des propriétés voisines étant donné son éloignement de la zone habitée, d'autant qu'il serait situé au sud de la ligne à haute tension, laquelle est un facteur qui pourrait être qualifié de négatif par certains. La présence du terminal n'ajouterait rien d'autant qu'il serait peu ou pas visible ni du nord ni du sud. Il ne semble pas y avoir de résidence dans ce secteur, les terrains voisins sont boisés ou en culture.

Les propriétés résidentielles situées le long de la route 132 ne subiraient aucun impact étant donné que le terminal serait suffisamment éloigné et serait peu ou pas visible sauf exception. Le caractère champêtre serait préservé. Le niveau sonore provenant des activités du terminal serait entre 35 et 40 db au niveau de la route 132 et s'atténuerait en direction du fleuve de sorte qu'il serait négligeable tant pour les résidences le long de la route 132 que pour celles de la rue Vitree et de la rue du Domaine-des-pêches puisqu'il serait inférieur au niveau sonore de la route 132. Il en est de même pour les résidences le long du chemin Saint-Roch où l'autoroute génère un bruit de fond supérieur à celui du terminal.

Impact de la jetée et de la ligne cryogénique

Les manœuvres d'accostage des méthaniers produiraient un bruit entre 30 et 35 db le long des rives. Ce bruit se disperserait rapidement en fonction du parcours des navires mais durerait environ deux heures dans un rayon de 500 mètres de l'appontement. Lors du déchargement, le son serait produit principalement par les génératrices dont sont équipés les méthaniers. Le niveau sonore à la limite d'un rayon de 500 mètres de l'appontement serait de 35 db, l'équivalent des



bruits ambiants. Ce rayon engloberait les propriétés les plus à l'ouest (près de la rive) de la rue de Vitrée, les propriétés de la rue du Domaine-des-pêches.

L'installation portuaire, la jetée et l'appontement, pourraient être visible de quelques propriétés situées sur la rue de Vitrée et des propriétés de la rue du Domaine-des-pêches. La rue de Vitrée, qui est située dans le territoire de la municipalité de Beaumont, s'étend vers le nord de la route 132 jusqu'au couvert forestier. Il y a des résidences des deux côtés de la rue sur toute sa longueur. Cette rue se termine en « T » sur lequel se trouvent deux résidences avec vues indirectes sur le fleuve. Une autre résidence, accessible par un chemin étroit commençant à l'extrémité ouest du « T », est construite à mi-pente dans la zone boisée. De cette propriété, on a une vue directe du fleuve et de la rive. Cette propriété jouit d'un site exceptionnel étant donné qu'il ne semble pas y avoir de site semblable dans les environs. L'appontement serait visible de cette propriété. Les lumières et le bruit seraient perceptibles. Il se peut que la valeur du site de cette propriété soit en conséquence affectée négativement. Encore une fois, l'impact ne devrait pas être assez fort pour impliquer la valeur de la construction. De cette propriété on a également une vue sur les structures des lignes à haute tension situées sur l'île d'Orléans et du pylône situé sur la rive du côté de Beaumont. Ces structures sont des facteurs négatifs. La maison nous semble orientée vers le nord-ouest de façon à éviter un regard direct sur les structures des lignes à haute tension. Bien que ce site soit exceptionnel, il n'est donc pas parfait. Évidemment, les structures d'Hydro-Québec sont immobiles et inaudibles. La rive avance légèrement vers le large un peu à l'ouest ce qui pourrait avoir pour effet de cacher partiellement la jetée. La jetée serait d'autant moins visible qu'elle serait située plus à l'ouest dans le territoire de la Ville de Lévis.

Les deux propriétés situées en haut de la pente avec vue indirecte ne seraient pas significativement affectées. Il y a toutefois un parc municipal, voisin de la propriété située à mi-pente, qui donne directement sur la rive. La jetée serait visible de cet endroit. La valeur de ce terrain pourrait être affectée négativement.

Le corridor de service entre la rive et la route 132 serait peu visible puisque la route serait construite en tranchée et que les conduites cryogéniques seraient enfouies. La conduite vers le terminal ne serait pas visible mais la route de service le serait de la route 132 et vraisemblablement de la rue de Vitrée (quoique de loin). Cela ne devrait pas avoir d'impact sur la valeur des propriétés de la rue de Vitrée. Le même commentaire s'applique aux deux propriétés de la rue du Domaine-des-pêches, rue située dans le territoire de Lévis à l'ouest du corridor de service. Le chemin d'accès au terminal serait situé dans le voisinage de la rue du Domaine-des-pêches mais cela ne devrait pas avoir d'effet significatif sur les propriétés de ce secteur.

Les installations du projet ne devraient pas avoir d'impact sur la valeur des propriétés situées à l'est des lignes à haute tension car ces dernières sont situées trop loin et l'impact visuel serait minime. Les propriétés avec vues sur le fleuve ou situées sur la rive près du village de Beaumont ne seraient pas affectées. La propriété du Manoir Beaumont qui est située immédiatement sous les lignes à haute tension, de même que les résidences situées à proximité subissent déjà un impact négatif attribuable aux lignes à haute tension que le projet Rabaska ne devrait pas aggraver.



Les propriétés situées plus à l'ouest dans Lévis, telles que le Camping de la Martinière, les propriétés de la Grève-Guay, de l'École Sainte-Famille ne devraient pas être affectées puisqu'elles sont situées assez loin. Les propriétés du secteur de la Martinière sont principalement situées du côté ouest d'une colline et d'un cap (la Pointe de la Martinière) de sorte qu'elles ne seraient affectées en aucune façon par la présence du port méthanier.

Il convient de remarquer que bien que le secteur soit en zone verte, il est zoné par la municipalité pour affectation « industrialo-portuaire ». Ce zonage est effectif depuis plusieurs années et connu des résidents. Si une zone industrielle a un impact négatif sur une zone résidentielle qui lui est contiguë, cet impact est donc déjà au moins partiellement escompté dans la valeur des terrains. Une implantation industrielle éventuelle était prévisible dans ce secteur. Un port et terminal méthanier sont peut-être l'installation qui aurait le moins d'impact étant donné le peu d'activité qu'elle occasionnerait, le peu d'impact visuel, l'absence de risque de pollution et de contamination. Par ailleurs, la vitesse autorisée dans ce segment de la route 132 est de 90 km/h, ce qui, en fait, est un facteur défavorable pour une propriété résidentielle, compte tenu du bruit, de la pollution et du danger que cela représente. Le projet Rabaska ne devrait donc pas aggraver les facteurs négatifs dans ce voisinage.

Impact sur les propriétés de l'Île d'Orléans

À notre avis seules l'installation et l'activité portuaires pourraient être perceptibles des propriétés de l'Île d'Orléans qui sont situées en face et près de la rive, par l'éclairage et le bruit lors des déchargements. Le terminal ne serait pas suffisamment visible et serait trop éloigné pour avoir un impact.

Le secteur duquel les installations seraient perceptibles est situé dans la municipalité de Saint-Laurent et s'étend approximativement des lignes électriques à haute tension d'Hydro-Québec, qui traversent le fleuve à l'est, jusqu'à la limite de la municipalité de Sainte-Pétronille à l'ouest. Il comprend les propriétés situées près de la rive et accessibles de la 30^e à la 34^e rues, soit la Côte Plante (Pointe Alexis-Bouffard), la Côte de l'Érablière, la Côte de la Roche et le chemin Ferland (Pointe Maranda). Le chemin Ferland se termine dans la municipalité de Sainte-Pétronille où se trouvent deux propriétés desquelles les installations seraient également perceptibles.

À cet endroit, la côte de l'Île est élevée et se termine par une pente abrupte et boisée. Les propriétés situées en haut le long du chemin Royal (route 368) sont des fermes agricoles se terminant par un couvert forestier le long de la côte. Le port méthanier ne serait généralement pas visible de chemin Royal sauf en quelques endroits entre la Côte Plante et la Côte de la Roche par exemple. À l'exception des maisons de ferme, il y a peu de résidences dans ce secteur. Le couvert forestier aidant, il n'est pas vraisemblable que le bruit, provenant de l'installation portuaire, soit perceptible à cet endroit. En effet, selon les simulations sonores réalisées par la société SNC l'onde sonore la plus élevée (durant les manœuvres d'accostage) qui atteindrait la côte n'atteindrait pas 35 db, ce qui est équivalent au niveau sonore des navires circulant dans le fleuve, et ne se propagerait pas plus loin. La luminosité ne devrait pas avoir d'effet significatif étant donné la distance. À notre avis ce secteur ne subirait aucun impact.



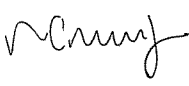
Les effets visuels et sonores seront davantage perceptibles depuis les propriétés situées près de la rive et vers le bas de la côte. Il s'agit autant de résidences d'été que de résidences permanentes. Généralement ces propriétés sont isolées des activités se produisant le long du chemin Royal et sont difficilement accessibles étant donné la pente abrupte. Les accès sont des chemins précaires difficiles à utiliser pour quiconque n'a pas l'habitude. Le plus grand nombre des propriétés est accessible par les côtes Plante et de l'Érablière. Ces propriétés sont généralement modestes. La côte de la Roche donne aussi accès à quelques résidences d'été de qualité moyenne principalement. Il y a moins de maisons dans le secteur du chemin Ferland mais quelques unes sont de qualité plus élevée dont au moins une maison récente semble luxueuse. Toutefois cette dernière ainsi que quelques autres sont situées vers le haut de la côte dans le couvert forestier.

La largeur du fleuve dans ce secteur est d'environ 2.5 kilomètres. Comme la jetée serait située à 500 mètres de la rive sud, la rive de l'Île serait à environ deux kilomètres de l'appontement et des navires. Les navires qui empruntent le chenal passent plus près de la rive sud que de la rive de l'Île. Le bruit que produirait l'approche des méthaniers, entre 30 et 35 db, est vraisemblablement comparable à celui des navires qui circulent dans le fleuve. Le bruit des génératrices durant le déchargement serait continu pendant plusieurs heures mais ne serait pas audible ou ne serait pas supérieur aux bruits ambiants. La luminosité de l'appontement et de la jetée, surtout durant les déchargements, serait tout à fait perceptible et plus importante que la luminosité actuelle. Il n'est pas probable que ce facteur soit suffisant pour avoir un impact négatif sur la valeur de ces propriétés.

Déclaration de l'évaluateur

Le soussigné certifie qu'au meilleur de sa connaissance, les faits énoncés dans le présent document sont exacts; les analyses, opinions et conclusions ne sont limitées que par les hypothèses et les restrictions mentionnées et sont le résultat de ses propres analyses, opinions et conclusions professionnelles et objectives; il n'a aucun intérêt passé, présent ou futur dans les biens immobiliers faisant l'objet du présent document; il n'a aucun intérêt personnel ou préjugé à l'égard des parties en cause; sa rémunération n'est pas conditionnelle à une action ou à un événement résultant des analyses, opinions ou conclusions du présent rapport ou de son utilisation; ses analyses, opinions, conclusions ainsi que ce document sont conformes aux normes uniformisées de la pratique professionnelle en matière d'évaluation; il a visité personnellement le secteur concerné; aucune personne ne lui a fourni d'aide professionnelle notable, à l'exception des résultats des études de bruits qui ont été effectuées dans le cadre de l'étude d'impact du projet Rabaska par la firme SNC-Lavalin.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.


Digitally signed by Norman
Roy
DN: CN = Norman Roy, C =
CA
Reason: I am the author of
this document
Date: 2005.07.19 11:35:50
-04'00'

Norman Roy, é.a.

Cc Yves Comtois, SNC